

**Nota van beantwoording zienswijzen
Ontwerpbestemmingsplan ' Jan van Riebeeckstraat'**

3 mei 2011

INHOUDSOPGAVE

PAGINA

1. INLEIDING

3

2. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

5

3. AMBTSHALVE AANPASSINGEN

14

1. INLEIDING

Vanaf donderdag 11 maart 2011 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Jan van Riebeeckstraat' gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht) doorlopen en is eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze naar voren te brengen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan 'Jan van Riebeeckstraat' van de gemeente Culemborg.

Er zijn zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Jan van Riebeeckstraat' ingediend.

Nr.	Naam	Ingekomen d.d.	kenmerk
1.	Waterschap Rivierenland, Postbus 599, 4000 AN Tiel	12 april 2011	0021016
2.	Das Rechtsbijstand	19 april 2011	0021118
3.	Stichting Leefbaarheid Prijsseweg	19 april 2011	0021146
4.	Zienswijze nr. 4	26 april 2011	0021183
5.	Zienswijze nr. 5	21 april 2011	0021185
6.	Zienswijze nr. 6	21 april 2011	0021188
7.	Zienswijze nr. 7	21 april 2011	0021189
8.	Zienswijze nr. 8	21 april 2011	0021191
9.	Zienswijze nr. 9	21 april 2011	0021194
10.	Zienswijze nr. 10	21 april 2011	0021195
11.	Zienswijze nr. 11	21 april 2011	0021197
12.	Zienswijze nr. 12	21 april 2011	0021198
13.	Zienswijze nr. 13	26 april 2011	0021199
14.	Zienswijze nr. 14	21 april 2011	0021200
15.	Zienswijze nr. 15	21 april 2011	0021202
16.	Zienswijze nr. 16	21 april 2011	0021203
17.	Zienswijze nr. 17	26 april 2011	0021205
18.	Zienswijze nr. 18	21 april 2011	0021207
19.	Zienswijze nr. 19	26 april 2011	0021208
20.	Zienswijze nr. 20	21 april 2011	0021209
21.	Zienswijze nr. 21	21 april 2011	0021211
22.	Zienswijze nr. 22	21 april 2011	0021212
23.	Zienswijze nr. 23	21 april 2011	0021213
24.	Zienswijze nr. 24	21 april 2011	0021214
25.	Zienswijze nr. 25	21 april 2011	0021215
26.	Zienswijze nr. 26	21 april 2011	0021216
27.	Zienswijze nr. 27	21 april 2011	0021217
28.	Zienswijze nr. 28	26 april 2011	0021218
29.	Zienswijze nr. 29	21 april 2011	0021219
30.	Zienswijze nr. 30	21 april 2011	0021220
31.	Zienswijze nr. 31	21 april 2011	0021221
32.	Zienswijze nr. 32	21 april 2011	0021222
33.	Zienswijze nr. 33	21 april 2011	0021229
34.	Zienswijze nr. 34	21 april 2011	0021230
35.	Zienswijze nr. 35	21 april 2011	0021231
36.	Zienswijze nr. 36	21 april 2011	0021232
37.	Zienswijze nr. 37	21 april 2011	0021234

38.	Zienswijze nr. 38	21 april 2011	0021240
39.	Zienswijze nr. 39	21 april 2011	0021241
40.	Zienswijze nr. 40	21 april 2011	0021242
41.	Zienswijze nr. 41	21 april 2011	0021243
42.	Zienswijze nr. 42	21 april 2011	0021244
43.	Zienswijze nr. 43	21 april 2011	0021245
44.	Zienswijze nr. 44	21 april 2011	0021248
45.	Zienswijze nr. 45	21 april 2011	0021249
46.	Zienswijze nr. 46	21 april 2011	0021250
47.	Zienswijze nr. 47	21 april 2011	0021253
48.	Zienswijze nr. 48	21 april 2011	0021254
49.	Zienswijze nr. 49	21 april 2011	0021255
50.	Zienswijze nr. 50	21 april 2011	0021256
51.	Zienswijze nr. 52	21 april 2011	0021257

Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en hierdoor ontvankelijk. Enkele zienswijzen hebben een datumstempel van binnenkomst die na de termijn van ter visie legging ligt. Toch is besloten om deze zienswijzen ontvankelijk te verklaren, omdat niet aangetoond kan worden dat deze te laat zijn binnengekomen. Op donderdag 21 april was de laatste dag om een zienswijze in te dienen. Het stadskantoor was in verband met Goede Vrijdag en Pasen op vrijdag 22 en maandag 25 april 2011 gesloten. Eventuele zienswijzen die zijn ingediend op donderdag 21 april 2011 na de laatste postlichting zijn pas gestempeld en verwerkt in het postregistratiesysteem op dinsdag 26 april 2011.

De binnengekomen zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 samengevat en van een reactie voorzien. Dit betekent 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.

2. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

1. Waterschap Rivierenland

De waterberging onder de rijbaan van parkeerplaats Molenveld (51m³) zou een dubbelbestemming 'Verkeer' en 'Water' moeten krijgen in het bestemmingsplan. De berging onder de weg kan niet worden vastgelegd op de legger van het Waterschap. Er is een zeer groot risico dat deze berging op termijn komt te vervallen. De dubbelbestemming 'Verkeer' en 'Water' biedt voldoende garantie voor een duurzame instandhouding.

Verzocht wordt om het bestemmingsplan op bovengenoemd punt gewijzigd vast te stellen. De waterberging wordt in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende beschermd.

Beantwoording:

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze wordt de verbeelding hierop aangepast. De bestemming 'Verkeer' ter plaatse van de parkeerplaats Molenveld krijgt een dubbelbestemming 'Verkeer-Water'

2. Das Rechtsbijstand

In de bestemming GD-3 (gemengd-3) geldt een maximale goot- en bouwhoogte 14 meter. De cliënten van Das Rechtsbijstand zullen uitkijken op de zijkant van het gebouw en vinden dat een dergelijk gebouw met een dergelijke hoogte en omvang niet past binnen een landelijke woonwijk. De toegelaten bouwhoogte is hoger dan de hoogte van de bestaande flat aan de Jan van Riebeeckstraat. Een gebouw van 14 meter houdt in middag- en avonduren alle zonlicht tegen. De geplande bebouwing dient minimaal één verdieping lager te worden uitgevoerd, waarbij het recht om aanspraak te kunnen maken op planschade behouden dient te worden. De cliënten van Das Rechtsbijstand zullen hoe dan ook uitkijken op de zijkant van het gebouw en de bestemming draagt bij aan meer verkeersbewegingen en parkeerdruk.

De functie 'Maatschappelijke voorzieningen' in de bestemming 'GD-3' is te ruim omschreven. Zo zijn ook sport- en recreatieve voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van de openbare dienstverlening toegestaan. Dit betekent dat een fitnessclub c.q. sportschool is toegestaan. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesproken over de vestiging van een fysiotherapiepraktijk, een kinderdagverblijf en nog andere onbekende voorzieningen. De nu al bestaande onaanvaardbare parkeerdruk zal alleen maar verergeren. Het is onduidelijk welke parkeernorm er moet worden aangehouden voor de nu nog onbekende voorzieningen. Er is sprake van onvoldoende rechtszekerheid.

Er wordt niet voldaan aan de parkeernorm, omdat bij het berekenen van de parkeernorm de helft van de garageboxen achter de Jan van Riebeeckflats wordt meegenomen. Deze staan op een afgeschermd terrein met slagbomen en kunnen aan een ieder worden verhuurd.

Er is in het plan ook sprake van haakse parkeervakken aan de Jan van Riebeeckstraat. Afgevraagd wordt of dergelijke parkeervakken wel acceptabel zijn vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. De Jan van Riebeeck is een doorgaande fietsroute voor schoolgaande kinderen. Deze geplande parkeervakken mogen niet worden meegenomen in de voor het plan gestelde parkeernorm. Via de regels is niet gereguleerd dat deze parkeervakken ook daadwerkelijk worden aangelegd.

De gronden met de bestemming 'GD-3' hebben een dubbelbestemming namelijk 'Waarde-Archeologie-2'. De verplichting tot het opstellen van een archeologische rapportage wordt ten onrechte naar de projectontwikkelaar/initiatiefnemer doorgeschoven. De gemeente dient eerst zelf aanvullend onderzoek te verrichten om vast te stellen of er archeologische waarden zijn die bescherming behoeven. Deze resultaten dienen van te voren bekend te zijn.

Het plan past niet in de gebiedsvisie die is opgesteld voor Culemborg-West door de mogelijkheden die geboden worden in 'GD-3'.

Verzocht wordt het bestemmingsplan niet vast te stellen.

Beantwoording:

In de omgeving van het plangebied is reeds hoogbouw aanwezig. De goot- en bouwhoogte van 14 meter in een deel van het gebied is aanvaardbaar. Binnen het plangebied wordt gestreefd naar een differentiatie van woningbouwtypen voor diverse doelgroepen en daarnaast een goede stedenbouwkundige inpassing binnen de bestaande woonwijk. De bouwhoogte van 14 meter geldt niet voor alle bebouwing binnen het plangebied; de hoogte van de bebouwing loopt op. Richting de binnenstad, waar de meeste stedelijke bebouwing aanwezig is, wordt hoger gebouwd dan aan de zijde van de Pijpsseweg, waar het landelijke aspect meer aanwezig is. Daar wordt lager gebouwd. Ook is hierbij rekening gehouden met de molenbiotoop.

Om een beeld te krijgen van de schaduwwerking van het appartementencomplex op de woning van de cliënten van DAS Rechtsbijstand zijn bezonningsdiagrammen opgesteld voor de maanden maart, juni en december op vier tijdstippen verspreid over de dag (9.00, 12.00, 14.00 en 17.00 uur). Uit onderzoek blijkt dat er geen sprake is schaduwwerking in de maanden maart en juni. In december is er sprake van enige schaduwwerking. Het college is van mening dat de schaduwwerking van het appartementencomplex ten opzichte van de woning van geringe aard is en de bouwplannen geen aanpassingen behoeven.

Bij een verandering van het planologische regime ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan is er altijd de mogelijkheid een planschadeverzoek in te dienen.

De nu nog onbekende voorziening die zich kan vestigen in het nieuwe plan dient te voldoen aan de regels in het bestemmingsplan. Enkel functies die passen binnen de bestemming GD-3 zijn toegestaan. De onbekende voorziening zal een functie zijn zoals beschreven in de definitie van maatschappelijk voorziening zoals vermeld in het bestemmingsplan. Er wordt bij een eventueel andere functie geen onevenredig grote verhoging van de verkeersintensiteit of een groot tekort aan parkeerplaatsen verwacht.

Een (toekomstige) functie zal worden getoetst aan de parkeernorm (CROW). De Bouwverordening bepaalt dat bij een gebouw in voldoende mate in de parkeerbehoefte dient te worden voorzien (artikel 2.5.30 Bouwverordening).

Het project voldoet aan de parkeernorm van de CROW. Het CROW geeft richtlijnen met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen per functie. Naast de parkeerplaatsen die in het plangebied gerealiseerd dienen te worden, dienen ook de bestaande parkeerplaatsen binnen het plangebied te worden gecompenseerd. Daarnaast worden nog vijf extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Het project dient de bestaande parkeerproblematiek niet te verslechteren, maar hoeft ook geen oplossingen te bieden voor eventuele parkeerproblematiek buiten het plangebied. Het college acht de parkeernorm voldoende voor de nieuwbouwlocatie.

De garageboxen zijn niet meegeteld, want zij vallen buiten het plangebied.

De haakse parkeerplaatsen zijn onderdeel van de parkeerbalans. Bij de ontwikkeling van de plannen is de verkeerssituatie bekeken door een verkeerskundige. Bij keuzes omtrent bijvoorbeeld de situering van parkeerplaatsen, uitritten of kruispunten is altijd het aspect verkeersveiligheid betrokken. Gebleken is dat vrijwel elke vorm van parkeren (haaks, schuin of langsparkeren) globaal dezelfde, of weer andere, bezwaren heeft.

De daadwerkelijke realisering van de parkeerplaatsen, of andere onderdelen uit het project, worden niet geregeld in het bestemmingsplan. De bestemming Verkeer maakt onder andere parkeren en rijbanen mogelijk. Bij het toetsen van de bouw aanvraag wordt onder andere getoetst aan de bouwverordening, waarin een hoeveelheid parkeermogelijkheden volgens het CROW moet worden gerealiseerd. Is dit niet mogelijk dan is dit een weigeringsgrond voor de bouwvergunning. Het bestemmingsplan dient wel de uitvoerbaarheid van een bouwplan aan te geven, waarbij het realiseren van voldoende parkeerplaatsen een onderdeel is.

Er is gemeentelijk vastgesteld beleid ten behoeve van archeologie. Is er sprake van een bepaalde waarde binnen het gebied, dan geldt er een onderzoeksplicht. Naar aanleiding van het archeologiebeleid en de daarin vastgelegde waarde van het gebied is reeds archeologische veldonderzoek verricht. De uitkomsten hiervan hebben gezamenlijk met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegen. Uit dit onderzoek blijkt dat een vervolgonderzoek niet noodzakelijk is. Uiteraard kunnen er vondsten worden gedaan wanneer daadwerkelijk met de bouw wordt gestart, maar gezien de uitkomsten van het veldonderzoek wordt deze kans klein geacht. Mochten er toch vondsten worden gedaan dan wordt de bouw stilgelegd en wordt een nader onderzoek gestart.

Het uitgangspunt van de gebiedsvisie voor Culemborg West blijft gehandhaafd en wijzigt niet door de inrichting van een klein deel van de hele wijk. De stedenbouwkundige opzet van het plan past binnen dit deel van de wijk, waarbij rekening is gehouden met de hogere bebouwing aan de oostzijde van het gebied, die meer stedelijk is. Daarnaast is de verkavelingsrichting van de aan de noordzijde gelegen bebouwing doorgezet. Hierbij is ook zoveel mogelijk differentiatie van de bebouwing ingebracht voor diverse doelgroepen.

In zijn algemeenheid wil het college benadrukken dat in het vigerende bestemmingsplan 'Goilberdingen' reeds woningbouw toegestaan is. Tevens zijn de gronden medebestemd voor openbare en bijzondere gebouwen ten dienste van sociaal-culturele, medische, religieuze onderwijs- en sportdoeleinden en ten behoeve van de publieke dienst. Ook zijn o.a. bedrijven, kantoren en detailhandel toegestaan. Het bestemmingsplan 'Jan van Riebeeckstraat' maakt gestapelde woningen en maatschappelijke voorzieningen mogelijk, maar maakt tevens de vigerende bestemming enger.

De zienswijze wordt ongegrond verklaard en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Stichting Leefbaarheid Prijsseweg

Door de realisatie van 51 woningen, een fysiotherapiepraktijk, een kinderdagverblijf en andere onbekende voorzieningen worden 340 autoverkeersbewegingen verwacht. Dit aantal dient verhoogd te worden met het aantal ten behoeve van de onbekende voorziening.

De routing Prijsseweg/Jan van Riebeeckstraat is hoofdroute voor langzaam verkeer, autoverkeer is secundair en bedoeld voor aanwonenden. Deze route wordt gebruikt door veel inwoners van Culemborg om naar het winkelcentrum Parijsch te rijden. Het aantal autobewegingen ligt hierdoor veel hoger (2-3 keer). Ook de autosnelheden liggen veel hoger door het ontbreken van verkeersremmende maatregelen.

1. De noodzaak van de bouw van de woningen is niet aangetoond. Dit gebied inrichten als groen verhoogd de kwaliteit van het wonen;
2. Er worden minimaal 340 meer autoverkeersbewegingen verwacht, waarbij geen rekening is gehouden met:
 - a) capaciteit kinderdagverblijf;

- b) lage inschatting fysiotherapiepraktijk: op welke aannames zijn de verkeersbewegingen gebaseerd?
 - c) onduidelijkheid onbekende voorziening: dit dient bekend te zijn om een juiste inschatting het juiste aantal mtv/dag te maken.
- 3. Iedere extra overbelasting is onacceptabel;
- 4. De ontsluiting op de Jan van Riebeeckstraat en het doortrekken van de Tamarastraat op de Jan van Riebeeckstraat zorgt voor extra nog meer autoverkeer op de Jan van Riebeeckstraat/Prijsseweg. De huidige aantallen zijn al buiten proportioneel. Dus:
 - a) Niet doortrekken van de Tamarastraat;
 - b) Jan van Riebeeckstraat versmallen en voorzien van verkeersremmers;
- 5. Het langzaam verkeer meer stimuleren naar het winkelcentrum over de hoofdroute;
- 6. Het verzwaren van de verkeersbewegingen op de Jan van Riebeeckstraat en Prijsseweg staat haaks op de uitgangspunten voor de wijk Goilberdingen: autoverkeer noord-zuid, langzaam verkeer oost-west;
- 7. Het is onduidelijk of voor de geluidsberekeningen de juiste feiten zijn gebruikt;
- 8. De Mer rapportage en de fijnstof analyse ontbreken;
- 9. Autoverkeer dwars door de wijk wordt gestimuleerd.

Verzocht wordt om aanpassing van het plan.

Beantwoording:

De nog niet bekende andere voorziening binnen de bestemming GD-3 dient te voldoen aan de regels in het bestemmingsplan. Dit houdt in dat het moet gaan om een maatschappelijke voorziening, zoals educatieve, (para) medische, sociaal-culturele, sport- en recreatieve voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening (zie de begrippenlijst bij de regels van het bestemmingsplan).

Via de parkeerbalans is onderzocht of de parkeerdruk van de geplande functies past binnen het aantal geplande parkeerplaatsen. De parkeerbalans vertoont een lichte overcapaciteit. Indien er een functiewijziging plaatsvindt, zal de parkeerbalans wederom opgesteld worden. Op dat moment zal bezien worden of er maatregelen noodzakelijk zijn. Een functiewijziging is een vaker voorkomend fenomeen. In de huidige parkeerbalans is gerekend met de functie Woonwelzijnzorgzone.

De Prijsseweg wordt door autoverkeer gebruikt om naar het winkelcentrum Parijsch te rijden. Een aantal bewoners van het nieuwbouwproject zal hiervan ook gebruik maken. Een ander deel zal echter gebruik maken van supermarkten en winkels buiten het winkelcentrum Parijsch. Wij verwachten niet dat het aantal automobilisten op de Jan van Riebeeckstraat/Prijsseweg door de nieuwbouw bovenmatig zal stijgen, in de achterliggende wijk wijzigt immers niets en het project betreft een beperkt aantal woningen.

Op de hoek Jan van Riebeeckstraat – Compagniestraat (is verlengde van de Tamarastraat) zal, als een verkeersremmende maatregel, een plateau worden gerealiseerd.

1. *De gemeente heeft een woningbouwprogramma vastgesteld waarin wordt aangegeven hoeveel woningen de gemeente de komende jaren gaat realiseren. Om aan de woningbouwbehoefte te voldoen dienen naast Parijsch Zuid ook andere binnenstedelijke nieuwbouwprojecten te worden gerealiseerd. In dit programma is het project Jan van Riebeeck opgenomen. Hiermee is de noodzaak om woningen te bouwen aan de Jan van Riebeeckstraat aangetoond.*

In het vigerende bestemmingsplan is reeds woningbouw op deze plek mogelijk. Deze plek inrichten als groen is dan ook niet voor de handliggend als de gemeente aan haar woningbouwbehoefte wil voldoen. Wel wordt er groen gerealiseerd in het plan, zoals bomen en onderbeplanting. Daarnaast bevat het project een behoorlijk deel grondgebonden woningen met behoorlijk voor- en achtertuinen.

2. *De tabel betreffende de verkeersintensiteiten is opgesteld met kentallen die gangbaar zijn en landelijk regelmatig worden gebruikt om berekeningen van verkeersintensiteiten te bepalen. Abusievelijk is in de*

tabel de onbekende voorziening niet vermeld. Dit wordt alsnog meegenomen in de tabel in de toelichting van het bestemmingsplan op pagina 17 als 'wovezozo' (wonen, welzijn, zorgzone) waarbij 327 m2 bruto vloeroppervlakte wordt opgenomen. In plaats van het totale aantal van 340 voertuigbewegingen per dag, wordt het totale aantal voertuigbewegingen verhoogd met 82 en wordt 422 voertuigbewegingen per dag.

3. *Het college is van mening dat 51 woningen en een aantal voorzieningen geen bovenmatige toename van het aantal verkeersbewegingen veroorzaakt.*
4. *Het doortrekken van de Tamarastraat is gezien de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling een goede oplossing. De kruising Mandelastraat – Jan van Riebeeckstraat wordt hiermee gedeeltelijk ontlast. Op de Jan van Riebeeckstraat ter hoogte van de Compagniestraat wordt een plateau gerealiseerd. Het plateau op de Jan van Riebeeckstraat ter hoogte van de Mandelastraat wordt 'herbestraat'.*
5. *Verwacht wordt dat de bewoners van het nieuwe plan niet alleen gebruik zullen maken van het winkelcentrum Parijsch. Het verkeer zal zich verdelen over meerdere winkels binnen Culemborg, o.a. de binnenstad.*
6. *De wegen in de wijk Goilberdingen vormen een gridstructuur. De wegen sluiten op diverse plekken aan op wijkontsluitingswegen (50km/uur); de Otto van Reesweg of de Roosje Voslaan. De Jan van Riebeeckstraat is net als de overige straten een erfontsluitingsweg. Het verlengen van de Tamarastraat met de Compagniestraat doet geen afbreuk aan dit principe.*
7. *De uitkomsten van het akoestisch onderzoek spreken voor zich (zie rapport Regio Rivierenland).*
8. *Een MER rapportage en fijnstof analyse zijn niet verplicht voor deze plannen. Een MER rapportage dient te worden opgesteld bij het mogelijk maken van meer dan 4000 woningen binnen de bebouwde kom. In het kader van de luchtkwaliteit wordt dit project gezien als een project 'niet in betekende mate'(NIBM). Dit houdt in dat het project geen of weinig gevolgen zal hebben voor de luchtkwaliteit. Een fijnstof analyse hoeft niet te worden uitgevoerd. In de toelichting van het bestemmingsplan in de paragraaf 'Luchtkwaliteit' staat het NIBM-tool uitgelegd.*
9. *Het plan is direct gelegen aan de erf wegen die het verkeer 'afvoeren' naar de wijkontsluitingswegen. Verkeer door de wijk wordt niet gestimuleerd.*

In zijn algemeenheid wil het college benadrukken dat in het vigerende bestemmingsplan 'Goilberdingen' reeds woningbouw toegestaan is. Tevens zijn de gronden medebestemd voor openbare en bijzondere gebouwen ten dienste van sociaal-culturele, medische, religieuze onderwijs- en sportdoeleinden en ten behoeve van de publieke dienst. Ook zijn o.a. bedrijven, kantoren en detailhandel toegestaan. Het bestemmingsplan 'Jan van Riebeeckstraat' maakt de gestapelde woningen en de maatschappelijke voorzieningen mogelijk, maar maakt tevens de vigerende bestemming enger.

Deze zienswijze wordt ongegrond verklaard en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Diverse bewoners; zienswijzen 4 t/m 51

De gemeente is onzorgvuldig omgegaan met de totstandkoming van dit plan. Tevens is er sprake van gebrekkige communicatie. Reeds eerder is een procedure ex artikel 19 lid 2 van de Wet Ruimtelijke Ordening opgestart. Hiertegen zijn door omwonenden zienswijzen ingediend. Deze procedure is gestaakt waarbij niet inhoudelijk is ingegaan op de ingediende zienswijzen van de omwonenden. Deze zienswijzen zijn ter zijde gelegd.

Het ontwerpbestemmingsplan is vrijwel ongewijzigd ten opzichte van het plan volgens de artikel 19 procedure. De gemeente is voorbijgegaan aan de nadelige gevolgen van de plannen voor de omgeving en de omwonenden.

1. Aantasting woongenot

De dichtheid van de geplande bebouwing is stedelijk in tegenstelling tot de bestaande bebouwing. Dit past niet binnen het uitgangspunt gemeentelijke gebiedsvisie Culemborg-West waarbij uitgegaan wordt van veel water en groen. Er worden groene schutting gerealiseerd waarbij niet duidelijk is of ze blijvend zijn, aangezien het eigendom overgaat in de koper van de woningen.

De hoogbouw is hoger dan de bestaande flat. Deze hoogbouw belemmert het zicht op een landelijke strook en leidt tot inkijk in de woningen.

2. Aantasting verkeersveiligheid

Er is geen beoordeling van de verkeersveiligheid opgenomen. Er heeft geen afweging plaatsgevonden wat betreft de toenemende aantallen verkeersbewegingen en onoverzichtelijke kruispunten. De conclusie die getrokken is uit de NIBM-tool is niet duidelijk.

De Mandelastraat is een drukke ontsluitingsweg wat vergroot wordt door de verkeersbewegingen ten behoeve van de Augustinusschool. Tevens is er een onduidelijke verkeerssituatie op de kruising Mandelastraat – Beyers Naudestraat – Mophosostraat – Fischerstraat. Het appartementencomplex wordt op de hoek Mandelastraat – Beyers Naudestraat gesitueerd en ontnemt nog meer zicht op de kruising. De verkeersonveiligheid neemt toe.

De verlenging van de Tamarastraat wordt een extra weg op de kruising Beyers Naudestraat – Tamarastraat. Dit is met name voor fietsers verkeersonveilig, wat gesteund wordt door de fietsersbond.

Op de Jan van Riebeeckstraat ter hoogte van het plangebied is reeds sprake van een gevaarlijke situatie door de onoverzichtelijke kruising met de Prijsseweg en de snelheid van automobilisten. De Jan van Riebeeckweg is niet ingericht als 30 km waardoor men met hoge snelheid rijdt. Er is geen aanpassing voorzien. De politie kan niet handhaven, omdat er geen verkeersbesluit door de gemeente is genomen. De Jan van Riebeeckstraat heeft de status van 50 km/u.

De parkeervakken aan de Jan van Riebeeckstraat worden haaks op de rijrichting gesitueerd. In de ASVV-2004 wordt dwarsparkeren naast fietsroutes afgeraden vanwege het ontbreken van zicht van de automobilisten. Dit is een onacceptabele verslechtering van de verkeerssituatie.

3. Onvoldoende parkeerplaatsen

Het parkeeronderzoek is onjuist. De huidige situatie zou voldoen aan de vigerende parkeernorm. Dit is onjuist. Er is sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.

De telingen van het aantal parkeerplaatsen is onjuist (20 garageboxen flats, 20 parkeerplaatsen particulier terrein achterzijde flats; de ze bestaan niet en 44 garageboxen op particulier terrein achter de flats). Hierdoor wordt het aantal parkeerplaatsen onderschat (60 stuks). In het plan wordt uitgegaan van een compensatie van thans 41 aanwezige parkeerplaatsen binnen het plangebied. Er moeten meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd om aan de norm te voldoen, anders volgt er een grote parkeerdruk ook buiten het plangebied.

4. Verhoging geluidsbelasting en onvolkomenheden in de geluidsberekening

Er is sprake in het kader van de berekeningen voor het wegverkeerslawaaï van de aanname dat de Jan van Riebeeckstraat een 30 km weg is. Dit is onjuist. Hiertoe is geen verkeersbesluit genomen en de weg is hierop niet ingericht. De geplande drempel volstaat niet.

Er wordt aangetoond dat op de Jan van Riebeeckstraat sprake is van een te hoog geluidsniveau, maar de gemeente acht dit niet relevant, omdat het om een 30 km weg gaat.

Er wordt in de berekeningen uitgegaan van de verkeersprognoses voor het jaar 2020 gebaseerd op verkeersstellingen. Het is onduidelijk welk verkeersverhogend effect het bouwplan zelf heeft. Bijlage 2 bij het onderzoek naar wegverkeerslawaai is niet gepubliceerd. Hierdoor is niet duidelijk of de geluidsbelastingen juist zijn zonder inzicht in de verkeersgegevens.

In het rapport wordt niets vermeld over de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van het bouwplan en eventuele nadelige invloeden voor de omgeving. Er is ook geen rekening gehouden met mogelijk nadelige reflecties die het bouwplan zou kunnen veroorzaken ten opzichte van de bestaande, aan de overzijde liggende bebouwing. De effecten voor de bestaande bebouwing dienen te worden meegenomen.

Verzocht wordt het bestemmingsplan Jan van Riebeeck niet vast te stellen en het bouwplan niet uit te voeren.

Beantwoording:

De artikel 19 lid 2 WRO is geen onderdeel van het bestemmingsplan en hier wordt niet inhoudelijk op ingegaan. Volledigheidshalve wordt hierover nog kort het volgende vermeld. In de nieuwsbrief van juli 2009 is vermeld dat naar aanleiding van de diverse toelichtingen op de zienswijzen in januari 2009 diverse malen overleg is geweest met de werkgroep Verkeer en parkeren en bent u van de resultaten van dit overleg, die planwijzigingen tot gevolg hebben gehad, op de hoogte gesteld.

Via de daarop volgende nieuwsbrief (december 2009) is uitgelegd waarom de artikel 19 vrijstellingsprocedure is gestaakt en is tevens uitgelegd dat een nieuwe procedure, de bestemmingsplanprocedure, wordt opgestart. De gang van zaken is tijdens de bijeenkomst in juni 2010 nogmaals aan de aanwezigen uitgelegd. De indieners van zienswijzen in het kader van de artikel 19 vrijstelling hebben een brief ontvangen met uitleg over de gestaakte procedure.

1. *Het uitgangspunt van de gebiedsvisie blijft gehandhaafd en wijzigt niet door de inrichting van een klein deel van de hele wijk. De groene schutting/slinger wordt als verplichting opgenomen in het koopcontract. Deze groene slinger wordt qua materialisering doorgezet in het appartementencomplex, zodat het lijkt alsof de groene slinger in het gebouw doorloopt. Daarnaast is dit niet het enige groen in de wijk; er worden bomen en onderbeplanting geplant en hebben de grondgebonden woningen voor- en achtertuinen.*

In de omgeving van het plangebied is reeds hoogbouw aanwezig. De goot- en bouwhoogte van 14 meter in een deel van het gebied is aanvaardbaar. Binnen het plangebied wordt gestreefd naar een differentiatie van woningbouwtypen voor diverse doelgroepen en daarnaast een goede stedenbouwkundige inpassing binnen de bestaande woonwijk. De bouwhoogte van 14 meter geldt niet voor alle bebouwing binnen het plangebied; de hoogte van de bebouwing loopt op. Daar waar de meeste stedelijke bebouwing aanwezig is, wordt hoger gebouwd dan aan de zijde waar het landelijke aspect meer aanwezig is. Daar wordt lager gebouwd.

De gunstige verkavelingsrichting van het appartementencomplex zorgt voor de minste inkijk. Een galerij en balkon wordt gezien als tijdelijk verblijf, anders dan als de woonkamer gericht zou zijn naar de bestaande woningen.

2. *Bij de totstandkoming van de nieuwbouwplannen is een verkeerskundige betrokken geweest die heeft gekeken naar de verkeersveiligheid binnen het gebied. De verkeersveiligheid is beoordeeld door de gemeentelijke verkeerskundige. Hierbij zijn de kruispunten ook beoordeeld en waar nodig worden deze in het project aangepast in het belang van de verkeersveiligheid.*

In het kader van het onderzoek naar luchtkwaliteit is gekeken naar de verkeersintensiteiten. De voertuigbewegingen nemen door de bouw van de woningen en maatschappelijke voorzieningen met circa 400 toe. Dit is onder het aantal van 900 voertuigbewegingen zodat dit project aangemerkt kan worden als een project 'in niet betekende mate' en is geen onderzoek nodig.

Ter hoogte van de kruising Mandelastraat – Ds Beyers Naudestraat – Mophosostraat – Fischerstraat wordt een trottoir en een plantvak met laag groen gerealiseerd. Daarnaast komt een speelplek ten behoeve van het kinderdagverblijf. Het appartementencomplex is dus niet in 'de oksel' van de kruising geprojecteerd. De hoge beplanting die zich nu ter hoogte van de kruising Mandelastraat – Beyers Naudestraat – Mophosostraat – Fischerstraat bevindt wordt dus verwijderd. Langs de Mandelastraat wordt ter vervanging van de (gedeeltelijke) loopstrook een verhoogd trottoir gerealiseerd.

In overleg met de werkgroep Verkeer en parkeren is de kruising Tamarastraat – Ds Beyers Naudestraat gewijzigd. De wijziging voorziet in een breed plantvak met laagblijvende beplanting (nu haag / schutting) die het zicht op de kruising verbetert. Dit is gebeurd om de door de werkgroep Verkeer en parkeren verwachte verkeersonveilige situaties te voorkomen. De Fietzersbond heeft hierover in haar brief geen opmerkingen gemaakt.

Zoals op de Jan van Riebeeckstraat met bebording is aangegeven maakt dit deel van de straat, van de Mandelastraat tot aan de Landzichtweg deel uit van een 30 km-uur zone. Dit deel van de Jan van Riebeeckstraat is ook als zodanig opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde Categoriseringsplan 2001. De geplaatste borden zijn rechtsgeeldig. Handhaving is mogelijk zodra de borden geplaatst zijn. Het betreft hiermee een 30 km weg en is ook als dusdanig ingericht. Er zijn voor de inrichting van 30 km wegen richtlijnen.

Zo geven deze richtlijnen aan dat een 30 km weg uit een rijbaan moet bestaan, er erfaansluitingen op uit mogen komen, het openbaar vervoer op de rijbaan halteren, parkeren in vakken of op de rijbaan plaatsvindt en dat er gelijkvloers over gestoken kan worden. Het gaat hier om richtlijnen en geen voor schriften. Er zijn geen richtlijnen voor intensiteiten op 30 km-wegen maar door het CROW (Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) zijn intensiteiten van 5000 tot 6000 voertuigen per etmaal acceptabel. Op de Jan van Riebeeckstraat, daar waar een snelheidsregiem geld van 30km/uur is in 2005 een intensiteit gemeten van 5392 motorvoertuigen/etmaal. In 2010 hebben opnieuw gemeten, het aantal voertuigen per etmaal was toen 3813. Bij deze laatste meting moet opgemerkt worden dat tijdens deze meting de Wethouder Schoutenweg deels was afgesloten en een deel van de omleiding via de Jan van Riebeeckstraat liep. De Jan van Riebeeckstraat heeft voldoende capaciteit om de extra verkeersdruk veroorzaakt door de nieuwe woningen te verwerken.

Bij de ontwikkeling van de plannen is de verkeerssituatie, zoals het haaks parkeren bekeken door een verkeerskundige. Bij keuzes omtrent bijvoorbeeld de situering van parkeervakken, uitritten of kruispunten is altijd het aspect verkeersveiligheid betrokken. Gebleken is dat vrijwel elke vorm van parkeren (haaks, schuin of langsparkeren) globaal dezelfde, of weer andere bezwaren heeft.

3. *Er wordt voldaan aan de parkeernorm van de CROW. Het CROW geeft richtlijnen met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen per functie. Naast de aantallen parkeerplekken die in het plangebied gerealiseerd dienen te worden, worden ook de bestaande parkeerplaatsen gecompenseerd binnen het plangebied. Daarnaast worden nog vijf extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Het plangebied dient niet de bestaande parkeerproblematiek te verslechteren, maar hoeft ook geen oplossingen te bieden voor eventuele parkeerproblematiek buiten het plangebied. De parkeernorm wordt voldoende geacht voor de nieuwbouwlocatie.*

4. Zoals op de Jan van Riebeeckstraat met bebording is aangegeven maakt deze straat, van het Mandelapad tot aan de Landzichtweg deel uit van een 30 km-uur zone. Dit deel van de Jan van Riebeeckstraat is ook als zodanig opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde Categoriseringsplan 2001. De geplaatste borden zijn rechtsgeldig. Handhaving is mogelijk zodra de borden geplaatst zijn. Het betreft hiermee een 30 km weg en is ook als dusdanig ingericht. Er zijn voor de inrichting van 30 km wegen richtlijnen.

Zo geven deze richtlijnen aan dat een 30 km weg uit een rijbaan moet bestaan, er erfaansluitingen op uit mogen komen, het openbaar vervoer mag op de rijbaan halteren, parkeren in vakken of op de rijbaan plaatsvindt en dat er gelijkvloers over gestoken kan worden. Het gaat hier om richtlijnen en geen voor schriften. Het geplande plateau op de kruising Jan van Riebeeckstraat - Compagniestraat zal helpen de snelheden te reduceren.

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 akoestisch rapport is gerekend met een groei van het autoverkeer richting 2020. In bijlage 2 van het akoestische rapport is dat weergegeven. Voor de Otto van Reesweg is een groei per jaar van 1,5 % aangehouden (in 2020 levert dat 20 % meer verkeer op). 1,5 % is een gebruikelijke aanname voor akoestische rapportages. De basis wordt gevormd door verkeerstellingen uit 2009. Voor de Jan van Riebeeckstraat is voor 2020 een groei van 50 % aangehouden ten opzichte van de verkeerstellingen uit 2010. Hier achter ligt de gedachte dat de Jan van Riebeeckstraat een verbindingsweg tussen de oude stad en de nieuwbouw in Parijsch vormt. Dit staat los van de bouwplannen aan de Jan van Riebeeckstraat, maar is het toekomstbeeld voor deze weg. De toename van 20 en 50 % is de maximale groei, waar de extra verkeersbewegingen van het bouwplan binnen vallen. Of de verkeersstename als gevolg van het bouwplan zelf in de verkeersprognoses is meegenomen staat niet in het akoestisch rapport. Feit is dat er in het verleden ook bebouwing, waaronder een supermarkt en een fietsenwinkel, aanwezig was waar ook een verkeersaantrekkende werking van uit ging. Dat is ook niet in de cijfers meegenomen.

Bijlage 2 van het onderzoek naar Wegverkeerslawaai heeft op het stadskantoor gedurende de ter inzage termijn gezamenlijk met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegen, maar niet als pdf op de gemeentelijke website. De bijlagen zijn uiteraard beschikbaar op het stadskantoor.

Verwacht wordt dat er nauwelijks sprake zal zijn van reflectiegeluid door de nieuwbouw op de bestaande woningen. Om hierover zekerheid te krijgen, is alsnog een berekening gemaakt, waarbij gekeken is naar het verschil tussen de situatie met nieuwbouw en zonder nieuwbouw. Uit de berekening blijkt dat er sprake is van een geringe toename van de geluidsbelasting op de gevel van de bestaande woningen. Afhankelijk van de locatie is deze maximaal 1 dB. Het college acht deze geringe toename aanvaardbaar.

In zijn algemeenheid wil het college benadrukken dat in het vigerende bestemmingsplan 'Goilberdingen' reeds woningbouw toegestaan is. Tevens zijn de gronden medebestemd voor openbare en bijzondere gebouwen ten dienste van sociaal-culturele, medische, religieuze onderwijs- en sportdoeleinden en ten behoeve van de publieke dienst. Ook zijn o.a. bedrijven, kantoren en detailhandel toegestaan. Het bestemmingsplan 'Jan van Riebeeckstraat' maakt de gestapelde woningen en de maatschappelijke voorzieningen mogelijk, maar maakt tevens de vigerende bestemming enger.

Deze zienswijze wordt ongegrond verklaard en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3. AMBTSHALVE AANPASSINGEN

Om een voorziening ten behoeve van de maatschappelijke voorzieningen te realiseren zoals een speelterrein, dient de bestemming 'Gemengd – 3' te worden aangepast.
In de regels wordt onder artikel 3 'Gemengd-3', 3.1 punt 'i' toegevoegd met 'speelvoorzieningen'.