

Rapport Inspraak

Voorontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente

18 januari 2011

Vastgesteld door het college op 25 januari 2011

Rapport Inspraak Voorontwerpbestemmingsplan 'Elst Centraal, Huis der Gemeente'

INHOUD

- 1. Inleiding**
- 2. Procedure voorontwerpbestemmingsplan**
- 3. Samenvatting en beantwoording**
 - 3.1 Inspraakreacties*
 - 3.2 Overlegreacties*
- 4. Aanpassingen**
 - 4.1 Aanpassingen als gevolg van inspraakreacties*
 - 4.2 Aanpassingen als gevolg van reacties van overlegpartners*
 - 4.3 Ambtelijke aanpassingen*
- 5. Conclusie**
- 6. Vaststelling Rapport Inspraak**

1. Inleiding

Dit rapport gaat in op de resultaten van de gevolgde inspraakprocedure voor het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente. Het bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologische regeling voor de bouw van het Huis der Gemeente, een fietsenstalling, een P+R-garage en kantoren aan de oostzijde van het stationsgebied te Elst.

2. Procedure voorontwerpbestemmingsplan

Op grond van artikel 4 van de inspraakverordening betreft het gemeentebestuur iedereen bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen of herziening daarvan.

Het voorontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente was digitaal raadpleegbaar op de websites www.overbetuwe.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl. De terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente is openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in 'Hét Gemeente Nieuws' op woensdag 23 juni 2010. Eenieder is op grond van de gemeentelijke inspraakverordening in de gelegenheid gesteld vanaf donderdag 24 juni 2010 gedurende zes weken inspraakreacties kenbaar te maken.

Ook is het voorontwerpbestemmingsplan aan een aantal overlegpartners aangeboden, in het kader van het vooroverleg, artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Gedurende de termijn van inzage zijn geen inspraakreacties ingediend.

3. Samenvatting en beantwoording

3.1 Inspraakreacties

Er zijn geen inspraakreacties ontvangen.

3.2 Overlegreacties

Het waterschap Rivierenland, de Stadsregio, provincie Gelderland, Hulpverlening Gelderland Midden (HGM), VROM-Inspectie en ProRail reageerden als overlegpartner in het kader van vooroverleg volgens artikel 3.1.1 Bro. Het waterschap en de Stadsregio gaven aan dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Stadsregio

De Stadsregio meldde wel dat een verouderde taakstelling woningbouw in het bestemmingsplan op pagina 11 van het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen.

Reactie: De nieuwe regionale woningbouwtaakstelling (26.000 woningen) voor de periode 2010-2020 wordt in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Provincie Gelderland

De provincie constateerde dat de provinciale verantwoordelijkheid een goede vertaling heeft gekregen in het bestemmingsplan. Daarbij past het plan binnen de nieuwe Structuurvisie Bedrijventerreinen en Werklocaties. Provincie geeft als aandachtspunt dat recentelijk in het ontwerp van de A.M.v.B.-ruimte is opgenomen dat de SER-ladder tevens toegepast dient te worden voor kantoren. In de A.M.v.B.-ruimte is echter niet aangegeven hoe deze toegepast moet worden. Dit zal nader uitgewerkt moeten worden en zal verankerd worden in de Ruimtelijke Verordening Gelderland. De voorwaarden voor kantoorontwikkeling zullen naar verwachting in de volgende tranche van de Ruimtelijke Verordening Gelderland worden opgenomen.

Reactie: Wij zullen de ontwikkeling blijven volgen en zo mogelijk nog meenemen in het ontwerpbestemmingsplan.

ProRail

ProRail wil graag 'verkeer-, vervoer- en verblijfsvoorzieningen ten behoeve van railverkeer' toevoegen aan de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied. Dit om de benodigde flexibiliteit te waarborgen.

Reactie: De gewenste toevoeging wordt opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

ProRail maakte in eerste instantie nog een voorbehoud voor het aspect externe veiligheid. Bij brief van 24 augustus 2010 geven zij aan geen opmerkingen te hebben op het aspect externe veiligheid.

Daarbij meldt ProRail dat zij, na afstemming met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, constateren dat het bestemmingsplan niet conflicteert met de voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorverkeer.

VROM-Inspectie

Gezien het nationaal belang 'Milieukwaliteit en externe veiligheid' merkt de VROM-Inspectie het volgende op:

In de toelichting van het bestemmingsplan worden een drietal voorwaarden genoemd:

- het intrekken van de milieuvergunning van Formuchem B.V.
- het vaststellen van een route gevaarlijke stoffen dat vervoer van gevaarlijke stoffen binnen een afstand van 300 meter van het plan uitsluit.
- het verlenen van een milieuvergunning zonder LPG-tank aan Heinz B.V.

Omdat deze maatregelen niet in het voorontwerpbestemmingsplan zijn geborgd, verzoekt de VROM-Inspectie het plan aan te passen zodat deze maatregelen geborgd worden, voordat tot uitvoering van het bestemmingsplan over wordt gegaan.

Reactie: Borging van bovenstaande voorwaarden in het bestemmingsplan is niet mogelijk. Voor vaststelling van het bestemmingsplan moet er duidelijkheid zijn over hoe om te gaan met bovenstaande voorwaarden.

Voor de bedrijven Formuchem b.v. en Heinz b.v. is een aanvullende risico-analyse uitgevoerd. Deze zijn als bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan gevoegd. In de toelichting zijn de onderzoeksbevindingen weergegeven. De risico-effecten vanwege de beide bedrijven geven geen aanleiding het plan te wijzigen.

De VROM-Inspectie adviseert daarnaast om de resultaten van het onderzoek naar het groepsrisico bij dit bestemmingsplan te betrekken en de consequenties voor dit bestemmingsplan in de toelichting te beschrijven, met aandacht voor:

- Relatie/ontwikkelingen Basisnet Spoor (inclusief onderbouwing plaatsgebonden risico).
- Het aantal aanwezige personen in het invloedsgebied.
- Het groepsrisico.
- De mogelijkheden en maatregelen tot beperking van het groepsrisico.
- De mogelijkheden van de hulpverlening.
- De zelfredzaamheid van de aanwezigen.

Reactie: In de toelichting van het bestemmingsplan worden de resultaten van het betreffende onderzoek opgenomen. Daarbij wordt op de bovenstaande punten ingegaan.

Op basis van het onderzoek en de verantwoording van het groepsrisico moeten de beoogde ruimtelijke maatregelen ter beperking van het groepsrisico worden bekrachtigd in de regels dan wel in een overeenkomst met bijvoorbeeld de ontwikkelaar of andere betrokken partijen. Borging van de in de verantwoording aangegeven maatregelen is van groot belang. Als dit niet het geval is, dan heeft de verantwoording geen waarde. De toelichting vermeldt tevens of er een advies is ingewonnen bij de regionale brandweer en bij voorkeur of het advies (al dan niet gedeeltelijk) is overgenomen.

Reactie: In artikel 9 van het bestemmingsplan regels is bepaald dat Burgemeester en wethouders met het oog op het aspect externe veiligheid, ter beheersing van de uitpandige vluchtroutes en de bereikbaarheid voor de hulpverleningsdiensten en de verlaging van het risico, voor zover dit niet in het plan is vastgelegd nadere eisen kunnen stellen. Met de ontwikkelaar zal dit privaatrechtelijk geregeld worden. Veiligheidsvoorzieningen zijn in ieder geval opgenomen in de bestemmingsomschrijving.

Adviezen in het kader van preadvies van lokale brandweer en Hulpverleningsdiensten Gelderland Midden (regionale brandweer), zijn meegenomen in de afweging. Daarnaast is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van artikel 3.1.1. Bro toegestuurd naar de Hulpverleningsdiensten Gelderland Midden (HGM). Het advies van HGM en de gemeentelijke reactie op het advies zijn opgenomen in dit Rapport Inspraak. Het Rapport Inspraak maakt onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan.

HGM

De punten uit de reactie van de HGM worden hieronder behandeld. De totale reactie is als bijlage I toegevoegd.

Reactie op veiligheidsanalyse uit bijlage voorontwerpbestemmingsplan:

1. De realisatiecijfers ProRail 2009 en recente ontwikkelingen (Programma Hoogfrequent Spoor, Basisnet), laten zien dat het vervoer aanzienlijk kan stijgen. In de planvorming van het bestemmingsplan is met deze ontwikkelingen geen rekening gehouden. Ook roept het gebruik van de vervoerscijfers uit de 'Beleidsvrije marktverwachting' van ProRail voor het berekenen van het 'realistische scenario' tegen deze achtergrond vragen op.

Reactie:

Tot het vaststellen van het Basisnet spoor adviseert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het gebruik van de Marktverwachting Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor van ProRail uit 2007 voor het jaar 2020. Volgens de huidige planning zal het Basisnet spoor eind 2012 formeel in de wet zijn opgenomen (www.rijksoverheid.nl, overgang naar Basisnet spoor, 01-07-2010). De genoemde marktverwachting bevat de meest recente beschikbare prognose. Het Basisnet spoor is gebaseerd op deze marktverwachting. In het Basisnet is ook rekening gehouden met alle (nu bekende) bouwplannen rond het spoor.

Het Basisnet Spoor lost alle knelpunten op. Wel blijven 29 aandachtspunten voor het groepsrisico bestaan (www.rijksverheid.nl, Basisnet spoor vastgesteld, 09-07-2010).

Uit de brief 'Basisnet Vervoer gevaarlijke Stoffen: voortgang' van 18 februari 2010 aan de Tweede Kamer blijkt voorts dat het groepsrisico ter hoogte van Elst minder dan 0,3 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bedraagt (zowel met als zonder Basisnet spoor). Daarmee is het groepsrisico van het spoor door Elst in kader van het Basisnet spoor niet gedefinieerd als aandachtspunt (noch knelpunt). Dit is in lijn met de conclusies uit de zogenaamde voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het is dan ook onduidelijk waarop de stelling in de zienswijze ten aanzien van de aanzienlijke stijging van het vervoer is gebaseerd voor wat betreft het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

De gemeente heeft de marktverwachting gehanteerd bij het bepalen van het risico en de invulling van de verantwoordingsplicht groepsrisico. Dit komt overeen met de meest recente bekende inzichten en het advies van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De marktverwachting is daarom juist aangeduid als realistisch scenario.

Aanvullend zijn de realisatiecijfers van het jaar 2007 betrokken bij de invulling van de verantwoordingsplicht groepsrisico. Het afwegingsproces is gestart ruim voordat de realisatiecijfers uit 2009 beschikbaar waren. De cijfers van 2009 zijn daarom niet betrokken in de afweging. Voor het bepalen van de omvang van het groepsrisico is dat formeel ook niet nodig, omdat zoals hiervoor gesteld, de gehanteerde marktverwachting primair uitgangspunt is. De toen hoogst bekende realisatiecijfers zijn gebruikt om het verwachte risico, op basis van de marktverwachting, in perspectief van het huidige risico te plaatsen. Destijds was namelijk onzekerheid over de uitgangspunten bij het tot stand komen van het Basisnet spoor, zowel qua vervoersintensiteiten als op nationaal niveau te nemen risicoreducerende bronmaatregelen. Met de persberichten van 01-07-2010 en 09-07-2010 is deze onzekerheid in belangrijke mate afgenomen. Deze onzekerheid wordt weggenomen bij het in werking treden van het Basisnet spoor. Tot die tijd volgt de gemeente de adviezen van het Rijk op en heeft zij de destijds hoogst bekende realisatiecijfers (van 2007) supplementair in haar afweging betrokken.

Uit de realisatiecijfers van 2009 blijkt dat het vervoer van brandbare gassen in 2009 beduidend hoger was dan in 2007 (3850 versus 2300 wagons). Als dit transport in 2020 zou plaatsvinden zou het (groeps)risico hoger zijn dan gepresenteerd in de uitgevoerde risicoanalyse met de realisatiecijfers van 2007. De verwachting van het rijk en ProRail is blijkens voorgaand echter dat een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen volgens de meeste recente inzichten niet aan de orde zal zijn. Het Basisnet Spoor is namelijk gebaseerd op de marktverwachting die ProRail in 2007 heeft gemaakt. Bovendien zijn door de ministers van VROM en V&W met verladers en de goederenvervoerders afspraken gemaakt over de samenstelling van de treinen. Wagons met brandbaar gas worden zoveel mogelijk gescheiden vervoerd van wagons met zeer brandbare vloeistof ('warme-BLEVE-vrij' samengestelde treinen). De kans op ongewenste effecten als gevolg van een ongeval met brandbare gassen wordt als gevolg hiervan kleiner. Daarmee zal het groepsrisico ook lager zijn dan bepaald met de risicoanalyse, want in die analyse is geen rekening gehouden met deze maatregelen. Dat kon ook niet omdat de exacte uitgangspunten bij het bepalen van de invloed van deze maatregel op het Basisnet Spoor nog niet (openbaar) bekend zijn. Uit de brief 'Basisnet Vervoer gevaarlijke Stoffen: voortgang' van 18 februari 2010 blijkt het groepsrisico in Elst na invoering van het Basisnet spoor lager is dan 0,3 maal de oriëntatiewaarde. Dit is in lijn met de uitkomsten van de risicoanalyse bij dit plan. Een onderschatting van het modelmatig en volgens de adviezen van het Rijk bepaalde groepsrisico is daarom niet aan de orde.

Met het in werking treden van het Basisnet Spoor zal het transport volgens de huidige inzichten niet toenemen. Het (groeps)risico zal, als gevolg van de maatregelen uit het Basisnet Spoor, in 2020 zelfs lager zijn dan bepaald in de risicoanalyse. Het gebruik van de marktverwachting in de risicoanalyse en bij de verantwoordingplicht groepsrisico als realistisch scenario, is daarom juist. Het betrekken van de realisatiecijfers van 2009 leidt daarmee niet tot andere keuzes. Niet afgeleid kan worden waarop verwachting van een aanzienlijke stijging van het vervoer is gebaseerd. De gemeente deelt deze verwachting, gegeven het voorgaande, dan ook niet. De gemeente kent geen aanleiding om te verwachten dat het risico in de toekomst, met het inwerking treden van het Basisnet spoor, hoger zal zijn dan bepaald voor het realistisch scenario.

In het ontwerpbestemmingsplan is de paragraaf Externe Veiligheid aangepast op basis van de laatste informatie.

*Uit zienswijze ProRail op bestemmingsplan Elst Centraal, Infra:
Op 4 juni 2010 is door het Kabinet de zogenaamde voorkeursbeslissing genomen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. ProRail heeft na afstemming met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geconstateerd dat het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra niet conflicteert met deze voorkeursbeslissing.*

2. Gezien recente ontwikkelingen op het spoor vraagt HGM zich af of de in de bijlage veiligheidsanalyse van het voorontwerpbestemmingsplan genoemde maatregelen om de hulpverlening te optimaliseren en zelfredzaamheid te verbeteren, voldoende zijn en of het plan vanuit het oogpunt van externe veiligheid acceptabel is.

Reactie: Op basis van de bekende ontwikkelingen acht de gemeente het plan vanuit het oogpunt van externe veiligheid acceptabel. Deze ontwikkelingen zijn betrokken in de verantwoording van het groepsrisico. De omvang en stijging van het groepsrisico wordt met het treffen van een aantal maatregelen aanvaardbaar geacht.

Reactie op planregels:

3. De veiligheidsbevorderende maatregelen, specifiek bouwkundige, uit de toelichting zijn niet in de regels geborgd. De mogelijkheid ontbreekt om nadere eisen te stellen aan de bouwkundige aspecten in het kader van het verantwoorde groepsrisico. Deze zijn (nog) niet te borgen op basis van het bouwbesluit.

HGM adviseert om de bouwkundige maatregelen die volgen uit het proces verantwoording groepsrisico, in de regels te borgen. Het opnemen van een voorschrift dat nadere eisen stelt aan de bouwkundige aspecten in kader van het verantwoorde groepsrisico kan dat mogelijk maken.

Reactie:

Bouwkundige eisen zijn niet te borgen in een bestemmingsplan. Dat is immers geregeld in de Woningwet. In artikel 9 van het bestemmingsplanregels is bepaald dat Burgemeester en wethouders met het oog op het aspect externe veiligheid, ter beheersing van de uitpandige vluchtroutes en de bereikbaarheid voor de hulpverleningsdiensten en de verlaging van het risico, voor zover dit niet in het plan is vastgelegd nadere eisen kunnen stellen. Met de ontwikkelende partijen zal dit privaatrechtelijk geregeld worden. Veiligheidsvoorzieningen zijn in ieder geval opgenomen in de bestemmingsomschrijving.

Reactie op proces:

4. HGM geeft aan dat zij een ander beeld hebben van vooroverleg en het proces verantwoording groepsrisico. HGM geeft aan alleen de kennisgeving voor de terinzagelegging te hebben ontvangen.

Reactie:

HGM is nadrukkelijk door de gemeente Overbetuwe betrokken bij het opstellen van en adviseren over het onderzoek en de verantwoording externe veiligheid. De inbreng van HGM in de in dit kader gehouden werksessies (voor onderbouwing van) externe veiligheid hebben wij als nuttig en waardevol beschouwd. De conclusies en aanbevolen maatregelen zijn verwoord in de rapportages van DGMR die vervolgens zijn verwerkt in het voorontwerpbestemmingsplan. In het kader van vooroverleg art. 3.1.1 Bro is het voorontwerpbestemmingsplan met onderliggende onderzoeken volgens de voorgeschreven procedure voorgelegd aan de overlegpartners, waaronder HGM.

Advies HGM:

5. HGM adviseert om in het geval dat o.a. het voorkeursbesluit van het ministerie definitief leidt tot een toename van het vervoer gevaarlijke stoffen per spoor door Overbetuwe de ruimtelijke ontwikkeling Elst Centraal opnieuw te beschouwen en eventueel aanvullende maatregelen te overwegen ter verbetering van de hulpverlening en zelfredzaamheid.

Reactie:

De planvorming waarnaar inspreker verwijst, heeft geen planologische status waarmee in het bestemmingsplan rekening moet worden gehouden. Het beleid is nog niet definitief en kan daarom niet bij de planvorming betrokken worden. Het beleid zal moeten voorzien in een (soort van) overgangsrechtelijke situatie.

6. HGM adviseert er op toe te zien dat de uitvoering van de voorgestelde maatregelen (om de hulpverlening te optimaliseren en zelfredzaamheid te verbeteren) vorm krijgen in nauwe samenwerking met de lokale brandweer.

Reactie:

Tussen de afdeling Veiligheid en HGM is een nauwe samenwerking. Dit zal in de toekomst ook zo blijven. HGM adviseert de gemeente op het gebied van externe veiligheid.

7. HGM adviseert de communicatie met HGM te optimaliseren om samen beter te kunnen anticiperen op de mogelijkheden voor rampbestrijding bij ontwikkelingen, zoals die op het spoor plaatsvinden. Het maken van (procesmatige en inhoudelijke) afspraken is hiervoor een mogelijke oplossing.

Reactie:

Er is recent een gesprek geweest tussen HGM en Afdeling Veiligheid over de communicatie rondom projecten. Hierbij is afgesproken dat er meer informeel contact moet zijn tussen deze twee partijen. Daarnaast is er afgesproken dat er bij elk project HGM wordt geïnformeerd.

Wens HGM:

8. HGM wenst graag antwoord te ontvangen op de vraag op welke wijze op- en aanmerkingen zijn verwerkt in het bestemmingsplan en de wijze waarop de gemeente HGM daarbij betreft.

Reactie:

Dit rapport inspraakreactie wordt toegestuurd naar alle overlegpartners die een reactie hebben gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan (waaronder HGM). In dit rapport staat de gemeentelijke reactie op alle punten uit de brief van HGM.

4. Aanpassingen

4.1 Aanpassingen als gevolg van inspraakreacties

Er zijn geen inspraakreacties ontvangen. Er zijn daarom ook geen aanpassingen als gevolg hiervan.

4.2 Aanpassingen als gevolg van reacties van overlegpartners

Naar aanleiding van de reactie van de Stadsregio wordt de nieuwe regionale woningbouwtaakstelling voor de periode 2010-2020 in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Naar aanleiding van de inspraakreactie van HGM is de paragraaf Externe Veiligheid in de toelichting van het bestemmingsplan nader aangevuld.

Naar aanleiding van de wens van ProRail wordt 'verkeer-, vervoer- en verblijfsvoorzieningen ten behoeve van railverkeer' toegevoegd aan de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer-Verblijf.

4.3 Ambtelijke aanpassingen

1. Bestemming Verkeer – Verblijfsgebied

Om meer uniformiteit te krijgen in de gemeentelijke bestemmingsplannen, is er een Handboek bestemmingsplannen opgesteld. Hierin staat de bestemming Verkeer – Verblijf als standaard. De naam van de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied is op basis van het Handboek gewijzigd in Verkeer – Verblijf.

2. Evenementen

In alle nieuwe bestemmingsplannen binnen gemeente Overbetuwe wordt een standaardregel en -ontheftingsmogelijkheid opgenomen voor het toestaan van evenementen. Er is voor gekozen deze standaardregel en -ontheftingsmogelijkheid ook in dit bestemmingsplan op te nemen.

3. Standplaatsen

Voor alle herzieningen en wijzigingen binnen de komplannen, binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijf' worden standplaatsen opgenomen. Ook in dit bestemmingsplan wordt het volgende aan de bestemmingsomschrijving 'Verkeer – Verblijf' toegevoegd:
- standplaatsen, op een afstand van minimaal 10 m uit milieugevoelige functies.

4. Aanpassing verbeelding

Het gebied Elst Centraal wordt in verschillende bestemmingsplannen planologisch geregeld. Als eerste is gestart met het bestemmingsplan Elst Centraal, Infra. Dit bestemmingsplan heeft vertraging opgelopen. Om het Huis der Gemeente, kantoren en de P+R-garage te ontsluiten, is een deel van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Elst Centraal,

Infra overgeheveld naar dit ontwerpbestemmingsplan. Het plangebied van het bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente dan ook is vergroot.

Daarbij is de maximale bouwhoogte van de bestemming Maatschappelijk vergroot met 1 meter naar 17 meter. De maximale bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' is ook vergroot met 1 meter naar 14 meter.

Tot slot zijn de bestemmingsvlakken op een aantal punten aangepast ten behoeve van het stedenbouwkundig plan.

5. aanpassing tekst toelichting

De toelichting is op enkele punten tekstueel gewijzigd. Dit geldt onder andere voor de paragraaf Externe Veiligheid. Basis voor de wijzigingen zijn actuele informatie en de aanvullende risico-onderzoeken (Formuchem b.v. en Heinz b.v.).

5. Conclusie

Er zijn geen inspraakreacties ontvangen. De ontvangen reacties van overlegpartners zijn in dit rapport behandeld. Naar aanleiding van de reacties van de Stadsregio, HGM en ProRail is het bestemmingsplan aangepast.

6. Vaststelling Rapport Inspraak

Er is wel reden tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente.

Aldus vastgesteld in haar vergadering van 25 januari 2011

Het college van burgemeester en wethouders,
De gemeentesecretaris, de burgemeester,

Th.M.M. Hoex

E. Tuijnman