Bundel - Algemene commissie van 6 maart 2024

Agenda bijlagen

2024-03-06_Algemene commissie_Agenda

1 19:30 - Opening

2 19:31 - Vragenuur

3 19:41 - Vaststellen agenda Algemene commissie d.d. 6 maart 2024
Status: vaststellen

4 19:43 - Vaststellen adviezenlijst Algemene commissie d.d. 24 januari 2024
Status: vaststellen

Concept Adviezenlijst Algemene commissie 24 januari 2024
Bijlage 1. Toezeggingen Algemene commissie 24 januari 2024

5 19:45 - Vervolg grondstoffenplan - aanwijzen proefgebied
Status: om advies
Portefeuillehouder: H. Rodoe
Inspreker:
1. Mevr. Poels

Raadsvoorstel inzake vervolg grondstoffenplan - aanwijzen proefgebied
Raadsbesluit vervolg grondstoffenplan - keuze proefgebied
Bijlage 1 - jaarcijfers 2023
Bijlage 1a - vergelijking 2022 met 2023
Bijlage 2 - onderbouwing keuze proefgebied
Bijlage 3 - Data Dar inzake gebruik overloopcontainers
Bijlage 4 - Vergelijking voorstel met alternatief 1 en 2
Inspreektekst mevr. Poels_Vervolg grondstoffenplan

6 20:30 - Vervolg 'Verkeersonderzoek A73-Groesbeek'
Status: om advies
Portefeuillehouder: H. Rodoe
Insprekers:
1. Dhr. de Jong namens Werkgroep Lindenlaan
2. Mevr. Van Veen namens Kerngroep Verkeersoverlast Ringbaan/ Heumensebaan,
3. Dhr. Wijdemans namens DUW
4. Dhr. Van Dam namens BOOMM

Raadsvoorstel Vervolg 'Verkeersonderzoek A73-Groesbeek'
Raadsbesluit Vervolg 'Verkeersonderzoek A73-Groesbeek'
Bijlage 1 - Onderzoeksrapport ‘Lokaal verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer A73-Groesbeek’
Bijlage 2 - Raadsmemo Tussenstand vervolgproces
Bijlage 2a - GMR Memo - Opmerkingen Zuidflank Nijmegen - Verkeersstudie Mook & Middelaar
Bijlage 2b - Puntsgewijze samenvatting van de bestuurlijke gesprekken in de regio
Bijlage 3 - Inhoudelijke beoordeling maatregelen ‘Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek’
Inspreektekst 1 dhr De Jong namens Werkgroep Lindenlaan
Inspreektekst 2 mevr Van Veen namens Kerngroep Verkeersoverlast Ringbaan/ Heumensebaan
Inspreektekst 3 dhr Wijdemans namens DUW V2
Inspreektekst 4 dhr van Dam namens BOOMM

7 21:45 - Wijziging APV 2023 in APV 2024
Status: om advies
Portefeuillehouder: mr. drs. W. Gradisen

Raadsvoorstel Actualisering APV 2023 naar APV 2024
Raadsbesluit APV 2024 (Bijlage 3)
Bijlage 1. Algemene plaatselijke verordening 2024
Bijlage 2. Was wordt tabel aanpassing APV 2023 - APV 2024

8 22:05 - Sluiting

Gemeente Mook en Middelaar

Agenda Algemene commissie

Datum	06-03-2024
Tijd	19:30 - 22:05
Locatie	Raadzaal
Voorzitter	J.E.M. Mulders

1 19:30	**Opening**
2 19:31	**Vragenuur**
3 19:41	**Vaststellen agenda Algemene commissie d.d. 6 maart 2024** Status: vaststellen
4 19:43	**Vaststellen adviezenlijst Algemene commissie d.d. 24 januari 2024** Status: vaststellen
5 19:45	**Vervolg grondstoffenplan - aanwijzen proefgebied** Status: om advies Portefeuillehouder: H. Rodoe
6 20:30	**Vervolg 'Verkeersonderzoek A73-Groesbeek'** Status: om advies Portefeuillehouder: H. Rodoe
7 21:45	**Wijziging APV 2023 in APV 2024** Status: om advies Portefeuillehouder: mr. drs. W. Gradisen
8 22:05	**Sluiting**

Gemeente Mook en Middelaar

Adviezenlijst

Algemene commissie 24 januari 2024

Presentielijst

Commissieleden:	De heer Eeren (DGP) Mevrouw Janssen Groesbeek-Cremers (DGP) Mevrouw King (DGP) Mevrouw Heeren-Hellenbrand (PvdA) De heer Broekmans (PvdA) De heer Jansen (PvdA) De heer Kamp (GroenLinks) Mevrouw Roozendaal (GroenLinks) Mevrouw De Vito-van den Bouwhuijsen (VVD) Mevrouw van Brunschot (VVD) De heer Akkerman (VVD)
Afwezig:	
Voorzitter:	de heer Scheltinga
Commissiegriffier:	
Griffier:	mevrouw van Arensbergen
Interim Commissiegriffier:	mevrouw van Bergeijk
Portefeuillehouders:	De heer Dillerop (wethouder) De heer Rodoe (wethouder) De heer Herings (wethouder) De heer Gradisen (burgemeester)
Overige genodigden:	Mevrouw Wismans (ambtelijke ondersteuning bij agendapunt 5) De heer Verbeet (Ambtelijke ondersteuning bij agendapunt 6,8*)* Mevrouw Klaassen (ambtelijke ondersteuning bij agendapunt 6) De heer Berben (Ambtelijke ondersteuning bij agendapunt 7,10a t/m f) De heer Jansen (ambtelijke ondersteuning bij agendapunt 9) De heer Peters (ambtelijke ondersteuning bij agendapunt 9)
Externe ondersteuning:	

Aanvangstijd: 19.30 uur Sluitingstijd: 22:45 uur

Geluidsopnamen

Geluidsfragmenten van de vergadering zijn per agendapunt terug te luisteren op
https://ris2.ibabs.eu/Calendar/Index/MookenMiddelaar

Adviezenlijst

1 Opening

- De voorzitter opent de vergadering en heet allen van harte welkom.
- Er zijn geen insprekers aangemeld.
- Er is geen bericht van verhindering ontvangen.

2 Vragenuur

Er zijn geen vragen aangemeld voor het vragenuur

3 Vaststellen agenda Algemene commissie d.d. 24 januari 2024

De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

4 Vaststellen adviezenlijst Algemene commissie 6 december 2024

De adviezenlijst wordt zonder wijzigingen vastgesteld

5 Regionaal arbeidsmarktbeleid

Status: om advies
Portefeuillehouder: F.N. Dillerop

Besluitvormingsproces voor Regionaal arbeidsmarktbeleid
1. Commissie 7 december 2023
2. Regionale bijeenkomst voor raadsleden 22 januari 2024
3. Algemene commissie 24 januari 2024
4. Raad 1 februari 2024 (besluitvormend)

Voorstel om te besluiten:

1. Het regionaal Beleidskader arbeidsmarkt- en re-integratie 2024-2027 ‘Klaar voor nieuwe kansen!’ vast te stellen, waarin we:
    a. Prioriteit leggen bij interventies voor de (kwalitatieve) mismatch op de arbeidsmarkt;
    b. De dienstverlening aan werkzoekenden verbreden en intensiveren;
    c. De inzet van participatiecoaches mogelijk maken via lokale afspraken in de dienstverleningsovereenkomst;
    d. De positie van WerkBedrijf in het netwerk van de arbeidsmarktregio versterken, in het bijzonder naar het economisch veld.
2. De taken van WerkBedrijf als volgt te financieren:
    a. De daartoe bestemde rijksmiddelen voor re-integratie in de algemene uitkering, (cluster Participatie) naar WerkBedrijf over te hevelen;
    b. De hoogte van de onder 2a. genoemde middelen voor re-integratie vanaf 2025 te bepalen aan de hand van de objectieve rekentool zoals die landelijk is ontwikkeld;
    c. Van het onder 2b. genoemde budget 15% te bestemmen voor lokale afspraken;
    d. De overige budgetten voor de taken loonkostensubsidies, beschut werk en arbeidsmatige dagbesteding volgens de bestaande afspraken over te hevelen naar WerkBedrijf;
    e. WerkBedrijf vanaf 2025 een regionale, structurele taakstellende bezuiniging op te leggen van € 1,2 miljoen;
    f. In de jaren 2025 en 2026 de korting op het rijksbudget voor Begeleiding beschut werk in mindering te brengen op de taakstellende bezuiniging onder 2e.

Toezegging 260: Wethouder Dillerop zegt toe meer duiding te geven bij de tabel onder 4 in de beantwoording van toezegging 255 inzake de vragen van VVD bij het regionaal arbeidsmarktbeleid.

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 1 februari 2024

6 Misbruik en Oneigenlijk gebruik beleid 2024-2027

Status: om advies
Portefeuillehouder: mr. drs. W. Gradisen

Voorstel om te besluiten:
1. Het Misbruik en Oneigenlijk gebruik beleid 2024-2027 vast te stellen.

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 1 februari 2024

7 Kaderbrief MGR

Status: om advies
Portefeuillehouder: F.N. Dillerop en mr. drs. W. Gradisen

Voorstel om te besluiten:
1. Kennis te nemen van de Kaderbrief van de Modulaire Gemeenschappelijke Regeling (MGR) Rijk van Nijmegen 2025-2028
2. Een zienswijze in te dienen op de Kaderbrief van de MGR Rijk van Nijmegen 2025-2028 conform bijgevoegde brief.

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 1 februari 2024

8 Meerjarig onderhoudsplan 2024-2027 gemeentelijke gebouwen

Status: om advies
Portefeuillehouder: A.F. Herings

Voorstel om te besluiten:
1a. het nieuwe meerjarig onderhoudsplan voor de periode 2024-2027 vast te stellen op basis van de conditiemeting zoals in oktober 2023 is gehouden;
1b. voor de dekking van het lang cyclisch onderhoud aanvullend € 50k te doteren tot een jaarlijks totaal van € 126k (€ 76k reeds besloten in programmabegroting 2024) voor de voorziening gebouwenbeheer;
1c. de aanvullende € 50k te dekken door het reeds in 2020 gevoteerde krediet van € 2 miljoen voor renovatie van het gemeentehuis te laten vervallen en de geraamde jaarlijkse kapitaallasten van € 50k per 2024 te doteren aan de voorziening gebouwenbeheer;
1d. indien er komende jaren een positief saldo is bij vaststelling van de jaarrekening de raad te adviseren (een deel van) het saldo te gebruiken om de voorziening gebouwenbeheer incidenteel aan te vullen tot maximaal de hoogte van het beheerplan.

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 1 februari 2024

9 Erfgoedverordening en Welstandsnota Mook en Middelaar 2024

Status: om advies
Portefeuillehouders: A.F. Herings

Voorstel om te besluiten:
1. De Erfgoedverordening Mook en Middelaar 2024 vast te stellen (bijlage 2);
2. De Erfgoedverordening Mook en Middelaar 2012 in te trekken (onderdeel van bijlage 2);
3. De Welstandsnota Mook en Middelaar 2024 vast te stellen (bijlage 3);
4. De Welstandsnota Mook en Middelaar 2013 in te trekken;

5. De inwerkingtreding van zowel de erfgoedverordening en de welstandsnota met terugwerkende kracht per 1 januari 2024 te laten ingaan.

Toezegging 261: Wethouder Herings zegt toe de website "binnenkort" te checken/actualiseren mbt de informatie over gemeentelijke monumenten en de subsidiemogelijkheden.

Advies: Hamerstuk voor de raad van 1 februari 2024

10 Wijziging gemeenschappelijke regelingen Gelderland-Zuid

10a Wijziging gemeenschappelijke regeling Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen

Status: om advies
Portefeuillehouder: H. Rodoe

Voorstel om te besluiten:
1. Geen zienswijze in te dienen over het ontwerp-wijzigingsbesluit van de Gemeenschappelijke regeling Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen

Advies: Hamerstuk voor de raad van 1 februari 2024

10b Wijziging gemeenschappelijke regeling MGR Rijk van Nijmegen

Status: om advies
Portefeuillehouders: F.N. Dillerop en mr. drs. W. Gradisen

Voorstel om te besluiten:
1. Op het ontwerp-wijzigingsbesluit van de Modulaire Gemeenschappelijke Regeling Rijk van Nijmegen geen zienswijze naar voren te brengen.

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 1 februari 2024

10c Wijziging gemeenschappelijke regeling MARN

Status: om advies
Portefeuillehouder: H. Rodoe

Voorstel om te besluiten:
1. Op het ontwerp wijzigingsbesluit van de gemeenschappelijke regeling Milieusamenwerking en Afvalverwerking regio Nijmegen (GR MARN) geen zienswijze naar voren te brengen.

Advies: Hamerstuk voor de raad van 1 februari 2024

10d Wijziging gemeenschappelijke regeling BVO DRAN

Status: om advies
Portefeuillehouder: F.N. Dillerop

Voorstel om te besluiten:
1. Geen zienswijze in te dienen op het ontwerp wijzigingsbesluit gemeenschappelijke Regeling BVO DRAN.

Advies: Hamerstuk voor de raad van 1 februari 2024

10e **Wijziging gemeenschappelijke regeling Centrumregeling beschermd wonen en maatschappelijke opvang regio Nijmegen en Rivierenland**

Status: om advies
Portefeuillehouder: F.N. Dillerop

Voorstel om te besluiten:
1. Op het ontwerp wijzigingsbesluit van de gemeenschappelijke regeling Centrumregeling beschermd wonen en maatschappelijke opvang regio Nijmegen en Rivierenland, geen zienswijze naar voren te brengen

Advies: Hamerstuk voor de raad van 1 februari 2024

10f **Wijziging gemeenschappelijke regeling financiële grondslag stichting RBT KAN**

Status: om advies
Portefeuillehouder: F.N. Dillerop

Voorstel om te besluiten:
1. Op het ontwerp wijzigingsbesluit van de gemeenschappelijke regeling financiële grondslag stichting RBT KAN, geen zienswijze naar voren te brengen.

Advies: Hamerstuk voor de raad van 1 februari 2024

11 **Benoeming lid commissie bezwaarschriften**

Status: om advies
Portefeuillehouder: mr. drs. W. Gradisen

Voorstel om te besluiten:
1. Mr. E. Sonnemans met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2024 benoemen tot lid/ plv. voorzitter van de commissie bezwaarschriften.

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 1 februari 2024

12 **Subsidieverordening Investeringsagenda**

Status: om advies
Portefeuillehouder: H. Rodoe

Voorstel om te besluiten:
1. De Subsidieverordening Investeringsagenda regio Noord-Limburg, conform bijgevoegd raadsbesluit, te wijzigen.

Advies: Hamerstuk voor de raad van 1 februari 2024

13 **Subsidieaanvraag suppletieregeling explosieven ruiming en opsporing t.b.v. provincie Limburg**

Status: om advies
Portefeuillehouder: mr. drs. W. Gradisen

Voorstel om te besluiten:
1. Een suppletie-aanvraag voor het totale subsidiabele kostenbedrag van € 139.265,81 in te dienen bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken en

Koninkrijksrelaties overeenkomstig het verzoek van de Provincie Limburg. € 139.265,81 is 68% van de totale kosten zijnde € 204.802,66 exclusief BTW)

Advies: Hamerstuk voor de raad van 1 februari 2024

14 Sluiting

De voorzitter dankt iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en sluit de vergadering 22:45 uur.

Bijlagen:

1. Toezeggingen Algemene commissie 24 januari 2024

Aldus gewijzigd/ongewijzigd vastgesteld in de raadsinformatieavond van ……

Gemeente Mook en Middelaar

ID	Titel	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder	Deadline	Afgedaan
261	Erfgoedverordening - website	Algemene commissie 24-01-2024 9. Erfgoedverordening en Welstandsnota Mook en Middelaar 2024	De wethouder zegt toe: de website "binnenkort" te checken/actualiseren mbt de informatie over gemeentelijke monumenten en de subsidiemogelijkheden.	A.F. Herings	31-07-2024	Nee
260	Duiding tabel Regionaal arbeidsmarktbeleid mbt toezegging 255	Algemene commissie 24-01-2024 5. Regionaal arbeidsmarktbeleid	De wethouder zegt toe meer duiding te geven bij de tabel onder 4 in de beantwoording van toezegging 255 inzake de vragen van VVD bij het Regionaal arbeidsmarktbeleid.	F.N. Dillerop		Nee

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer	-
Onderwerp	Vervolg Grondstoffenplan – aanwijzen proefgebied
Datum raadsvergadering	14 maart 2024
Raadscommissie	Algemene Commissie
Datum raadscommissie	6 maart 2024
Programma	Ruimtelijke ordening en volkshuisvesting
Portefeuillehouder	H. Rodoe

Vervolg Grondstoffenplan – aanwijzen proefgebied

Samenvatting
Om over te kunnen gaan naar een circulaire samenleving, bekijken we afval als grondstof. Landelijk wordt daarom gewerkt met de VANG (Van Afval Naar Grondstof)-doelstellingen. Deze houden in dat de hoeveelheid afval wordt beperkt met behulp van goede afvalscheiding en een goede kwaliteit van de afvalstromen. Om deze doelstellingen te bereiken, is in 2021 door uw raad bij vaststelling van het Grondstoffenplan besloten tot een gefaseerde overgang naar omgekeerd inzamelen. Dit plan bevat een stappenplan om als gemeente uiteindelijk in 2026 compleet over te zijn gegaan op omgekeerd inzamelen. Als onderdeel van dit plan dient als tussenstap te worden beslist over het aanwijzen van een proefgebied voor omgekeerd inzamelen. Dit wil zeggen dat de inwoners van dit gebied hun restafval moeten aanbieden bij een ondergrondse container, in plaats van dat dit wordt opgehaald. Conform het eerdere raadsbesluit wordt uw raad nu voorgesteld om een proefgebied aan te wijzen. De opdracht die voortvloeit uit het eerdere raadsbesluit en daarmee het ingeslagen beleid, wordt hiermee uitgevoerd. Naast het voortzetten van de lijn die uw raad heeft aangegeven in het grondstoffenplan is tevens een plus- en een minvariant in beeld gebracht (alternatief 1 en 2).

Voorstel

1) Het gebied Schansweg/Bovensteweg aan te wijzen als proefgebied voor omgekeerd inzamelen en daarmee de volgende stap van het Grondstoffenplan uit te voeren.

Beoogd effect
Met het Grondstoffenplan wordt beoogd om de VANG-doelstellingen te bereiken. Het hierboven genoemde voorstel zet een volgende stap in het door uw raad aangenomen Grondstoffenplan om de doelstellingen te behalen.

Inleiding
Bij het Grondstoffenplan 2021 is door de gemeente als doel gesteld om zo spoedig mogelijk niet meer dan 100 kg restafval per inwoner te hebben, met daarbij minstens 75% afvalscheiding. Voor 2030 is als doel gesteld om maximaal 30 kg restafval per persoon te hebben.

Het aanwijzen van het proefgebied waar compleet ondergronds wordt ingezameld, zou aanvankelijk plaatsvinden in 2023, maar dit is in juli 2023 middels een amendement door uw raad uitgesteld. Reden daarvoor is het reeds goede resultaat van het laagfrequente inzamelen. Daarnaast is ook uit diverse sorteerproeven gebleken dat de kwaliteit van het gft-afval niet is afgenomen als gevolg van het laagfrequent inzamelen. Tevens is uit deze proeven gebleken dat er minder herbruikbare afvalstromen in het restafval zijn waargenomen. In combinatie met de toename van het ingezamelde gft-afval laat dit zien dat het laagfrequent inzamelen de goede kant op gaat. Op dit moment zijn we echter nog niet in de buurt van de gestelde doelen (30 kg restafval per inwoner).

Argumenten

1.1 Volgende stap in proces van Grondstoffenplan

Conform het Grondstoffenplan wordt uw raad nu voorgesteld om een proefgebied aan te wijzen.

1.2 Het geselecteerde proefgebied is gebaseerd op objectieve criteria

Het proefgebied behelst zo'n 10% van de huishoudens in de gemeente. Daarnaast heeft het proefgebied een diversiteit in gezinsgrootte, hoog- en laagbouw en WOZ-waarden in het gebied. Dit zorgt voor een representatief gebied voor de proef.

1.3 Omgekeerd inzamelen is, zeker in gemeenten die qua stedelijkheidsklasse vergelijkbaar zijn met Mook en Middelaar, een succesvol concept gebleken om minder restafval en meer grondstoffen in te zamelen.

De financiële prikkel (het moeten betalen voor het ledigen van de restafvalcontainer en de klepopening van de ondergrondse container) werkt stimulerend voor het scheiden van afval. Diverse vergelijkbare gemeenten scoren goed op het omgekeerd inzamelen. Dit heeft onder andere te maken met de betrokkenheid van de inwoners.[1] Mook en Middelaar heeft zelf ook een erg betrokken bevolking.[2]

1.4 De Dar heeft zich te houden aan de maatregelen in de leidraad fysieke belasting

De leidraad fysieke belasting (hierna: de leidraad) is een landelijke leidraad voor de branche van afvalophaaldiensten die ervoor moet zorgen dat medewerkers van afvalophaaldiensten niet te veel en te zwaar moeten tillen. De leidraad betekent voor de Dar in ieder geval dat op termijn extra wagens en personeel moeten worden ingezet om de ophaalroutes te rijden. Dit leidt tot hogere kosten.

Omgekeerd inzamelen ondervangt dit probleem deels, aangezien inwoners de restafvalzakken zelf wegbrengen bij omgekeerd inzamelen. Dit scheelt in het aantal te rijden routes door de Dar. Het vierwekelijks ledigen van het restafval komt bij omgekeerd inzamelen te vervallen.

---

[1] Circulus. *Gemeenten Bronckhorst en Deventer koplopers in het scheiden van huishoudelijk afval.* Geraadpleegd op 20 februari 2024, van: Gemeenten Bronckhorst en Deventer koplopers in het scheiden van huishoudelijk afval | Circulus & Omroep Flevoland. Zeewolde succesvol in verminderen restafval. Geraadpleegd op 14 februari 2024, van: Omroep Flevoland - Nieuws - Zeewolde succesvol in verminderen restafval

De gemeente Bronckhorst heeft een adressendichtheid van minder dan 500 en heeft dus dezelfde stedelijkheidsklasse als Mook en Middelaar. De gemeente Zeewolde heeft een adressendichtheid van tussen de 500 en 1000.

[2] Het aantal kilo's restafval per inwoner is in Zeewolde in 2020 gedaald van 160 kg naar 130 kg per inwoner per jaar. Bronckhorst behaalde in 2023 een resultaat van 45 kg per inwoner per jaar.
Kijkend naar de huidige cijfers zit Mook en Middelaar op een aantal van 55 kg per inwoner per jaar.

1.5 *Omgekeerd inzamelen leidt tot een verbeterde afvalscheiding en minder ophaalkosten*
Een overgang naar omgekeerd inzamelen leidt ertoe dat mensen meer moeten nadenken over het scheiden van hun afval. Dit leidt tot een betere afvalscheiding. Zie voor een uitgebreide toelichting ook bijlage 4.

1.6 Omgekeerd inzamelen is op de lange termijn goedkoper
Omgekeerd inzamelen vereist een investering in het begin, maar leidt op termijn tot een daling van de structurele kosten. De eerste stap met het proefgebied is niet duurder dan doorgaan met de huidige situatie. Een uitgebreide toelichting hierop is te vinden in de paragraaf Financiën en in bijlage 4.

Kanttekeningen

Er zijn twee alternatieven uitgewerkt bij het voorstel. Dit om een brede context te geven bij het voorstel en de beschikbare mogelijkheden. Alternatief 1 houdt in dat er op dezelfde voet wordt doorgegaan met het laagfrequent inzamelen in combinatie met de overloopcontainers. Alternatief 2 houdt een complete overstap naar het omgekeerd inzamelen (zonder proefgebied) in. De kosten van alternatief 1 zijn in dit geval te beschouwen als de kosten van de huidige situatie. De structurele kosten van alternatief 1 zijn € 127.751. De structurele kosten van alternatief 2 (compleet omgekeerd inzamelen) zijn € 104.204. De alternatieven staan uitgebreid uitgewerkt in bijlage 4.

1.1 In de vergelijking met alternatieven is het proefgebied een logische stap.
Het aanwijzen van een proefgebied is een door uw raad vastgestelde stap. Toch is er ook naar alternatieven gekeken. Gezien de oplopende afvalkosten en de extra kosten die de leidraad (zie 1.4) met zich mee zal brengen, is omgekeerd inzamelen de methode die kostenstijging het meest zal beperken.

1.2 Er heerst een verdeeld sentiment
Een aanzienlijk aantal inwoners heeft meermaals kenbaar gemaakt geen voorstander te zijn van het omgekeerde inzamelen. Dit blijkt uit onder andere een petitie en de avonden van de Focusgroep Afval. Er zijn ook inwoners die hebben aangegeven liever snel over te stappen op ondergrondse containers. Als wordt gekozen voor het proefgebied of voor alternatief 2, dan zal dit, ondanks de hogere kosten voor inwoners, tot weerstand onder de inwoners leiden.

1.3 De aanwijzing van het proefgebied is niet het gevolg van een participatieproces. Omwonenden zijn niet betrokken bij de besluitvorming.
De manier van aanwijzen van het proefgebied kan bij de inwoners van het gebied tot weerstand leiden, aangezien er nu een beslissing voor hen wordt genomen in plaats van een beslissing met hen. Er wordt wel participatie toegepast bij het uitkiezen van de locatie van de containers en de eventuele inrichting daarvan.

1.4 Er is een kans dat de gekozen werkwijze niet compleet bijdraagt aan het bereiken van de VANG-doelstellingen
Opgemerkt wordt dat de gekozen werkwijze nooit 100% garantie geeft op het behalen van de VANG-doelstellingen. Onvoorziene neveneffecten blijven mogelijk. Daarom blijft het nodig om hier alert op te zijn en wordt geadviseerd om deze werkwijze periodiek te evalueren. Dat kan samen met het duurzaamheidsbeleid.

Duurzaamheid

Met (de wijziging van) de afvalinzameling wordt gestreefd naar een volledig -of maximaal mogelijke- circulaire economie. Gesteld kan worden dat de beoogde manier van afval inzamelen geheel speelt in de context van duurzaamheid. Daarbij kan een omslag tot gefaseerd of compleet omgekeerd inzamelen bijdragen aan vermindering van CO_2-uitstoot. Omgekeerd inzamelen heeft daarmee een positiever effect dan op dezelfde voet doorgaan met laagfrequent inzamelen.

Participatie

In het kader van de bepaling van het proefgebied heeft geen participatie plaatsgevonden.
Wel heeft er periodiek een bijeenkomst met de Focusgroep Afval plaatsgevonden. Dit is een groep met inwoners uit allerlei delen van de gemeente waarin de ervaringen rondom het laagfrequent inzamelen en de overloopcontainers (ondergrondse containers) zijn uitgewisseld.

De Focusgroep en de dorps- en wijkraden worden na uw collegebesluit over het raadsvoorstel geïnformeerd en wordt de planning van de behandeling in uw raad uitgelegd. Op deze manier worden zij in de gelegenheid gesteld om hun standpunt te geven op het raadsvoorstel. Dit is ook conform hetgeen eerder aan hen is toegezegd. In overleg met de dorps- en wijkraden zullen de locaties van de twee extra te plaatsen containers worden bepaald.

Financiën

De totale kosten van het voorstel bedragen incidenteel € 36.260 en structureel € 124.995. Alternatief 1 (op dezelfde voet doorgaan) leidt tot incidentele kosten van € 28.024 en structurele kosten van € 127.751.

Bij het inzamelen van restafval wordt gebruik gemaakt van chips voor het registreren van de ledigingen. Deze chips zitten in de restafvalcontainers en worden gescand bij het ledigen hiervan. Als wordt gekozen voor alternatief 1, moeten deze chips worden vervangen. Zo is er namelijk een storing in een deel van de chips en er is niet exact bekend in welk deel. Om deze reden zullen de chips moeten worden vervangen. Om ervoor te zorgen dat de lediging toch goed verloopt, wordt gebruik gemaakt van een achterlader. Voor het vervangen van de chips is een totale investering nodig van € 28.024. Voor het goed ledigen van de restafvalcontainers wordt gewerkt met een achterlader die door medewerkers wordt bediend. De totale kosten hiervan zijn op jaarbasis € 12.220. Als voor alternatief 1 wordt gekozen, worden de chips in de loop van het jaar vervangen. De kosten voor het gebruik van de achterlader zal naar gelang het tempo van vervanging op jaarbasis lager kunnen uitvallen. Deze kosten naar rato komen dan bovenop de hieronder genoemde inzamelkosten bij alternatief 1.

Als het voorstel (aanwijzen proefgebied) wordt aangenomen, wordt de vervanging van de chips uitgesteld. Aangezien het proefgebied 1 jaar wordt toegepast, zijn de kosten voor het gebruik van de achterlader voor dat jaar € 12.220. Deze kosten komen dan bovenop de hieronder genoemde inzamelkosten bij het voorstel. Voor een uitgebreide onderbouwing van de cijfers wordt verwezen naar bijlage 5.

Alternatief 2 (compleet omgekeerd inzamelen) leidt tot incidentele kosten van € 180.030 en structurele kosten van € 104.204. Hieronder volgt een korte samenvatting van de financiële aspecten van het voorstel en de twee alternatieven.

Optie	Benodigde investeringen	Kapitaallasten	Inzamelkosten	Verwerkingskosten	Vaste kosten	Totaal incidenteel	Totaal structureel
Voorstel	€ 36.260	€ 10.878	€ 43.731,47	€ 58.384,17	€ 12.000,81	€ 36.260	€ 124.995
Alt. 1	€ 28.024	€ 7.252	€ 47.579,98	€ 61.464,39	€ 11.455,44	€ 28.024	€ 127.751
Alt. 2	€ 180.030	€ 24.550	€ 15.693,60	€ 55.303,95	€ 8.657,10	€ 180.030	€ 104.204

Benodigde uitgaven kunnen worden voldaan uit het betreffende krediet voor het Grondstoffenplan. Dit krediet heeft met inachtneming van de kosten voor in 2023 ingekochte en uitgevoerde sorteerproeven een grootte van ongeveer € 253.000. Het voorstel en alternatief 1 zijn dus qua kosten nagenoeg vergelijkbaar. Alternatief 2 leidt tot investeringen aan de voorkant die een kostenvermindering tot gevolg hebben. De structurele kosten van het omgekeerd inzamelen zijn circa € 20.000 goedkoper dan de kosten van het proefgebied. Ten opzichte van alternatief 1 zijn de kosten zelfs circa € 23.000 lager.

Communicatie

In 2023 is via de website en via de Focusgroep gecommuniceerd over de te nemen stappen door uw raad in het kader van omgekeerd inzamelen. Het besluit van uw raad wordt via berichtgeving op de website en Ter Sprake gecommuniceerd. Daarbij worden de gevolgen uitgelegd en wordt aangegeven waar inwoners met hun vragen terecht kunnen. Inwoners in het proefgebied worden tevens via een brief geïnformeerd.
De Focusgroep Wordt over uw beslissing geïnformeerd (zie onder kop participatie).

Uitvoering

Als wordt gekozen voor het aanwijzen van het proefgebied, krijgen de inwoners van dit gebied een brief. Ook wordt op de website en in Ter Sprake informatie over het proefgebied gedeeld. Er zal daarnaast in overleg worden getreden met de Dar voor het plaatsen van de extra containers. De containerlocaties worden in overleg met dorps- en wijkraden bepaald.

Bijlagen

- Bijlage 1 - jaarcijfers 2023 (Bron: Dar)
- Bijlage 1a - vergelijking 2022 met 2023
- Bijlage 2 - onderbouwing keuze proefgebied
- Bijlage 3 - Data Dar inzake gebruik overloopcontainers
- Bijlage 4 – Vergelijking voorstel met alternatief 1 en 2

Mook, 27 februari 2024

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,

De gemeentesecretaris
drs. W. Mariman

De burgemeester
mr. drs. W. Gradisen

Raadsbesluit

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer

Onderwerp **Vervolg Grondstoffenplan – aanwijzen proefgebied**

De raad van de gemeente Mook en Middelaar,

Gelezen het voorstel van het College van burgemeester en wethouders d.d. 27 februari 2024

Gelet op het advies van de raadscommissie d.d. 6 maart 2024

Besluit:

1) Het gebied Schansweg/Bovensteweg aan te wijzen als proefgebied voor omgekeerd inzamelen en daarmee de volgende stap van het Grondstoffenplan uit te voeren.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering d.d. 14 maart 2024

De raad voornoemd,

{{esl:Signer1:capture:size(200,50)}} {{esl:Signer2:capture:size(200,50)}}

De griffier
mr. M.A.M. van Arensbergen

De voorzitter
mr. drs. W. Gradisen

Jaarcijfers 2023

(aantallen in kg)

		Q1 2023	Q1 2023	Q3 2023	Q4 2023	Totaal		Totaal per inwoner in KG**
Milieustraat		*326.195*	*387.645*	*351.680*	*409.795*	1.475.315		183,4
GFT-afval: minicontainers	Huishoudelijk GFT	*165.580*	*267.700*	*172.000*	*213.860*	819.140		101,8
Glas: onder- en bovengrondse containers	Huishoudelijk glas	*50.379*	*50.635*	*51.059*	*46.095*	198.168		24,6
Inzameling grof huishoudelijk afval	Huishoudelijk grof afval	*130*	-	*1.158*	*205*	1.493		0,2
Plastic+ verpakkingen: zakken	Huishoudelijk kunststof	*53.340*	*51.040*	*49.020*	*43.960*	197.360	*	24,5
Hah daginzameling papier Dar	Huishoudelijk papier	*10.900*	*11.240*	*9.300*	*11.160*	42.600		5,3
Hah inzameling papier verenigingen	Huishoudelijk papier	*75.360*	*66.500*	*63.060*	*66.140*	271.060		33,7
Restafval: minicontainer	Huishoudelijk restafval	*88.660*	*100.340*	*130.140*	*99.860*	419.000		52,1
Restafval: ondergrondse containers	Huishoudelijk restafval	*3.180*	*6.965*	*5.415*	*4.344*	19.904		2,5
Textiel: onder-/bovengrondse containers	Huishoudelijk textiel	*14.520*	*15.858*	*16.139*	*15.630*	62.147		7,7
Afzetcontainers DBV	Huishoudelijk wit- en bruingoed	*9.000*	*12.280*	*9.780*	*11.020*	42.080		5,2
Inzameling KCA milieustraten	KCA	*2.077*	*4.230*	*3.010*	*3.729*	13.046		1,6
Luierinzameling	Luier- en incontinentiemateriaal	*14.160*	*13.306*	*13.556*	*14.569*	55.591		6,9
Totalen		*813.481*	*987.739*	*875.317*	*940.367*	3.616.904		449,7

*in Q3 is er een totaal van 400 KG plastic + afgekeurd. Dit zit nog in dit aantal

** Aantal inwoners waarmee is gerekend: 8.043

Kwartaal 1 en 2 2022 in vergelijking met kwartaal 1 en 2 2023 **(aantallen in kg)**

		Q1 en Q2 2022	Q1 en Q2 2023	Absoluut verschil	Relatief verschil
GFT-afval: minicontainers	Huishoudelijk GFT	274.260	433.280	159.020	57,98%
Glas: onder- en bovengrondse containers	Huishoudelijk glas	114.015	101.014	-13.001	-11,40%
Plastic+ verpakkingen: zakken	Huishoudelijk kunststof	95.820	104.380	8.560	8,93%
Papierinzameling	Huishoudelijk papier	169.760	164.000	-5.760	-3,39%
Restafval	Huishoudelijk restafval	363.720	199.145	-164.575	-45,25%
Textiel: onder-/bovengrondse containers	Huishoudelijk textiel	29.186	30.378	1.192	4,08%
Afzetcontainers DBV	Huishoudelijk wit- en bruingoed	22.840	21.280	-1.560	-6,83%
Luierinzameling	Luier- en incontinentiemateriaal	19.510	27.466	7.956	40,78%
Totalen		1.089.111	1.080.943	-8.168	

Kwartaal 3 en 4 2022 in vergelijking met kwartaal 3 en 4 2023 **(aantallen in kg)**

		Q3 en Q4 2022	Q3 en Q4 2023	Absoluut verschil	Relatief verschil
GFT-afval: minicontainers	Huishoudelijk GFT	243.420	385.860	142.440	58,52%
Glas: onder- en bovengrondse containers	Huishoudelijk glas	103.994	97.154	-6.840	-6,58%
Plastic+ verpakkingen: zakken	Huishoudelijk kunststof	90.120	92.980	2.860	3,17%
Papierinzameling	Huishoudelijk papier	151.300	149.660	-1.640	-1,08%
Restafval	Huishoudelijk restafval	348.920	240.019	-108.901	-31,21%
Textiel: onder-/bovengrondse containers	Huishoudelijk textiel	29.004	31.769	2.765	9,53%
Afzetcontainers DBV	Huishoudelijk wit- en bruingoed	20.560	20.800	240	1,17%
Luierinzameling	Luier- en incontinentiemateriaal	22.795	28.125	5.330	23,38%
Totalen		1.010.113	1.046.367	36.254	

Onderbouwing proefgebied

In overleg met de afvalinzamelaar is een aantal potentiële proefgebieden geïdentificeerd:

- Omgeving Beukenlaan/De Toverdans (Molenhoek), 378 huishoudens
- Omgeving Schansweg/Bovensteweg (Mook), (uitgebreid naar) 403 huishoudens
- Omgeving Lindenboom/Kerkstraat/De Hove (Mook), 373 huishoudens
- Middelaar, 350 huishoudens
- Omgeving Bisselt + Plasmolen (Mook en Plasmolen), 280 huishoudens

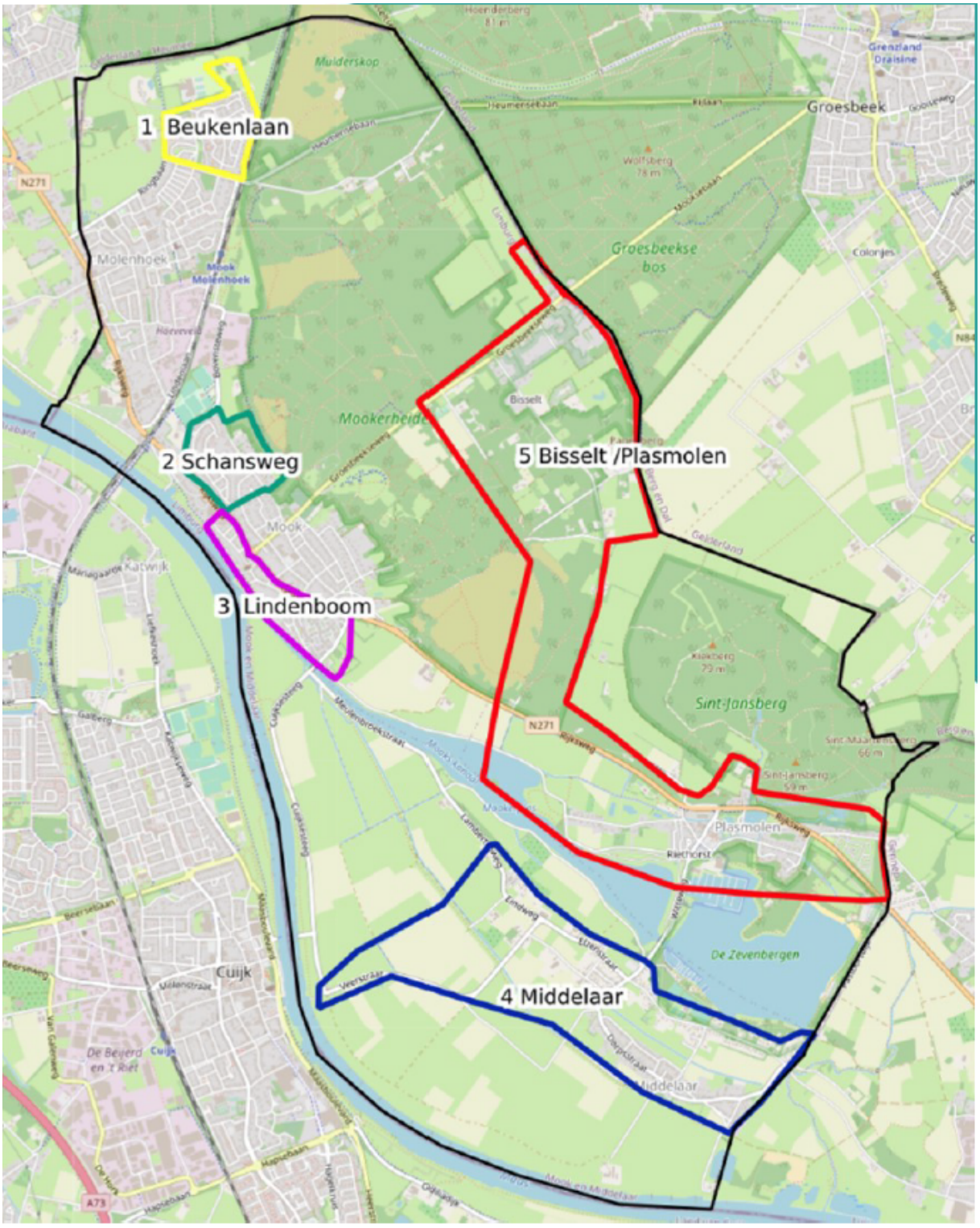
Op basis van onderstaande criteria zijn de potentiële gebieden beoordeeld:

1. Range leeftijdsgroepen/spreiding per huishouden
2. Minimale populatie 10% = 350 huishoudens/woningen
3. Range WOZ-waardes
4. Laag- en hoogbouw
5. (Voor inwoners) duidelijke afbakening van het gebied
6. Bij voorkeur geen overloopcontainer

In onderstaande tabel zijn de eerste vier cijfermatige criteria beoordeeld. De getoonde scores bij de eerste drie criteria zijn gebaseerd op spreiding ten opzichte van het gemiddelde in elk gebied. De scoring van 20 punten per gebied geldt voor het vierde criterium, namelijk de aanwezigheid van hoogbouw.

	Beukenlaan	Schansweg	Lindeboom	Middelaar	Bisselt-Plasmolen
Aantal personen per huishouden en spreiding	38,97	14,25	19,6	17	10,18
Aantal huishoudens	21,19	22,59	20,91	19,62	15,7
Range WOZ-waardes	21,56	38,35	10,54	20,38	9,18
Aanwezigheid hoogbouw	0	20	20	0	20
Totaalscore	81,72	95,19	71,05	57	55,06
Ranking	2	1	3	4	5

Uit de cijfermatige beoordeling blijkt dat het gebied Schansweg het best scoort. Daar komt bij dat het gebied -na een latere toevoeging van een aantal adressen- duidelijk/begrijpelijk is afgebakend. Hiermee wordt bedoeld dat er naar verwachting geen verwarring kan ontstaan doordat dicht bij elkaar gelegen huishoudens van verschillende systemen gebruik maken. Ook is in dit gebied geen ondergrondse overloopcontainer aanwezig.
Daarnaast bestaat er in dit gebied de grootste diversiteit in WOZ-waarden en in hoog- en laagbouw.


1 Beukenlaan
2 Schansweg
3 Lindenboom
4 Middelaar
5 Bisselt /Plasmolen
Groesbeek
Groesbeekse bos
Mookerheide
Sint-Jansberg
Plasmolen
De Zevenbergen
Cuijk
Mook
Molenhoek
Middelaar

Aanbod ondergrondse containers restafval in kg

Locatie	januari	februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus	septemb	oktober	novembe	decembe	Totalen	Gemiddeld gewicht per inworp
Dorpstraat 42 Middelaar	0	593	120	735	361	659	830	200		207	153	255	4113	9,1
Koningin Julianastraat 12 MOOK	0	593	462	735	607	916	830	200	235	207	452	583	5820	3,4
Prinsenweg 39 Molenhoek	0	620	462	1005	607	1290	950	980	1060	775	949	1533	10231	5,1
Witteweg t.o. 14 PLASMOLEN	0	210	120	50			130			140		130	780	4,3

Aanbod ondergrondse containers restafval aantal aanbiedingen

Locatie	januari	februari	maart	april	mei	juni	juli	augustus	septemb	oktober	novembe	decembe	Totalen	Gemiddeld per maand
29014 Dorpstraat 21, MIDDELAAR	16	20	40	22	37	37	68	44	51	39	30	50	454	38
29015 Kon. Julianastraat 12, MOOK	96	85	131	157	131	148	186	173	177	133	128	165	1710	143
29016 Prinsenweg 39, MOLENHOEK	111	121	168	160	168	192	190	212	173	162	130	210	1997	166
29017 Witteweg t.o. 14, PLASMOLEN	22	27	19	17	15	5	10	16	9	13	13	14	180	15

Locatie in Plasmolen is het minst gebruikt, voor deze kern is 1 container meer als voldoende volume, het gewicht per aangeboden zak is 4,3kg

Locatie in Dorpstraat in Middelaar wordt niet veel gebruikt, maar als deze gebruikt wordt is het kg per inworp meer dan de kg in de andere overloopcontainers

Locatie Kon. Julianastraat Mook, relatief veel aanbiedingen, hier is ook de supermarkt gevestigd. Hierdoor blijkt toch dat inwoners de container dan makkelijker weten te vinden. En dit waarschijnlijk combineren met de boodschappen

Locatie Prinsenweg Molenhoek relatief veel aanbiedingen, hier is ook de supermarkt gevestigd. Hierdoor blijkt toch dat inwoners de container dan makkelijker weten te vinden. En dit waarschijnlijk combineren met de boodschappen

Belangrijk is dus de locatie van de ondergrondse container, de cijfers laten zien waar mensen hun inkopen doen het aanbod veel hoger is, een combinatie met de supermarkten zal hier oorzaak van zijn.

Vergelijking voorstel met alternatief 1 en 2

Inleiding
De twee alternatieven bij het voorstel hebben uiteraard verschillende effecten, voor- en nadelen. In dit overzicht staat een tabel met inhoudelijke effecten en daarnaast een financiële uitwerking van het voorstel met de twee bijbehorende alternatieven. Om een brede context te geven bij het voorstel, zijn er twee alternatieven uitgewerkt. Alternatief 1 belicht het scenario “op dezelfde voet doorgaan met omgekeerd inzamelen” en alternatief 2 belicht het scenario “compleet omgekeerd inzamelen”. Deze alternatieven kunnen worden vergeleken met het voorstel om een breed beeld te krijgen van de voor- en nadelen en de financiële uitwerking.

Toelichting chips restafvalcontainers en gebruik achterlader
Bij het inzamelen van restafval worden de chips van de minicontainers gescand en op die manier wordt geregistreerd hoeveel ledigingen er hebben plaatsgevonden. Op dit moment vindt er bij het inzamelen van het restafval nog weleens een storing plaats bij het scannen hiervan. Het is niet exact bekend in welke set chips deze storing zit. Om deze reden is het noodzakelijk dat de chips allemaal worden vervangen. Dit doet zich voor als wordt gekozen voor het op dezelfde voet doorgaan met het laagfrequente inzamelen (alternatief 1). In dat geval is een totale investering nodig van € 28.024.

Om te zorgen dat het ledigen van de restafvalcontainers goed verloopt, wordt gewerkt met een achterlader die door medewerkers wordt bediend. De totale kosten hiervan zijn op jaarbasis € 12.220. Als ervoor wordt gekozen om op dezelfde voet door te gaan (alternatief 1), wordt er gedurende het jaar overgegaan tot het vervangen van de chips. De kosten zullen daardoor naar rato van het tempo van vervanging lager kunnen uitvallen. Deze kosten komen dan bovenop de hieronder genoemde inzamelkosten bij alternatief 1.

Als het voorstel (aanwijzen proefgebied) wordt aangenomen, wordt de keuze voor vervanging van de chips uitgesteld. Aangezien het proefgebied 1 jaar wordt toegepast, betekent dit dat er het gehele jaar dat het proefgebied wordt toegepast, er kosten van in totaal € 12.220 voor het gebruik van de achterlader zijn. Deze kosten komen dan bovenop de hieronder genoemde inzamelkosten bij het voorstel.

Toelichting tonnages verwerkingskosten
Bij alternatief 1 (op dezelfde voet doorgaan) wordt bij de verwerkingskosten gerekend met een ingezameld volume van 439 ton. Dit is gebaseerd op de rapportages van het jaar 2023. In het proefgebied (het voorstel) is een daling van 5%[1] ten opzichte van de 439 ton verwacht door de Dar. Dit is een aanname die gedeeltelijk is gebaseerd op de afname van het aantal aansluitingen als gevolg van het proefgebied. De tonnages genoemd bij alternatief 2 (compleet omgekeerd inzamelen) zijn gebaseerd op de ervaringscijfers van de gemeenten Druten en Beuningen.

Inhoudelijk

	Alternatief 1	Alternatief 2
Afvalresultaten	In de huidige situatie gaat het al aanzienlijk beter dan voorheen. Ook de sorteeranalyses laten zien dat de vervuiling niet toeneemt.	Gemeenten die werken met volledig omgekeerd inzamelen scoren over het algemeen beter op afvalresultaten. Dat geldt ook voor gemeenten die vergelijkbaar zijn met Mook en Middelaar.
Behalen doelstellingen	In het Grondstoffenplan is als uitgangspunt aangehouden dat we uiteindelijk moeten uitkomen op 30 kg restafval per inwoner. Momenteel behalen we deze doelstelling niet. Doorgaan met het huidige systeem zal dus nog steeds extra inzet voor	Het is niet zeker of de doelstellingen gehaald zullen worden. Door het aanbieden recyclebaar afval makkelijker te maken dan het aanbieden van restafval, is het wel aannemelijk dat de resultaten verder verbeteren.

[1] Als wordt gerekend met het exacte aantal aansluitingen van het proefgebied (403), is de procentuele mutatie 10,75% (3.347 aansluitingen ten opzichte van 3.750 aansluitingen).

	verlagen van de hoeveelheid afval vragen. Qua afvalscheiding gaat het best goed.	
Sentiment	Inwoners zijn gewend aan de huidige situatie en er komen nauwelijks klachten binnen. Op deze manier doorgaan zal naar verwachting weinig weerstand opleveren.	Een behoorlijk deel van de inwoners wil liever niet overgaan op omgekeerd inzamelen. Er zijn echter ook verzoeken gedaan om snel ondergrondse containers te plaatsen. Toch zal een overstap naar omgekeerd inzamelen tot meer weerstand leiden.
Effecten fysieke leidraad Dar	De fysieke leidraad vereist dat de medewerkers van de Dar minder en minder zwaar mogen tillen. Dit zal ertoe leiden dat er meer medewerkers moeten worden ingezet om hetzelfde werk te doen. Dit leidt tot hogere kosten en dus op termijn ook tot hogere belastingen.	Voor het ledigen van een ondergrondse container is slechts een persoon nodig, die slechts beperkte fysieke inspanning levert. De fysieke leidraad heeft dus geen effect. Bij de keuze voor plastic+ in minicontainers in te zamelen, zal er wel een klein effect zijn.

Voorstel: aanwijzen proefgebied				
		aantal	€/st	
Incidentele kosten	Aankoop ondergrondse containers	2	€ 7.250	€ 14.500
	plaatsingskosten	2	€ 6.250	€ 12.500
	Elektronisch toegangssysteem	2	€ 1.630	€ 3.260
	Projectkosten	1	€ 6.000	€ 6.000
Kapitaallasten	Afschrijvingen (incl. huidige 4)	6	€ 1.813	€ 10.878[2]
Inzamelkosten	Inzameling minicontainers	3347	€ 12,13	€ 40.592,75
	inzameling ondergrondse container	6x26	€ 20,12	€ 3.138,72
Verwerkingskosten	tonnage restafval	417	€ 140,01	€ 58.384,17
Data en onderhoud	Data minicontainers	3347	€ 1,04	€ 3.480,88
	Data ondergrondse container	6	€ 3,54	€ 21,24
	onderhoud ondergrondse container	6	€ 573,60	€ 3.441,60
	aanschaf minicontainers	179	€ 28,33	€ 5.057,09
	Totaal incidentele kosten	**€**		**36.260**
	Totaal structurele kosten	**€**		**124.995**

[2] De benodigde investeringen zijn in totaal € 36.260 voor twee containers. De economische levensduur is 10 jaar.
Voor zes containers zijn de aanschafkosten dus: € 36.260/2*6 = € 108.780.
De jaarlijkse afschrijvingen zijn in deze periode (10 jaar): € 108.780/10 = € 10.878 (ca.) voor zes containers.

Als na deze tien jaar tot een vervangingsinvestering wordt overgegaan, hoeft er alleen nog maar afgeschreven te worden over de aanschafwaarde van de containers. Dit aangezien dan bijvoorbeeld de betreffende put voor de container al gegraven is. Deze kan bij de vervangende investering worden benut, waardoor de nieuwe investering niet weer € 36.260 zal bedragen. De containers zelf hoeven dan namelijk enkel te worden vervangen.
De aanschafkosten voor twee containers zijn in totaal: € 14.500.
De jaarlijkse afschrijvingen zijn na de eerste tien jaar: € 14.500/10 = € 1.450 (ca.) Dit geldt voor twee containers. Voor zes containers is dit dus: 3 * € 1.450 = € 4.350

NB: voor de periode van het proefgebied zijn er extra kosten voor het bedienen van de achterlader van op jaarbasis € 12.220.

Alternatief 1: op dezelfde voet doorgaan met laagfrequent inzamelen				
		aantal	€/st	
Incidentele kosten	vervangen chips	3750	€ 7,47	€ 28.024
Inzamelkosten	Inzameling minicontainers	3750	€ 12,13	€ 45.487,50
	inzameling ondergrondse container	4x26	€ 20,12	€ 2.092,48
Kapitaallasten	Afschrijvingen (huidige 4)	4	€ 1.813	€ 7.252[3]
Verwerkingskosten	tonnage restafval	439	€ 140,01	€ 61.464,39
Data en onderhoud	Data minicontainers	3347	€ 1,04	€ 3.480,88
	Data ondergrondse container	4	€ 3,54	€ 14,16
	Onderhoud ondergrondse container	4	€ 573,60	€ 2.294,40
	aanschaf minicontainers	200	€ 28,33	€ 5.666,00
	Totaal incidentele kosten	**€**		**28.024**
	Totaal structurele kosten	**€**		**127.751**

Toelichting

Als voor alternatief 1 wordt gekozen, zullen de chips gedurende het jaar worden vervangen. Het gaat hier om de vervanging van een onderdeel van de minicontainers. Dit betreft geen te activeren investering, waardoor er geen sprake is van afschrijving.
Zoals ook bij het voorstel wordt genoemd, zijn de kosten voor het bedienen van de achterlader € 12.220 op jaarbasis. Deze zullen bij alternatief 1 naar rato van het jaar worden gerekend.

[3] Dit zijn de afschrijvingskosten van de huidige vier containers. Er is hier uitgegaan van een gelijke aanschafwaarde als bij het voorstel en alternatief 2 en een economische levensduur van tien jaar.
De totale investeringen voor twee containers zijn : € 36.260. Voor vier containers is dit: € 36.260 * 2 = € 72.520.
De jaarlijkse afschrijving hiervan: € 72.520 / 10 = € 7.252.

Als na deze tien jaar tot een vervangingsinvestering wordt overgegaan, hoeft er alleen nog maar afgeschreven te worden over de aanschafwaarde van de containers. Dit aangezien dan bijvoorbeeld de betreffende put voor de container al gegraven is. Deze kan bij de vervangende investering worden benut, waardoor de nieuwe investering niet weer € 72.520 zal bedragen. De containers zelf hoeven dan namelijk enkel te worden vervangen. De aanschafkosten voor vier containers zijn in totaal: € 29.000.
De jaarlijkse afschrijvingen zijn na de eerste tien jaar: € 29.000/10 = € 2.900.

Alternatief 2: VOLLEDIG OMGEKEERD INZAMELEN				
		aantal	€/st	
Incidentele kosten	Aankoop ondergrondse containers	11	€ 7.250	€ 79.750
	plaatsingskosten	11	€ 6.250	€ 68.750
	Elektronisch toegangssysteem	11	€ 1.630	€ 17.930
	Projectkosten	1	€ 13.600	€ 13.600
Kapitaallasten	Afschrijvingen (incl. huidige 4)	15	€ 1.636	€ 24.550[4]
Inzamelkosten	Inzameling ondergrondse container	15x52	€ 20,12	€ 15.693,60[5]
Verwerkingskosten	tonnage restafval	395	€ 140,01	€ 55.303,95
Data en onderhoud	Data ondergrondse container	15	€ 3,54	€ 53,10
	onderhoud ondergrondse container	15	€ 573,60	€ 8.604,00
	Totaal incidentele kosten	**€**		**180.030**
	Totaal structurele kosten	**€**		**104.204**

[4] De benodigde investeringen zijn in totaal € 180.030 voor elf containers. De economische levensduur is tien jaar.
De investeringen voor 15 containers zijn dus: € 180.030/11 * 15 = € 245.496.
De jaarlijkse afschrijvingen zijn de eerste tien jaar: € 245.496/10 = € 24.550 (ca.). Per stuk is dit dus : € 24.550/15 = € 1.636.

Als na deze tien jaar tot een vervangingsinvestering wordt overgegaan, hoeft er alleen nog maar afgeschreven te worden over de aanschafwaarde van de containers. Dit aangezien dan bijvoorbeeld de betreffende put voor de container al gegraven is. Deze kan bij de vervangende investering worden benut, waardoor de nieuwe investering niet weer € 180.030 zal bedragen. De containers zelf hoeven dan namelijk enkel te worden vervangen. De aanschafkosten voor vijftien containers zijn in totaal: € 108.750.
De jaarlijkse afschrijvingen zijn na de eerste tien jaar: € 108.750/10 = € 10.875. (ca.)

[5] Als wordt overgegaan op compleet omgekeerd inzamelen, worden de minicontainers vrijgespeeld. Daarbij zou de keuze kunnen worden gemaakt om de minicontainers aan te wennen voor het inzamelen van plastic+ zakken. De vermindering die dit teweeg brengt, staat tegenover de kosten die dan alsnog moeten worden gemaakt voor de vervanging van de chips en het bedienen van de achterlader.

Inspreekmoment in bijeenkomst van de commissie algemene zaken op woensdag 6 maart 2024.

Geachte commissieleden.

Als woordvoerder van de actiegroep STOPDE AFVALSTROP wil ik het volgende onder uw aandacht brengen.

Bij het traject van al dan niet overgaan tot het schrappen van de grijscontainers ten gunste van ondergrondse containers is een tijdsplanning gemaakt. In februari 2024 zou een proeflokatie aangewezen worden als pilot voor het realiseren van dit plan.

Ondanks het feit dat nog gestemd moeten worden over de totale transitie, moeten de bewoners van de pilotregio binnenkort verplicht hun afval al gaan brengen naar de ondergrondse container.

Het is voor onze werkgroep duidelijk dat deze stap, de pilot, **NIET** gezet moet worden.

De omschakeling in 2023 heeft (de cijfers zijn inmiddels bekend) al binnen 2 jaar dermate goede resultaten laten zien, dat plaatsing van ondergrondse containers in de hele Gemeente niet hoeft te gebeuren en ook niet in het pilotgebied.

De tabel bij de raadsstukken die de kosten vergelijkender wijs presenteert, geeft geen goed beeld van de besparing bij het nieuwe systeem. Er wordt namelijk nog steeds becijferd op grond van plaatsing van 15 containers in de hele gemeente die bestaat uit 5 kernen. Tijdens de focusbijeenkomsten is gevraagd aan de DAR hoeveel containers er nodig zouden zijn conform de landelijke richtlijnen van afstand van bewoner naar container. Daarvoor staat 75 tot 200 meter. Het antwoord was dat er dan circa 44 containers geplaatst zouden moeten worden. De cijfers voor de kosten van de investering bij overgang naar het nieuwe systeem moeten dus vermenigvuldigd worden met 3.

En dat is een investering die pas, -hebben wij berekend-, na 17 jaar lonend zou zijn.

Dus ook de bewering dat het nieuwe systeem goedkoper zou zijn, kan naar de prullenmand.

Over 17 jaar wordt er waarschijnlijk allang niet meer gescheiden ingezameld, maar zullen er afvalverwerkingsfabrieken zijn die beter scheiden dan de bewoners. Er zijn er nu al meerdere in het Westen en Noorden van Nederland.

Verder blijft staan dat er alleen een financieel plaatje voorligt. Niet in beeld is gebracht het aantal individuele verplaatsingen per auto naar de ondergrondse container,dus milieuschade, lawaai voor de bewoners dicht bij de container, het niet rekeninghouden met oudere of gehandicapte bewoners die niet meer aan huis worden bediend. Dus niet conform de leuze dat Mook en Middelaar een seniorvriendelijke gemeente is.

Er wordt terecht opgemerkt, dat veel inwoners tegen switchen van het huidige systeem zijn. Maar ook dat er bewoners zouden zijn (een percentage wordt niet genoemd) die voor de verandering zijn. Wel, die zijn met de plaatsing van de overloopcontainers nu al bediend.

Dus laten we er, vanaf heden, geen energie en extra kosten meer aan spenderen. Ook niet aan een pilot.

Op Maasburen hebben we onlangs, via den heel precieze berekening door Nico van Kessel, kunnen lezen dat voor de burger de kiloprijs voor restafval véél duurder is als je een plasticzak in de container dumpt dan via de grijscontainer aan huis. Zo gauw burgers dit lezen zullen ze zeker niet warmlopen voor het nieuwe systeem, dat voor de gemiddelde burger in 2023 al veel duurder uitpakte van daarvoor.

De burgers van de gemeente Mook en Middelaar hebben met het terugbrengen van de hoeveel restafval laten zien dat ze de oproep om goed te scheiden begrepen hebben. Men is tevreden over het systeem zoals het nu werkt.

Laten we dat zo houden en goede voorlichting blijven geven over de juiste manier van afval scheiden.

Het afgelopen jaar hebben wij vele vragen daarover beantwoord in de sessies van het afvalcafé in het LOP.

P.S. Het nog meer beperken van de hoeveelheid recyclebaar restafval kan alleen gebeuren door een mentaliteitsverandering: minder kopen, niet zo gauw spullen weggooien. Dat bereik je niet door het lastiger maken van het weggooien of de tarieven aan te passen.

Nee, goed gedrag, zoals nu het geval is bij de burgers in onze gemeente moet **BELOOND** worden.

Raadsvoorstel

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer	**ZM22.02817**
Onderwerp	**Vervolg 'Verkeersonderzoek A73-Groesbeek'**
Datum raadsvergadering	**14 maart 2024**
Raadscommissie	Algemeen
Datum raadscommissie	6 maart 2024
Programma	Fysieke leefomgeving
Portefeuillehouder	H. Rodoe

Vervolg 'Verkeersonderzoek A73-Groesbeek'

Samenvatting

In de loop der jaren zijn er al verschillende initiatieven voor (tijdelijke) maatregelen geweest om de verkeersproblematiek in de dorpskernen aan te pakken, maar helaas nog zonder het gewenste resultaat. Er zijn al meerdere onderzoeken gedaan naar mogelijke oplossingen voor de verkeersverbinding van Groesbeek naar de A73 en vice versa.

In de raadsvergadering van 4 maart 2021 heeft uw raad het college de opdracht gegeven tot het verrichten van een nieuw, onafhankelijk verkeersonderzoek met participatietraject, vooruitlopend en in relatie tot mogelijke ontwikkelingen in de spoorzone. In de raadsvergadering van 16 maart 2023 is het rapport van Sweco ‘Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek’ behandeld en zijn afspraken gemaakt over het vervolg. Op 6 december 2023 is uw gemeenteraad middels een raadsmemo geïnformeerd over de tussenstand in het vervolgproces en de gesprekken in de regio.

Met dit raadsvoorstel wordt, op basis van de uitkomsten van het vervolgproces, toegewerkt naar een conclusie op de haalbaarheid van de door Sweco voorgestelde maatregelen. Het is daarbij vervolgens aan uw raad om de beslissingen te maken in de te volgen koers.

Samenvattend:

- Het laaghangend fruit is geplukt.
- Eenvoudige oplossingen bestaan niet meer, anders waren die al gerealiseerd.
- De kernen Mook en Molenhoek kunnen te weinig op eigen kracht; Alleen samen kunnen we verder.
- De urgentie wordt in de regio nog onvoldoende gevoeld.
- Op zoek gaan in de regio naar koppelkansen met natuur, woningbouw- en mobiliteitsopgaven.

Voorstel

1. Vast te stellen dat het realiseren van een structurele oplossing niet mogelijk is zonder financiële dekking door en draagvlak bij stakeholders in de regio;
2. Vast te stellen dat bij de stakeholders in de regio onvoldoende urgentie wordt gevoeld en daarmee onvoldoende draagvlak is om bij te dragen aan (medefinanciering van) een structurele oplossing;
3. Gelet op beslispunt 1 en 2 op dit moment geen aanvullende maatregelen te nemen ter bestrijding van de verkeersproblematiek A73-Groesbeek;
4. De conclusie zoals verwoord onder beslispunt 3 te heroverwegen op het moment dat actualiteit daartoe aanleiding geeft.

Beoogd effect
Bereiken dat er voor de inwoners duidelijkheid komt over het vervolg van het verkeersonderzoek A73-Groesbeek. Wat zijn de mogelijkheden en onmogelijkheden en waar gaan wij als gemeente capaciteit en middelen op inzetten? Met dit raadsvoorstel worden de maatregelen uit het verkeersonderzoek door het college van kaders voorzien op basis waarvan uw raad een beslissing neemt omtrent de wenselijkheid van de maatregelen.

Inleiding

In navolging van uw besluit van 16 maart 2023 is vervolg gegeven aan het lokaal verkeersonderzoek van Sweco (zie bijlage 1) volgens het onderstaande tijdspad:

- **2023:** uitvoering geven aan de lokale (korte termijn) maatregelen (het laaghangend fruit);
- **2023:** in overleg treden met de buurgemeenten / de regio over de problematiek, de samenwerking en de mogelijke oplossingen;
- **2023-2024:** op basis van het resultaat dat is opgehaald uit de regio en het rapport van Sweco komen tot voorstellen voor (finale) maatregelen.

Op 6 december 2023 is uw raad middels een raadsmemo (zie bijlage 2) geïnformeerd over de voortgang van de acties uit 2023. Daarmee zijn we nu in de laatste fase beland, waarin de haalbaarheid in kaart is gebracht en beslissingen genomen kunnen worden voor eventuele vervolgmaatregelen.

Zoals aangegeven in de memo, blijkt er welwillendheid van de regiopartijen om mee te denken in de gezamenlijke belangen, maar is er tegelijkertijd weinig beweging richting een gedeelde verantwoordelijkheid om te komen tot mogelijke structurele oplossingen, zowel ruimtelijk als financieel. Daarbij valt er onder andere rekening te houden met de door de gemeenten Heumen en Mook en Middelaar vastgestelde structuurvisie Lierdal en de bouwontwikkelingen in dit gebied. Indien wij als gemeente dus over willen gaan tot uitgebreide herinrichtingen of een nieuwe verkeersverbinding, zijn wij (grotendeels) aangewezen op eigen middelen.

Daarnaast geeft de recent door uw gemeenteraad aangenomen motie Spoorzone ook al een uitgangspunt weer m.b.t. een mogelijke verkeersroute aldaar. Ook deze uitgangspunten zijn meegenomen in onze reactie op de genoemde maatregelen in het Sweco rapport (zie bijlage 3). De gemaakte afwegingen in onze inhoudelijke beoordeling van de maatregelen en de wens dat er duidelijkheid komt op dit dossier, maken dat wij voorstellen om de zoektocht naar passende maatregelen voor de verkeersproblematiek A73-Groesbeek voor nu te stoppen.

Argumenten

3.1 Maatregelen Sweco zijn inhoudelijk beoordeeld

In bijlage 3 is onze inhoudelijke reactie opgenomen op de door Sweco benoemde mogelijke maatregelen in het lokaal verkeersonderzoek. Dit betreft zowel de fysieke als de niet fysieke maatregelen. Veelal gaat het om symptoombestrijding, zijn het maatregelen in andere gemeenten die wij niet kunnen afdwingen of creëren wij daarmee extra knelpunten. Dit afgezet tegen de benodigde investeringen bij de voorgestelde maatregelen en het feit dat de betreffende wegen nog niet aan de beurt zijn in de reguliere onderhoudscyclus, toont aan hoe lastig het is om dit enkel als gemeente Mook en Middelaar op te lossen. Relatief kleine maatregelen met effect zijn er niet of zijn al geprobeerd en hebben geen ontmoedigende uitwerking op het doorgaand verkeer.

Een totaalpakket van maatregelen is vereist voor het gewenste resultaat en het voorkomen van een waterbedeffect. Hierin blijkt er welwillendheid van de regiopartijen om mee te denken in de gezamenlijke belangen, maar is er weinig beweging richting een gedeelde verantwoordelijkheid om te komen tot mogelijke structurele oplossingen, zowel ruimtelijk als financieel. Dit geeft duidelijke beperkingen in de haalbaarheid van de maatregelen op dit moment. Zonder zicht op een mogelijke financiële dekking en gedeelde oplossing in de regio, heeft het geen zin de zoektocht naar passende maatregelen voort te zetten en hier nog meer geld en (ambtelijke) capaciteit op in te zetten.

3.2 Duidelijkheid geven in de verwachtingen

Gedurende het gehele onderzoeksproces en ook in de tijd daarna, is eens te meer duidelijk geworden dat het komen tot een gedeelde oplossing een complex proces is. De verschillende belangen onderling, de hoge kosten en de noodzakelijke samenwerking met de regio dragen hieraan bij. Het is wel van belang dat er richting inwoners aan de bestaande verkeersroutes, duidelijkheid komt. Het nu stoppen van de zoektocht voldoet hier ook aan. Waarschijnlijk niet het gewenste antwoord, maar het geeft wel duidelijkheid in de verwachtingen die er kunnen zijn. In de tussentijd blijven wij in de regio wel aandacht vragen voor de situatie en proberen wij bij gewijzigd beleid of inzichten bij de regiopartijen, onze kansen te grijpen.

Kanttekeningen

3.1 Leefbaarheid in relatie tot haalbaarheid

Sweco geeft aan dat in het kader van de leefbaarheid niets doen eigenlijk geen optie is. Echter, de haalbaarheid van de structurele oplossingen wordt sterk bepaald door de regio en het partnerschap. De mogelijkheden blijken nu beperkt, maar zijn ook voor de toekomst onzeker. Voor de inwoners die overlast ondervinden is dit een vervelende situatie. Het is daarin aan u als gemeenteraad om keuzes te maken in de te volgen koers en duidelijkheid te verschaffen richting de inwoners.

Duurzaamheid

Met het doorlopen proces is afgestapt van ad hoc-maatregelen op de betreffende wegen en is gezocht naar een totaalpakket van duurzame oplossingen voor de langere termijn.

Participatie

Met de oplevering van het eindrapport door Sweco is ook het bijbehorende participatieproces afgerond. Indien alsnog tot uitvoering wordt overgegaan, zal met de belanghebbenden opnieuw participatie plaatsvinden.

Financiën

Indien uw raad kiest voor de uitvoering van (één van) de door Sweco aangedragen oplossingen, zullen daar kosten aan verbonden zijn. Denk bijvoorbeeld aan het nader uitwerken van een van de onderzochte maatregelen. Er zijn momenteel geen financiële middelen beschikbaar voor de uitwerking of een vervolg. Houdt daarbij ook rekening met een volledige eigen financiële dekking van een mogelijke oplossing, gelet de huidige standpunten in de regio.

Communicatie

De communicatie die voortvloeit uit dit vervolgproces zal per onderdeel van invulling worden voorzien.

Uitvoering

Afhankelijk van uw besluit, zal een nieuwe planning worden gemaakt.

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Onderzoeksrapport ‘Lokaal verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer A73-Groesbeek’, Sweco, d.d. 29-11-2022.
Bijlage 2 - Raadsmemo Tussenstand vervolgproces ‘Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek’, d.d. 06-12-2023.
Bijlage 2a - GMR Memo - Opmerkingen Zuidflank Nijmegen - Verkeersstudie M&M.
Bijlage 2b - Puntsgewijze samenvatting van de bestuurlijke gesprekken in de regio.
Bijlage 3 - Inhoudelijke beoordeling maatregelen ‘Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek’.

Mook, 20 februari 2024

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,

De gemeentesecretaris
drs. W. Mariman

De burgemeester
mr. drs. W. Gradisen

Raadsbesluit

Documentnummer **ZM22.02817**

Onderwerp **Vervolg 'Verkeersonderzoek A73-Groesbeek'**

De raad van de gemeente Mook en Middelaar,

Gelezen het voorstel van het College van burgemeester en wethouders d.d. 20 februari 2024

Gelet op het advies van de raadscommissie d.d. 6 maart 2024

Besluit:

1. Vast te stellen dat het realiseren van een structurele oplossing niet mogelijk is zonder financiële dekking door en draagvlak bij stakeholders in de regio;
2. Vast te stellen dat bij de stakeholders in de regio onvoldoende urgentie wordt gevoeld en daarmee onvoldoende draagvlak is om bij te dragen aan (medefinanciering van) een structurele oplossing;
3. Gelet op beslispunt 1 en 2 op dit moment geen aanvullende maatregelen te nemen ter bestrijding van de verkeersproblematiek A73-Groesbeek;
4. De conclusie zoals verwoord onder beslispunt 3 te heroverwegen op het moment dat actualiteit daartoe aanleiding geeft.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering d.d. 14 maart 2024

De raad voornoemd,

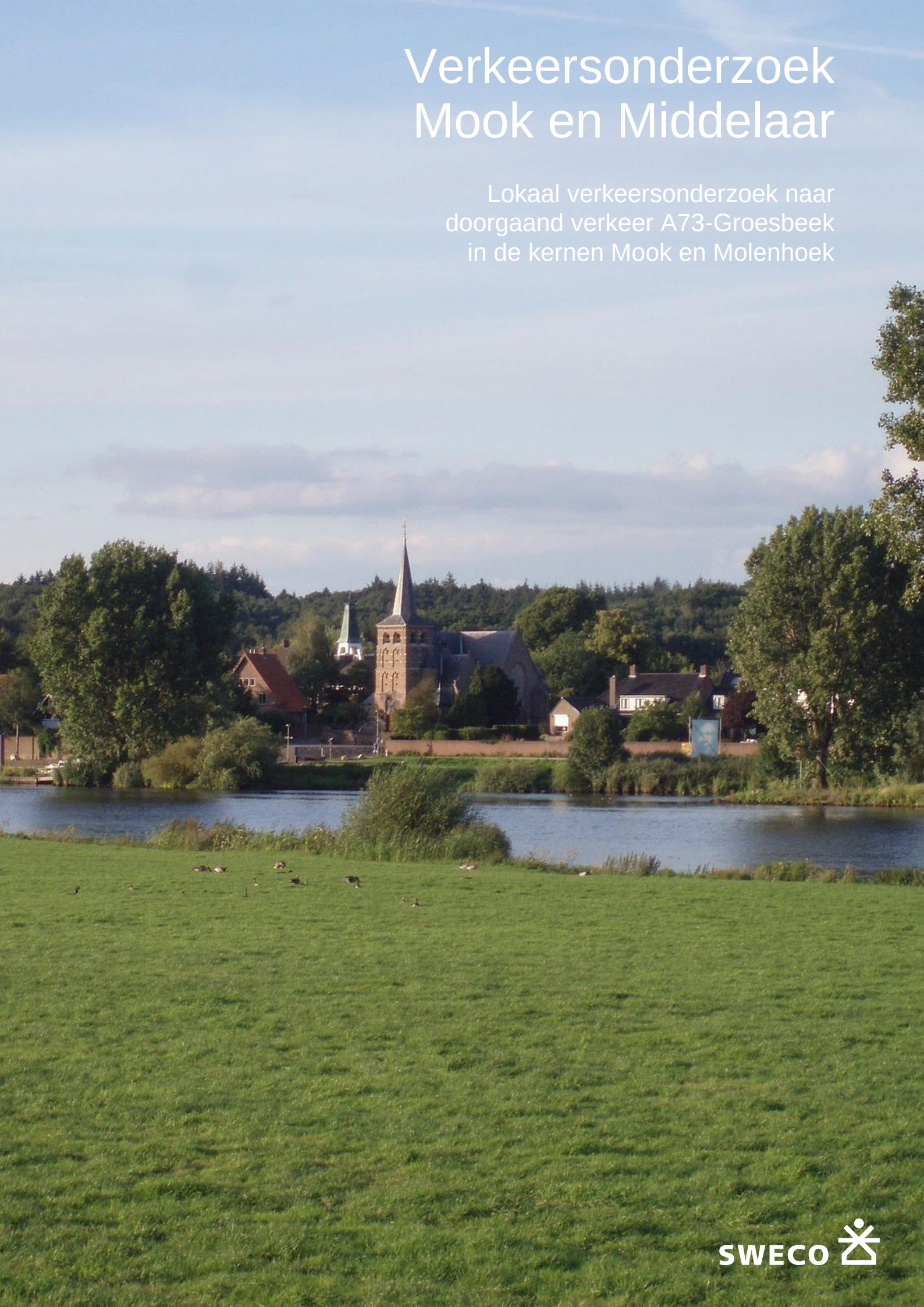
{{esl:Signer1:capture:size(200,50)}} {{esl:Signer2:capture:size(200,50)}}

De griffier
mr. M.A.M. van Arensbergen

De voorzitter
mr. drs. W. Gradisen

Verkeersonderzoek Mook en Middelaar

Lokaal verkeersonderzoek naar
doorgaand verkeer A73-Groesbeek
in de kernen Mook en Molenhoek



SWECO

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging
1.0	05-08-2022	Opgeleverde conceptversie aan gemeente
1.1	15-11-2022	Review verwerkt tot eindconcept
1.2	29-11-2022	Review gemeente verwerkt tot eindrapport

Sweco Nederland B.V. Handelsregister 30129769
Onderwerp Lokaal verkeersonderzoek Groesbeek – A73
Projectnummer 51008894
Klant Gemeente Mook en Middelaar
Versie 1.2
Datum 29-11-2022
Auteur Wouter van Haperen, Jolanda van Gool
Documentnummer NL22-648800269-37665

Gecontroleerd door Willem Scheper
Vrijgegeven door Willem Scheper

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting 5
1. Inleiding 11
1.1 Aanleiding 11
1.2 Onderzoeksvraag 11
1.3 Onderzoeksmethode 12
1.3.1 Fase 1: Probleem en oorzaak 12
1.3.2 Fase 2: Doelstelling 12
1.3.3 Fase 3: Oplossingsrichtingen 13

2. Fase 1: Probleem en oorzaak 14
2.1 Ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid 14
2.1.1 Ruimtelijke ordening 14
2.1.2 Mobiliteitsbeleid 16
2.2 Eerdere onderzoeken 18
2.3 Verkeersintensiteiten en snelheid 20
2.3.1 Verkeerstellingen en snelheidsmetingen gemotoriseerd verkeer 20
2.3.2 Verkeerstellingen langzaam verkeer 23
2.3.3 Verkeersmodel 23
2.3.4 Routekeuze van het verkeer 24
2.4 Weginrichting 32
2.4.1 Ringbaan 32
2.4.2 Heumensebaan 32
2.4.3 Groesbeekseweg 33
2.5 Verkeersveiligheid 34
2.5.1 Geregistreerde ongevallendata 34
2.5.2 Subjectieve verkeersonveiligheid 36
2.6 Interviews met stakeholders 37
2.6.1 Heumensebaan – Ringbaan 37
2.6.2 Groesbeekseweg 38
2.7 Geluid en gevolgen van wegverkeer 39
2.8 Milieu 41
2.9 Verkeersgenerende ontwikkelingen in Mook, Molenhoek en Groesbeek 44
2.9.1 Woningbouwontwikkelingen 44
2.9.2 Effect natuurbegraafplaats en jachtslot 44
2.9.3 Toekomstige intensiteit 44
2.10 Samenvatting fase 1 probleem en oorzaak 46

3. Fase 2: Doelstellingen 48
4. Fase 3: Oplossingsrichtingen 49
4.1 Proces 49
4.2 Vraagbeïnvloeding 50

4.3 Aanbod vergroten 52
4.3.1 Benutting bestaande infrastructuur (regionaal) 52
4.3.2 Benutting bestaande infrastructuur (lokaal) 53
4.3.3 Reconstructie bestaande infrastructuur 58
4.3.4 Groesbeekseweg 59
4.3.5 Lindenlaan 61
4.4 Aanleggen nieuwe infrastructuur 61
4.4.1 Variant 5A (light) 61
4.4.2 Andere opties 62

5. Kosten 63
5.1 Lokale maatregelen 63
5.2 Herinrichting van wegen 64
5.3 Nieuwe verbindingen 64

6. Conclusie en advies 65
6.1 Conclusie 65
6.2 Advies 66

Managementsamenvatting

In dit rapport zijn de resultaten van het onderzoek naar het doorgaande verkeer tussen de A73 en Groesbeek via de kernen Mook en Molenhoek beschreven. Het doel van het onderzoek is om antwoorden te bieden op de volgende vraag:

"Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek in de kernen Mook en Molenhoek en welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen?" Bij deze vraag is gekeken naar de bestaande infrastructuur en de mogelijkheden die nieuwe verkeersverbindingen kunnen bieden.

Analyse problemen en oorzaken

Binnen dit onderzoek is gestart met een grondige analyse van de problemen en oorzaken. Dit door diverse type onderzoeken zoals tellingen, locatiebezoeken, milieu- en geluidsanalyse, verkeersveiligheidsanalyse en een analyse van de weginrichting. Daarnaast zijn er diverse gesprekken gevoerd met stakeholders om zo inzicht te krijgen in de (subjectieve) verkeerssituatie. De focus ligt hierbij op de wegen Ringbaan/Heumensebaan, Lindenlaan/stationsgebied en Groesbeekseweg. Op basis van de analyse van problemen en oorzaken kan voor de vraag "*Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek?"* gesteld worden dat:

- Er zijn zowel nu als op langere termijn (>10-15 jaar) **geen doorstromingsproblemen** te verwachten op de genoemde routes.
  In de huidige verkeerssituatie bestaat het gemotoriseerd verkeer in Mook en Molenhoek uit een mix van lokaal, herkomst-/bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Uit de analyse blijkt dat zowel in Mook als Molenhoek doorgaand verkeer tussen Groesbeek en de A73 rijdt. In de ochtendspits rijdt gemiddeld 72% van het verkeer dat vanuit Groesbeek richting Mook of Molenhoek[1] gaat naar de A73. In omgekeerde richting is dit 57%. In de avondspits rijdt 38% van Groesbeek naar de A73 en 50% van de A73 richting Groesbeek. Hierbij kiest het merendeel van dit doorgaande verkeer voor de route via Molenhoek. Het is logisch dat verkeer uit Groesbeek naar de A73 van deze routes gebruik maakt gezien het ontbreken van alternatieven en enkele (natuurlijke) barrières zoals de Maas, Duitse grens en bergachtig gebied. Het verkeer rijdt op de wegen die benoemd zijn als gebiedsontsluitingswegen in het gemeentelijk verkeersplan. Naast het doorgaande verkeer Groesbeek-A73 is er ook een aanzienlijk aandeel herkomst-/bestemmingsverkeer tussen Groesbeek en Malden (10%), Molenhoek (10%), Mook of ten zuiden van Mook (17%). In de kern Molenhoek is minimaal 50% van het gemeten verkeer geen doorgaand verkeer maar *lokaal of herkomst-/bestemmingsverkeer*. Voor de kern Mook is dit minder duidelijk te achterhalen omdat de intensiteitscijfers tussen de meetpunten minder afwijken.

[1] Dit percentage is verkeer dat zowel gemeten is op het wegvak Mooksebaan tussen Rijlaan en Houtsebaan als op de A73. Het zegt niets over hoeveel verkeer in de kernen zelf doorgaand verkeer is.

- Er zijn op dit moment **problemen vastgesteld met betrekking tot leefbaarheid** zoals geluidsoverlast (input van stakeholders en op basis van model aangetoond), structureel overschrijden maximumsnelheid (input van stakeholders en op basis van metingen aangetoond), hoge mate van subjectieve verkeersonveiligheid (input van stakeholders), een beperkte mate van objectieve verkeersonveiligheid (gebaseerd op geregistreerde ongevallen) en beperkte bijdrage van verkeer aan luchtkwaliteit (op basis van milieumodel waarbij luchtkwaliteit binnen de normen van de Nederlandse wet is). Wanneer de hoeveelheid verkeer wordt bekeken, rekening houdend met de functie, het huidige ontwerp en de huidige omgeving mag gesteld worden dat de wegen Ringbaan, Heumensebaan, Groesbeekseweg en Rijksweg relatief zwaar belast zijn vanuit het oogpunt leefbaarheid.
- De huidige weginrichting is te veel een **mix tussen het faciliteren van de doorstroming en verbeteren van de leefbaarheid wat zorgt voor het huidige verkeersgedrag en de reacties van bewoners**. Op dit moment wordt er, door de huidige weginrichting, niet gehandhaafd door de politie op deze wegen.
- In **Molenhoek** wordt specifiek nog gemeld dat er diverse gevaarlijke oversteeklocaties zijn, er agressie is bij de versmallingen en het spoorviaduct en er overlast is door de passage van hulpdiensten. Op het deel Heumensebaan tussen het spoorviaduct en Bisseltsebaan ontbreekt een veilige fietsvoorziening.
- Op de **Groesbeekseweg** kenmerkt de problematiek zich door het aandeel vrachtverkeer (7%) wat geluidsoverlast en trillingen veroorzaakt en de passage van vrachtverkeer leidt tot gevaarlijke situaties op het fietspad. Daarnaast is er zoekverkeer voor parkeren, te weinig ruimte voor fietsers en voetgangers, wordt de kruising bij ’t Zwaantje als gevaarlijk ervaren en is de zwakke weggebruiker slecht zichtbaar bij de rotonde in de kern Mook.
- Rond het **station/Lindenlaan/Bovensteweg** worden de volgende zaken benoemd die invloed hebben op de leefbaarheid: rondom het station is er sprake van hinder door de spoorbel en nachtlawaai, de ecologische waarde van het gebied spoorzone, uitstoot en lange vrachtwagens door aanwezige industrie, gevaarlijke kruising fietspad en Lindenlaan en aansluiting met Rijksweg is moeilijk.

Doelstellingen

Na het vaststellen van bovenstaande problemen en oorzaken zijn de doelstellingen vastgesteld met de focusgroep. Deze focusgroep bevat diverse leden van de stakeholders. De oplossingsrichtingen zijn getoetst op deze doelstellingen:

- inspelen op de problematiek en oorzaak;
- passen binnen de opdracht;
- voldoen aan de doelstellingen:
    - leefbaarheid en veiligheid hebben prioriteit;
    - aanpakken verkeersonveiligheid, geluid en snelheid;
    - geen waterbedeffect, gelijke verdeling van de lasten;
    - minderen van verkeer;
    - behoud van hoeveelheid groen en eventueel toevoegen groen;
    - toekomstvisie/-beeld;
    - op lange termijn houdbaar zijn;
    - alle stakeholders worden serieus genomen;
    - het oplossen van de agressie en de conflicten bij het spoorviaduct.

Oplossingsrichtingen

Om de vraag "*Welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen*?" te beantwoorden zijn er diverse oplossingsrichtingen onderzocht. Hierbij is zowel gekeken naar wat er mogelijk is om de vraag naar verkeer te beïnvloeden, wat er mogelijk is binnen de huidige infrastructuur en ten slotte het aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Het doorgaand verkeer door Mook en Molenhoek op korte en middellange termijn beëindigen is niet realistisch. Wel zijn er mogelijkheden om het (toekomstige) doorgaand verkeer of de overlast hiervan te verlagen. Naast oplossingen voor het doorgaand verkeer is het ook belangrijk om duurzame oplossingen te voorzien voor het herkomst-/ bestemmingsverkeer en lokaal verkeer om zo het totale aandeel gemotoriseerd verkeer te doen dalen en leefbaarheid te verhogen op de genoemde wegen.

Het advies naar aanleiding van dit onderzoek is als volgt:

1. <u>In gesprek gaan met gemeente Berg en Dal:</u>
    - Mobiliteitsmanagement/-campagne opzetten voor meer verplaatsingen tussen Groesbeek en Mook en Middelaar per fiets. De verwachting is dat hierdoor tot 20-25% minder verplaatsingen per auto worden gemaakt vanuit Groesbeek richting Mook en Middelaar en vice versa.
    - Om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid in Mook en Molenhoek op lange termijn geborgd wordt, moet slim worden omgegaan met de woningbouw in Groesbeek door afspraken te maken over het aantal en type woningen. Bij voorkeur wordt minimaal 25% van de geplande woningbouw van 2.000 woningen in Groesbeek ingevuld door type woningen die weinig of geen verkeer genereren door Mook en Molenhoek. Daarom wordt geadviseerd om te onderzoeken of het mogelijk is om door invloed uit te oefenen bij het toewijzen van bewoners aan woningbouw Groesbeek en Molenhoek Zuid waarbij het verplaatsingsgedrag als element wordt meegenomen (economische binding met de woonplaats). Hierdoor kan het aantal doorgaande bewegingen worden beperkt. Ter indicatie: de verwachting is dat bij een groei van het verkeer ten gevolge van 1.500 extra (traditionele) woningen de intensiteit in Mook zodanig groeit dat het leefbaarheidsknelpunt in Mook opnieuw ontstaat en daarmee de effecten van andere maatregelen teniet doet.
    - Afspraken maken in verband met vergunningverlening van (vrachtwagenaantrekkelijke) bedrijven: Rekening houden met hoe vrachtverkeer naar Groesbeek gaat rijden en het effect hiervan in Mook zichtbaar maken, zo weinig mogelijk vrachtwagenaantrekkelijke bedrijven starten in Groesbeek en/of het samen vaststellen van voorwaarden als venstertijden, routes, type vrachtwagens bij vergunningverlening om zo de overlast in Mook te verminderen.
    - Aanpassen bewegwijzering naar Venlo in Groesbeek via Milsbeek en dit ook laten doorvoeren bij de leveranciers van navigatietoestellen.

2. <u>Op regionaal niveau bespreken:</u>
    - Voorstel om een vrachtverbod of geslotenverklaring met uitzondering van bestemmingsverkeer in te stellen op de Groesbeekseweg. Het betreft 70-75 zware vrachtwagens per werkdag die een andere route moeten nemen, maar zorgt voor een enorme winst qua leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Groesbeekseweg.
    - Uitvoeren van een nader onderzoek om de potentie van maatregelen gericht op verkeer tussen Cuijk en Nijmegen verder te onderzoeken om hierop vervolgens gerichte acties in het kader van mobiliteitscampagnes te voeren.

3. Lokaal:
    - Eenrichtingsverkeer in te voeren op de Heumensebaan en Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en Lindenlaan waarbij het niet mogelijk is om vanaf het spoorviaduct/Lindenlaan richting het westen te rijden. Dit om het verkeer beter te spreiden over de bestaande wegen.
    - De Ringbaan in te richten als gebiedsontsluitingsweg 30, Heumensebaan als erftoegangsweg 30, Groesbeekseweg buiten de kern naar profiel B1 uit fietsontwerpwijzer met 50 km/h.
    - Het verleggen van de komgrens op de Groesbeekseweg naar de bebouwde kern om zo de geloofwaardigheid en attentiewaarde in de kern te verhogen.
    - Eventueel het herinrichten van de Lindenlaan tot GOW30 zodat de inrichting overeenkomt met de beoogde functie. Echter, biedt een inrichting volgens ETW30 voldoende capaciteit voor nu en de toekomst en past beter bij de leefbaarheidsdoelstellingen dan GOW30. Daarom zijn beide varianten mogelijk. Het herinrichten van de Lindenlaan kan pas worden gedaan wanneer het gebruik verhoogd is.
    - Bij het herinrichten te kiezen voor geluidsbeperkende materialen.
    - Parkeervoorzieningen bij de Groesbeekseweg voorzien van goede parkeerverwijzingen naar meerdere parkeermogelijkheden om zoekverkeer tegen te gaan.
    - Campagne om ook binnen de gemeente fietsen te bevorderen.
    - Het toepassen van nieuwe geluidsmuren in de grond, het toepassen van nog stiller asfalt of het toepassen van huisgebonden maatregelen zoals woningisolatie, plaatsen van geschikte ramen.
    - Het vervangen van de plateaus in klinkers naar plateaus in asfalt om zo het geluid te reduceren. Dit kan wel leiden tot een snelheidsverhoging, maar dit zal beperkt zijn door de korte stukken.
    - Om de snelheid voor de vrachtwagens bergopwaarts te bevorderen, kan geopteerd worden om de plateaus bij de 30 km-grens in Mook aan te passen zodat de vrachtwagen nog enige snelheid kan behouden en zo vlotter en met minder geluid naar Groesbeek kan rijden.

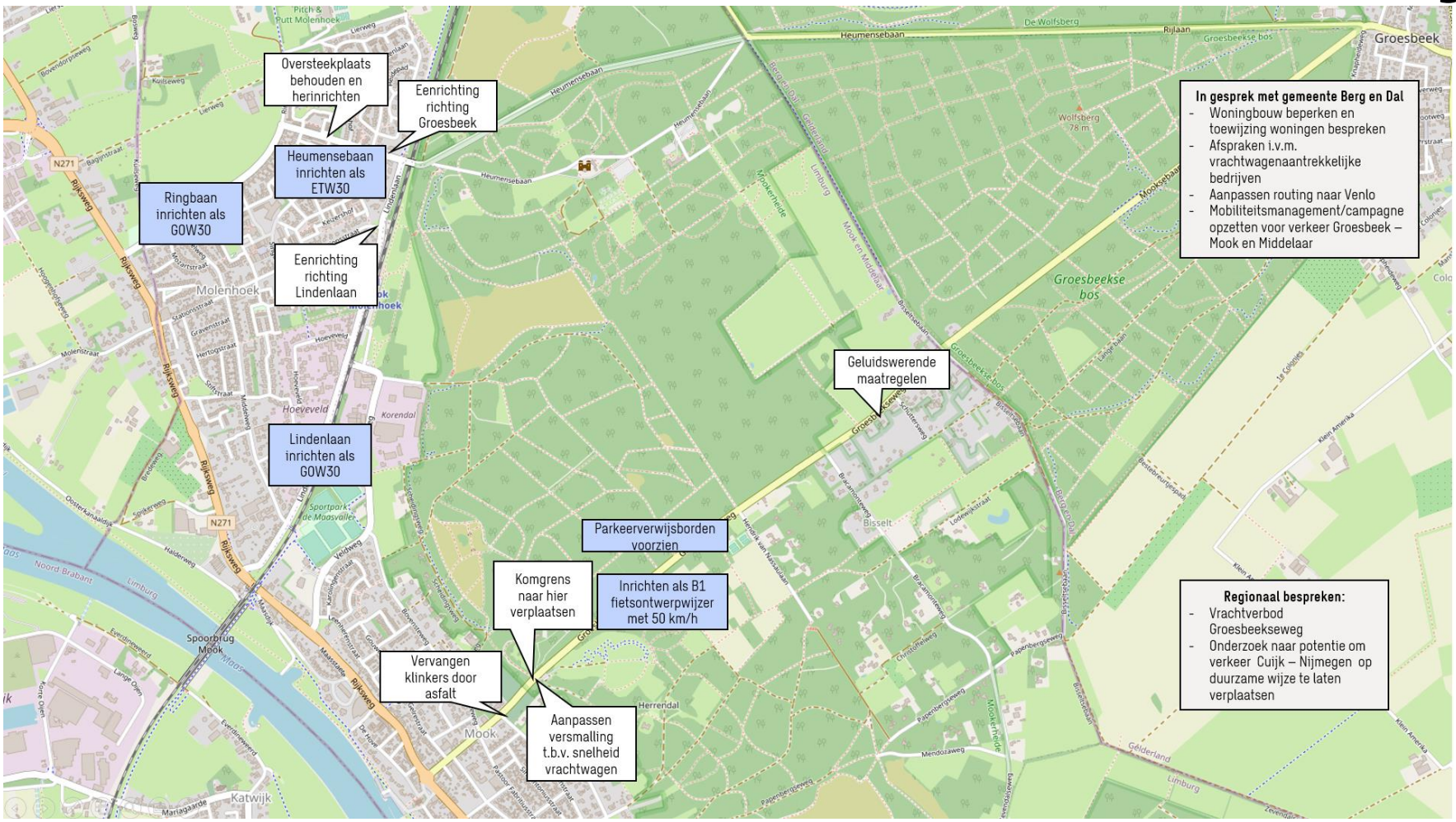
Bovenstaande oplossingen staan visueel weergeven in figuur 0-1. De blauwe vakjes zijn maatregelen die gelden voor de weg. De witte geven locatiespecifieke maatregelen aan.

Ten slotte is uitbreiding van de bestaande infrastructuur onderzocht. Puur vanuit de hoeveelheid verkeer is er met bestaande infrastructuur **voldoende capaciteit beschikbaar** om het verkeer af te wikkelen, ook op lange termijn mits alle gebiedsontsluitingswegen ook als gebiedsontsluitingsweg worden ingericht en de Lindenlaan gebruikt wordt. Dit betekent dat nieuwe infrastructuur vanuit de hoeveelheid verkeer niet nodig is. Echter spelen bij het besluit voor nieuwe infrastructuur ook andere factoren mee zoals leefbaarheid. Vanuit leefbaarheid kan op lange termijn (>10-15j), ook bij gebruik Lindenlaan, opnieuw een leefbaarheidsknelpunt ontstaan in de kern van Mook. Voor de lange termijn kan een nieuwe verbinding een structurele oplossing bieden voor het leefbaarheidsprobleem.

Vanuit het verleden is variant 5a (light) (nieuwe weg tussen Heumensebaan en Bovensteweg aan oostzijde spoor – Bovensteweg – Lindenlaan of Veldweg (zie Figuur 2-5) als meest haalbare oplossing naar voren gekomen. Wanneer gekeken wordt naar de verkeersstromen (waar mensen rijden, vandaan komen en naartoe willen) wordt het probleem voornamelijk veroorzaakt door verkeer dat een oost-west relatie heeft. Vanuit dit oogpunt is het daarom zinvol om een alternatief te voorzien die oost en west goed verbindt. Het huidige voorstel 5a is qua afstand en reistijd vergelijkbaar met de Groesbeekseweg maar vraagt meer inzet van de bestuurder (meer sturen, moeilijkere kruisingen, meer afslaande bewegingen) dan de Groesbeekseweg.

Verwachting is dat hierdoor de variant 5a niet volledig benut gaat worden zolang de Groesbeekseweg voor doorgaand verkeer beschikbaar is. Bij de aanleg van 5a is de verwachting dat het leefbaarheidsprobleem vermindert voor de bewoners Ringbaan en Heumensebaan, terwijl deze toeneemt voor de Groesbeekseweg, Bovensteweg, Veldweg, Rijksweg (en Lindenlaan bij oorspronkelijke variant 5A). Hierbij is de verwachting dat een leefbaarheidsknelpunt in Mook opnieuw ontstaat of groter wordt dan in de huidige situatie. Dit past niet binnen de doelstellingen die vastgesteld zijn met de focusgroep. Wanneer de keuze gemaakt wordt om een nieuwe verbinding aan te leggen, wordt aangeraden om variant 5a te heroverwegen met varianten die ofwel ten noorden van Molenhoek liggen (voorkeur) of om Mook heen gaan. Belangrijk hierbij is dat de nieuwe verbinding geschikt is voor vrachtverkeer.

In het rapport zijn ook nog andere onderzochte oplossingsrichtingen beschreven. Deze zijn afgewogen, waarbij de conclusie is dat ze niet passen binnen de doelstellingen van dit project.



Figuur 0-1: Geadviseerde oplossingen visueel weergeven

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Een groot aandeel verkeer Groesbeek - A73 rijdt door de kernen van Mook en Molenhoek, waarbij door omwonenden overlast met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt ervaren. Om de verkeersontsluiting vanuit Groesbeek naar de A73 te verbeteren, is in het verleden gekeken naar nieuwe routes. Hierbij is 5a (light) als voorkeursvariant/meest haalbare variant naar boven gekomen. Deze nieuwe weg, gelegen aan de oostzijde van het spoor tussen de Heumensebaan en de N271 - Bovensteweg - Veldweg - Rijksweg, zou het doorgaande (vracht)verkeer van en naar Groesbeek op de huidige wegen Ringbaan - Heumensebaan in de Molenhoek en Groesbeekseweg in de kern Mook moeten verminderen. Om meerdere redenen is de weg niet gerealiseerd, waardoor nog altijd de verkeersstroom tussen de A73 en Groesbeek door de kernen van Mook en Molenhoek loopt.

De gemeente kijkt naar en werkt aan de omgeving van het station Mook-Molenhoek. Ontwikkelingen en keuzes daarbij kunnen de mogelijkheid van de aanleg van een nieuwe verkeersverbinding definitief onmogelijk maken (blokkeren). De huidige verkeerssituatie in de (woon)kernen en de mogelijke ontwikkelingen bij het station zijn aanleiding voor een onderzoek naar de verkeersstromen tussen de A73 en Groesbeek. De gemeente Mook en Middelaar wil inzicht krijgen in hoe om te gaan met het verkeer tussen de A73 en Groesbeek dat door de gemeente gaat. Dit met een ‘open en brede’ visie.

1.2 Onderzoeksvraag

Om de leefbaarheid te bevorderen en de overlast van het doorgaande verkeer in het gebied terug te dringen of te beëindigen, wil gemeente Mook en Middelaar onderzocht hebben welke maatregelen er mogelijk zijn en wat de kosten hiervan zijn. De onderzoeksvraag is als volgt geformuleerd:

“Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek en welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen?”

Bij deze vraag moet er gekeken worden naar mogelijkheden binnen de bestaande infrastructuur en de mogelijkheden die nieuwe verkeersverbindingen kunnen bieden.

1.3 Onderzoeksmethode

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de PODO-aanpak (Probleem, Oorzaak, Doelstelling, Oplossingsrichting), waarbij eerst het probleem met de oorzaak goed geformuleerd worden. Pas na de formulering van een (gezamenlijke) doelstelling en pas als duidelijk is wat de wensen en eisen zijn, worden de passende oplossingsrichtingen bepaald.



Figuur 1-1: Onderzoeksmethode op hoofdlijnen

Tijdens het onderzoek zijn diverse participanten betrokken. Diverse organisaties zijn gecontacteerd en geïnterviewd in de eerste fase van het onderzoek. Daarna hebben ze tijdens twee bijeenkomsten als lid van de focusgroep als eerste de resultaten kunnen zien en hierop kunnen reageren. Zowel de leden van de focusgroep als overige participanten zijn door middel van digitale nieuwsbrieven op de hoogte gehouden van het onderzoek.

1.3.1 Fase 1: Probleem en oorzaak

In de eerste fase is naar de problemen en de oorzaken hiervan gekeken. Hierbij zijn twee sporen gevolgd, namelijk enerzijds het analyseren van data uit bestaande en nieuwe onderzoeken om een objectief beeld te vormen, anderzijds bevraging van participanten om een subjectief beeld te vormen. Samen geven deze sporen inzicht in de problemen/overlast en beleving ervan.

De data-analyse is gebaseerd op de combinatie van Floating Car data, NDW-data, nieuwe verkeerstellingen en door de gemeente beschikbaar gestelde bronnen. De Floating Car data is afkomstig van TomTom. Met deze data kunnen routes in kaart gebracht worden en herkomst-bestemmings-analyses uitgevoerd worden. Naast de Floating Car data zijn aanvullende verkeerstellingen uitgevoerd. In de teldata wordt onderscheid gemaakt tussen licht, middelzwaar en zwaar verkeer, waarmee een goede basis verkregen is om de milieu- en geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer inzichtelijk te maken. Het resultaat van de data-analyse is een overzicht van verkeersintensiteiten over de doorgaande routes tussen de A73 en Groesbeek en inzicht in de herkomst en bestemming van het verkeer. Daarnaast zijn ook de geregistreerde ongevallen in de periode 2017-2021 geanalyseerd, heeft een digitale schouw plaatsgevonden en is het projectgebied zowel per fiets als wagen bezocht om gevoel bij de situatie te krijgen.

De beleving is in kaart gebracht door de verschillende participanten via een Teamsinterview te interviewen en te bevragen naar hun lokale kennis over de verkeerssituatie. Hierbij is niet enkel op mobiliteit ingegaan, maar is ook gekeken naar milieueffecten en geluid. Stakeholders hebben hierbij de volgens hen belangrijkste knelpunten, wensen, risico's en maatregelen ingebracht.

1.3.2 Fase 2: Doelstelling

De resultaten uit fase 1 zijn vervolgens tijdens een bijeenkomst met de focusgroep besproken. Tijdens dit overleg zijn de doelstellingen waaraan de oplossingsrichtingen moeten voldoen, vastgesteld. Vervolgens is een eerste nieuwsbrief opgesteld, waarin de bevindingen op hoofdlijnen zijn beschreven. De digitale nieuwsbrief is online onder de inwoners van de gemeente Mook en Middelaar verspreid.

1.3.3 Fase 3: Oplossingsrichtingen

Fase 3 richt zich op het formuleren en uitwerken van oplossingsrichtingen. Aan de hand van de Mobiliteitsladder (eerst vraag beïnvloeden, als laatste pas infrastructuur toevoegen) zijn oplossingsrichtingen in kaart gebracht en is het effect daarvan op de verkeersstromen op basis van vuistregels, rekentools en expert judgement bepaald. Deze zijn tijdens een tweede werksessie met de focusgroep besproken. Vervolgens zijn de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt. Per oplossingsrichting zijn de voor- en nadelen beschreven, met daarnaast de te verwachten kosten. De best passende oplossingen zijn verder vertaald naar sfeerbeelden. De resultaten van de verschillende onderzoeksmethoden worden in deze rapportage verder uiteengezet. Door middel van twee nieuwsbrieven zijn alle participanten geïnformeerd over (1) de oplossingsrichtingen en (2) de besluitvorming.

2. Fase 1: Probleem en oorzaak

Het onderzoek focust zich op het verminderen dan wel beëindigen van de overlast die ontstaat in de kernen Molenhoek en Mook ten gevolge van doorgaand verkeer tussen Groesbeek en A73. Bij het opstarten van het project is aangegeven dat het voornamelijk over de wegen Ringbaan, Heumensebaan, Groesbeekseweg en Lindenlaan gaat.

Zoals in hoofdstuk 1 beschreven is gestart met het inventariseren en verder inzichtelijk maken van de problemen, oorzaken en omstandigheden. Hiervoor zijn de volgende bronnen en methoden gebruikt:

- ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid;
- analyse van eerdere onderzoeken;
- meten van verkeersintensiteiten en snelheden;
- beoordelen van de weginrichting;
- onderzoek naar de verkeersveiligheid;
- interviews met participanten;
- berekeningen van geluid en milieu;
- doorrekenen effecten woningbouwontwikkelingen.

In dit hoofdstuk staan de resultaten van deze fase. Per onderdeel is een samenvatting weergeven in een blauwe kader.

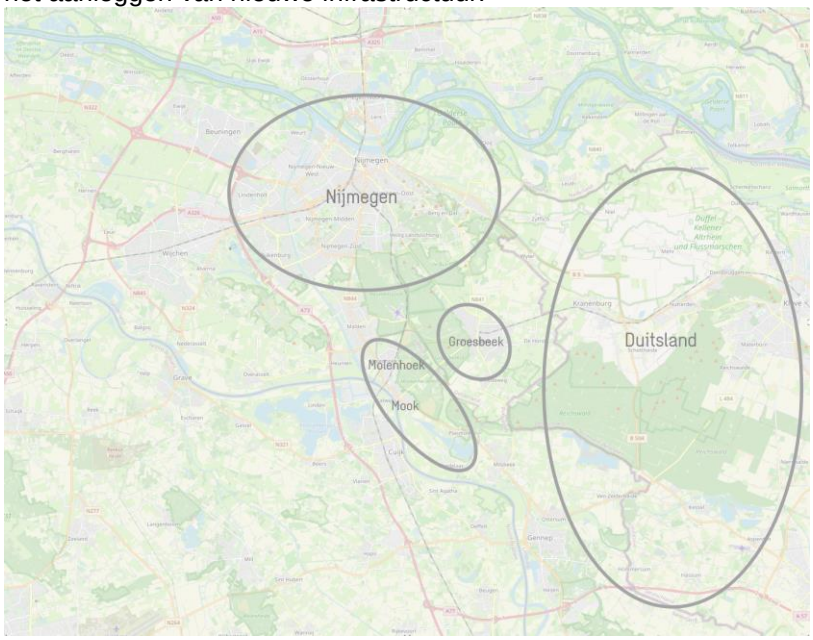
2.1 Ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid

2.1.1 Ruimtelijke ordening

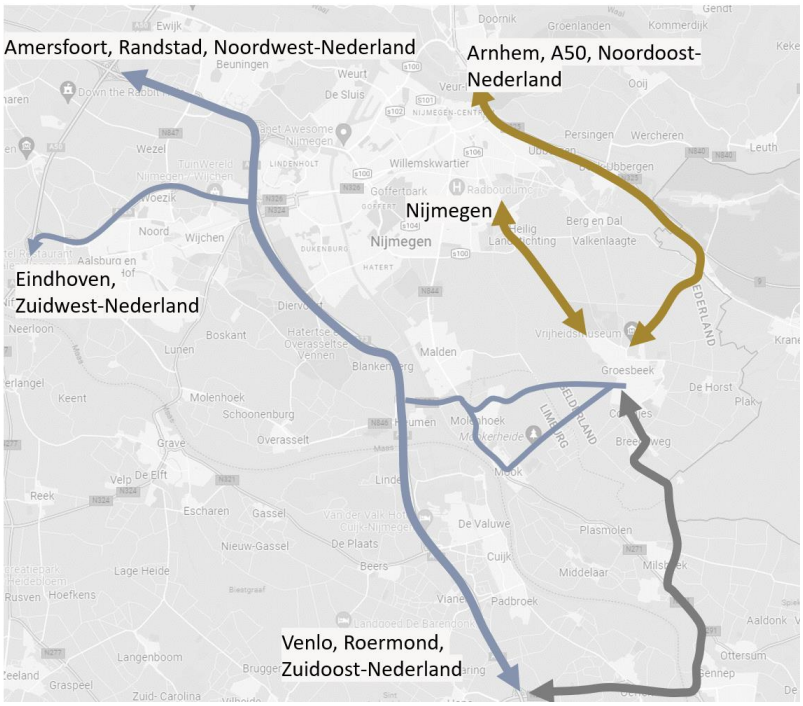
Wanneer er op macroniveau (Figuur 2-1) gekeken wordt naar de ruimtelijke ordening zijn er diverse factoren die grotendeels verklaren waarom er doorgaand verkeer A73-Groesbeek is in Molenhoek en Mook.

1. De verkeersontsluiting naar het Nederlandse hoofdwegennet is volledig aan de westzijde van Mook en Middelaar gelegen, terwijl Groesbeek aan de oostzijde ligt. Dit hoofdwegennet is de toegang voor Groesbeek naar veel verschillende steden en regio's in Nederland (Figuur 2-2). Via het noorden (Nijmegen) het hoofdwegennet bereiken wil zeggen dat verkeer uit Groesbeek via de stadsstructuur van Nijmegen moet rijden wat een langere en tragere route betekent. Via het zuiden is het hoofdwegennet wel te bereiken via Milsbeek en provinciale wegen. Ook hier geldt een langere reistijd dan via Mook en Molenhoek.
2. Het 'ontbreken' van meerdere goede ontsluitingen kan verklaard worden door het bergachtige landschap en de aanwezigheid van zowel de Maas (westen van Mook en Middelaar) en Waal (noorden). Deze vormen barrières bij het aanleggen van infrastructuur.

3. Ten oosten van het gebied ligt Duitsland dat te bereiken is via lokale wegen maar verder niet aansluit op het Nederlands hoofdwegennet.
4. De gemeenten Mook en Middelaar en Berg en Dal liggen in twee verschillende provincies. Dit kan van invloed zijn bij het realiseren van maatregelen. Echter is er in dit gebied wel een goede regionale samenwerking waar beide provincies in participeren.
5. Ten slotte kenmerkt het gebied zich door de groene omgeving. Ook dit speelt mee bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur.



Figuur 2-1: Mook, Molenhoek en Groesbeek op macroniveau



Figuur 2-2: Ontsluitingsstructuur Groesbeek op macroniveau

Wanneer op mesoniveau wordt gekeken zijn er twee goede opties om verkeer van Groesbeek naar de A73 te laten rijden: (1) via Heumensebaan en Ringbaan in Molenhoek of (2) via Groesbeekseweg en Rijksweg in Mook.

Het is belangrijk om te vermelden dat een smal spoorviaduct op de Heumensebaan niet geschikt is voor al het verkeer. Er geldt een verbod voor voertuigen breder dan 2,1m en/of een aslast hoger dan 2,7 ton. Dit betekent dat het meeste vrachtverkeer en landbouwverkeer gebruik moet maken van de Groesbeekseweg en door de kern van Mook gaat.

Een mogelijke derde route gaat via de Bisseltsebaan – Groesbeekseweg (Malden) – door de kern van Malden – N844, maar is ten opzichte van route 1 en 2 verder in kilometers (7,5 km versus 5 km en 6,7 km) en reistijd (11 min versus 8 min en 10 min). Het deel Bisseltsebaan van deze route is niet als ontsluitingsroute ontworpen.



Figuur 2-3: Routes Groesbeek A73 op mesoniveau

2.1.2 Mobiliteitsbeleid

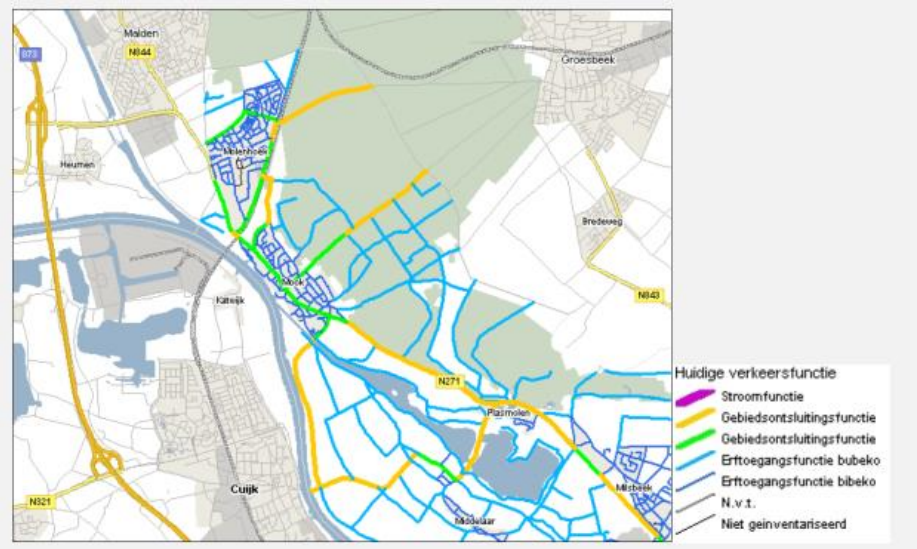
In maart 2021 heeft de gemeente Mook en Middelaar het nieuwe Mobiliteitsplan opgesteld. In dit plan staan vier ambities centraal, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid en stimuleren duurzaamheid. Naast een beschouwing van het huidige verkeers- en vervoerbeleid bevat het Mobiliteitsplan ook de wensbeelden en maatregelen voor de komende jaren om de beleidsdoelstellingen te verwezenlijken.

In het Mobiliteitsplan is een wegencategoriseringsplan opgenomen. Dit plan omschrijft de verkeersstructuur en de functie van de verschillende wegen binnen het infrastructuurnetwerk. Stroomwegen zijn gericht op de optimale doorstroming van het gemotoriseerde verkeer, waarbij de hinder minimaal is en kruispunten zoveel mogelijk ongelijkvloers worden toegepast. Erftoegangswegen zijn juist gericht op het ontsluiten van erven (woningen en bedrijven), waarbij de oversteekbaarheid van langzaam verkeer belangrijker is dan de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer.

Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakel tussen stroom- en erftoegangswegen, en hebben als functie om het verkeer te verzamelen en door/langs gebieden te leiden, waarbij de focus met name op de doorstroming van het verkeer ligt. Binnen Mook en Middelaar zijn de Ringbaan, Heumensebaan, Lindenlaan, Bovensteweg – Veldweg en Groesbeekseweg aangeduid als gebiedsontsluitingswegen. Alle andere wegen zijn erftoegangswegen.

In het Mobiliteitsplan is benoemd dat de verkeersstructuur op basis van het categoriseringsplan uit 2007 in principe gehandhaafd kan worden, maar dat de routes op onder andere de Ringbaan, Heumensebaan, Lindenlaan en Groesbeekseweg extra aandacht behoeven. Op deze wegen is een discrepantie tussen de categorisering en het feitelijke gebruik.

Naast het toepassen van een lagere snelheidslimiet (30 km/uur in plaats van 50 km/uur) is de weg niet conform de CROW-richtlijnen ingericht. In Figuur 2-4 is het wegencategoriseringsplan opgenomen.



Figuur 2-4: Wegencategorisering gemeente Mook en Middelaar

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan hebben inwoners de kans gehad om op een conceptversie van het plan te reageren. Hieruit zijn de volgende aandachtspunten aan de orde gesteld op de routes tussen Groesbeek en de A73 (Ringbaan – Heumensebaan en Groesbeekseweg):

- Kruispunt Ringbaan - Middelweg: snelheid gemotoriseerd verkeer en het niet correct verlenen van voorrang.
- Kruispunt Heumensebaan – Lindelaan: onoverzichtelijk kruispunt.
- Ringbaan: snelheid gemotoriseerd verkeer, inhalen, bumperkleven als men zich aan de maximumsnelheid houdt. De trottoirs zijn slecht begaanbaar en de busdrempels zorgen voor geluidsoverlast.
- Kruispunt Heumensebaan – Oude Bovensteweg: snelheid gemotoriseerd verkeer en het niet correct verlenen van voorrang.
- Heumensebaan: men verleent niet correct voorrang, parkeren langs de weg vormt obstakels.
- Kruispunt Groesbeekseweg – Bisseltsebaan: parkeersituatie en voor fietsers gevaarlijk oversteekpunt.
- De gebiedsontsluitende functie van de Heumensebaan – Ringbaan en Groesbeekseweg conflicteert met de wens voor een leefbare en veilige dorpskern.

Op basis van de ruimtelijke ordening en het mobiliteitsbeleid valt te verklaren dat het logisch is dat er doorgaand verkeer aanwezig is in de kernen Mook en Molenhoek. De Ringbaan, Heumensebaan, Lindenlaan, Groesbeekseweg, Bovensteweg, Veldweg en Rijksweg zijn benoemd als gebiedsontsluitingswegen. Hierdoor hebben ze de functie om gebieden te ontsluiten.

Echter blijkt op basis van het mobiliteitsplan en de reacties hierop dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid nog wel de nodige aandacht behoeven. De inrichting van de weg lijkt niet overal overeen te komen met de functie van de weg.

Op de route via Molenhoek ligt een smal spoorviaduct waardoor (vracht- en landbouw)verkeer breder dan 2,1m en/of een as-last zwaarder dan 2,7 ton via Mook moet.

2.2 Eerdere onderzoeken

De ervaren overlast van de doorgaande routes tussen Groesbeek en de A73 door de kernen van Mook en Molenhoek speelt al jaren. Bij aanvang van de opdracht zijn de volgende voorgaande onderzoeken door de gemeente beschikbaar gesteld:

- Vervolgstudie verkeersafwikkeling Groesbeek-A73, Goudappel Coffeng, 26 maart 2008;
- Haalbaarheidsonderzoek verkeersverbinding Groesbeek-A73 (Voorkeursvariant 5a), Grontmij, 16 november 2009;
- Haalbaarheidsonderzoek verkeersverbinding Groesbeek-A73 – probleemanalyse, gemeenten Groesbeek en Mook en Middelaar, 2 juli 2010;
- Heumensebaan en Groesbeekseweg Duurzaam Veilig Verkenning maatregelen korte en Middellange termijn, HaskoningDHV B.V., 14 januari 2014;
- Onderzoek verkeersafwikkeling brug Heumensebaan te Molenhoek, IT&T, 14 december 2014;
- Maatregelenpakket mobiliteit Uitvoeringsprogramma 2019-2022, BVA, 31 oktober 2018;
- Startnotitie Ecozone Molenhoek', gemeente Mook en Middelaar, 14 oktober 2020;
- Verkeersanalyse Zuidflank Nijmegen', Goudappel, 9 december 2021.

In 2008 is onderzoek gedaan naar diverse varianten om het verkeer tussen Groesbeek en de A73 om de dorpskernen van Mook en Molenhoek heen te leiden (zie Figuur 2-5). De verschillende varianten zijn op vijf aspecten onderzocht, namelijk het economisch functioneren, milieu en landschap, leefkwaliteit (veiligheid en gezondheid), verkeersveiligheid en in zijn algemeenheid. Uit het onderzoek bleek variant 5a (route via Rijlaan -Heumensebaan – oostzijde spoor – Lindenlaan) het meest kansrijk.



Figuur 2-5: De onderzochte varianten in 2008 (bron: 'Vervolgstudie verkeersafwikkeling Groesbeek-A73', Goudappel Coffeng, 26 maart 2008)

Vervolgens heeft in 2009 een vervolgstudie plaatsgevonden, waarin de ruimtelijke, juridische en financiële consequenties van de realisatie van voorkeursvariant 5a zijn onderzocht. Aanvullend heeft de gemeente Mook en Middelaar een aanvullende notitie opgesteld, die concludeert dat variant 5a voordelen en kansen biedt op het gebied van leefbaarheid, fietsverkeer, economie, verkeersveiligheid, natuur & landschap en ketenmobiliteit. Er is nog geen besluit genomen of variant 5a wordt aangelegd. Dit is tevens ook een van de aanleidingen voor dit onderzoek.

In 2021 is onderzoek gedaan naar potentiële hublocaties voor de zuidflank van Nijmegen. Hierin is onder andere het treinstation Mook-Molenhoek benoemd, wat autoverkeer vanaf de A73 richting Nijmegen af kan vangen. De conclusie van het rapport geeft aan dat het niet voor de hand ligt dat dit verkeer van de A73 zal afvangen. De omrijbeweging voor de reizigers vanaf de A73 is hiervoor te groot. Wel zijn er kansen voor verkeer uit Malden en Groesbeek richting het zuiden. Al wordt hiervoor ook meegegeven dat de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de auto ongunstig is.

Daarnaast heeft de gemeente ook enkele onderzoeken uit laten voeren naar lokale maatregelen op de routes tussen Groesbeek en de A73. Het betreft enerzijds een studie naar een duurzaam veilige weginrichting op de twee routes, waarin maatregelen voor het verbeteren van de verkeerssituatie zijn omschreven. Enkele maatregelen hiervan zijn door de gemeente uitgevoerd. Anderzijds heeft de gemeente een onderzoek laten uitvoeren naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op het spoorviaduct door het toepassen van verkeerslichten. In deze studie wordt omschreven dat het probleem de veiligheidsbeleving van voetgangers betreft, maar dat objectief gezien de verkeersafwikkeling voor auto’s en fietsers redelijk goed verloopt. De studie concludeert dat bij toepassen van verkeerslichten de wachttijden voor het verkeer zullen toenemen, maar dat de verkeersafwikkeling wel veiliger en betrouwbaarder zal zijn. Vooralsnog zijn er geen verkeerslichten op het spoorviaduct geplaatst. Het plaatsen van de verkeerslichten kan, zeker bij een slecht ingesteld licht, de weerstand verhogen waardoor mensen de route via Mook wat vaker zouden kunnen kiezen. Al is de verwachting dat dit beperkt is. Het plaatsen van verkeerslichten helpt bij het verlichten van het veiligheidsprobleem voor de zwakke weggebruiker en agressie. Dit zal op lange termijn door de extra brug worden opgelost. Hierdoor is de verwachting dat de verkeerslichten op lange termijn niet nodig zijn.

Aanvullend geldt voor het spoorviaduct dat er al enige tijd sprake is dat er een verbreding/extra brug komt voor de zwakke weggebruiker. Echter is de realisatie hiervan afhankelijk van de werkzaamheden aan het spoor die al meermaals zijn uitgesteld. Het aanleggen van een aparte voorziening voor het zwakke verkeer maakt de verkeersafwikkeling veiliger en komt de doorstroming ten goede.

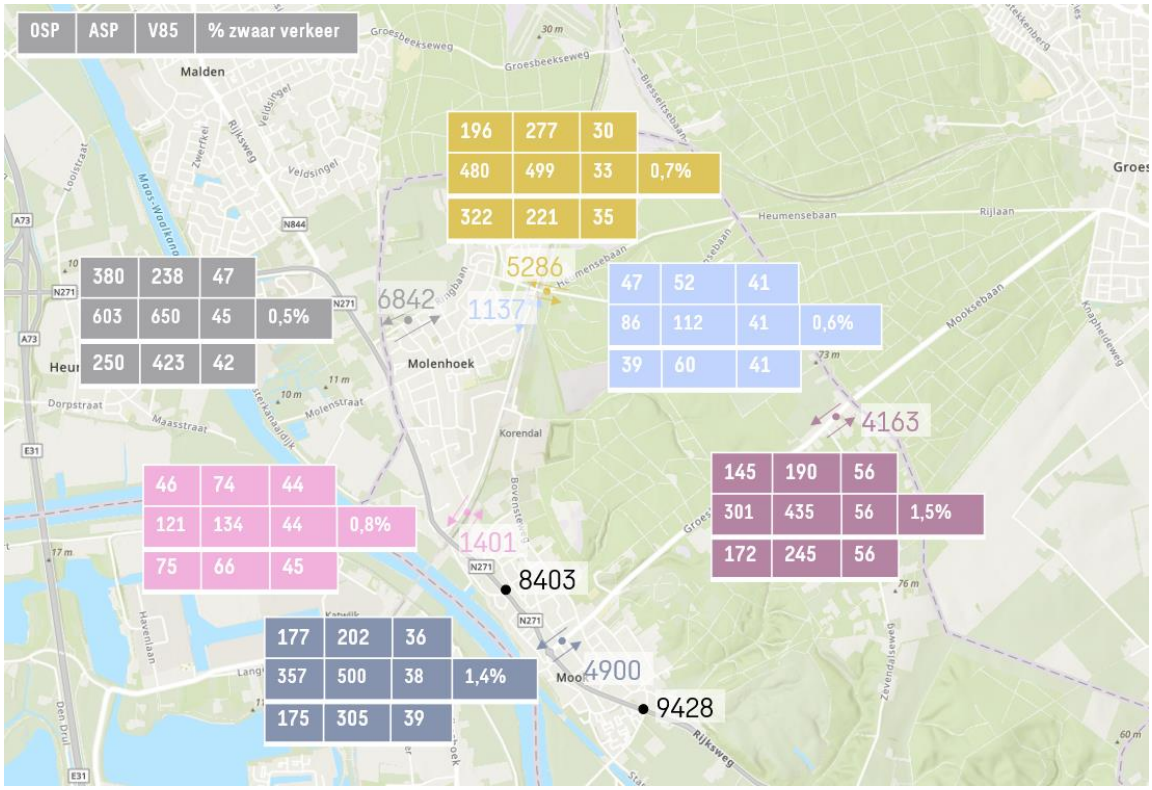
Het probleem is geen nieuw probleem en er zijn al diverse onderzoeken uitgevoerd gaande van een variantenstudie voor een nieuwe verbinding tot lokale onderzoeken. Indien er behoefte is aan nieuwe infrastructuur wordt variant 5A als meest haalbare variant gezien. Voor diverse lokale (herinrichtings)maatregelen geldt dat deze veelal niet (volledig) zijn uitgevoerd.

2.3 Verkeersintensiteiten en snelheid

2.3.1 Verkeerstellingen en snelheidsmetingen gemotoriseerd verkeer

Om inzicht in de verkeersintensiteiten te krijgen, zijn gedurende twee weken verkeerstellingen uitgevoerd op zes locaties in en rondom Mook en Molenhoek. Daarnaast is gebruik gemaakt van de vaste NDW-telpunten op de Rijksweg. Dit zijn permanente tellocaties op de provinciale wegen. Naast de voertuigintensiteiten geven de verkeerstellingen ook inzicht in onder andere type voertuigen (fiets, brommer, licht, middel en zwaar gemotoriseerd verkeer) en de V85-waarde. De V85-waarde is een verkeerskundige term om gereden snelheden te analyseren. De V85 omschrijft de snelheid die door 85% van het verkeer niet overschreden wordt. De V85-waarde geeft een beter zicht op de gemeten snelheden dan de gemiddelde snelheid, aangezien de gemiddelde snelheid beïnvloed wordt door extremen in de data.

Figuur 2-6 geeft een overzicht van de gemeten verkeerstellingen op werkdagen (april 2022, feestdagen niet meegenomen). Per telpunt is de werkdagintensiteit aangegeven. Daarnaast is per telpunt het drukste gemiddelde uurintensiteit (= aantal gemotoriseerde voertuigen per uur) per werkdag aangegeven in de tabellen. De eerste kolom van een tabel geeft de gemiddelde intensiteit in het drukste uur in de ochtendspits weer, de tweede kolom de gemiddelde intensiteit tijdens de avondspits, de derde kolom de V85 waarde en de vierde kolom het percentage vrachtverkeer (gemiddelde werkdagetmaal). De bovenste rij is voor de zuid/westelijke rijrichting, de onderste rij voor de noord/oostelijke rijrichting en de middelste rij beide rijrichtingen bij elkaar opgeteld. Ook is voor de twee permanente telpunten van de provincie de gemiddelde werkdagintensiteit in zwart op Figuur 2-6 weergegeven.



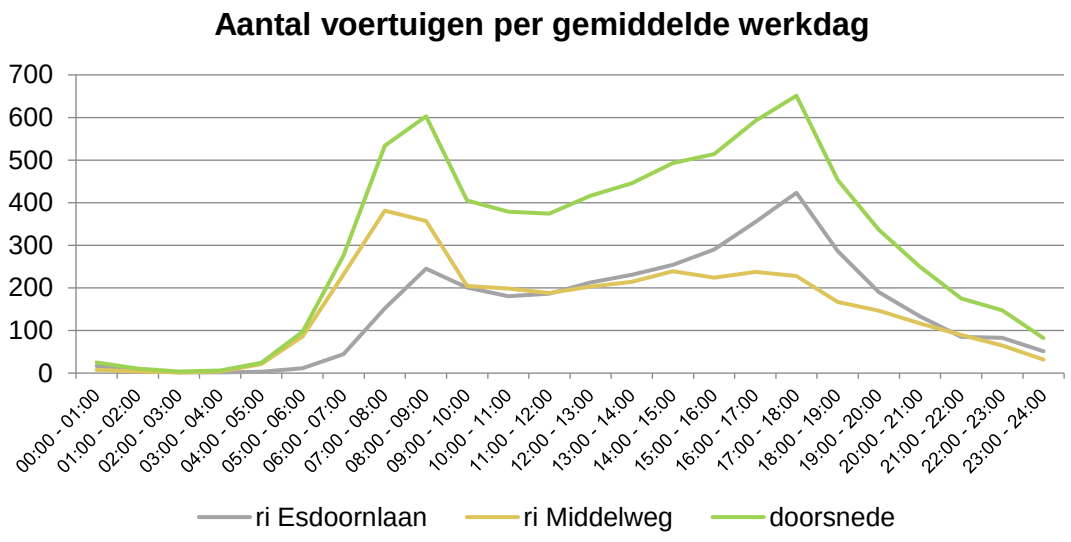
Figuur 2-6: Overzicht van de tellocaties en de etmaal- en spitsintensiteiten

Hieruit komende volgende bevindingen:

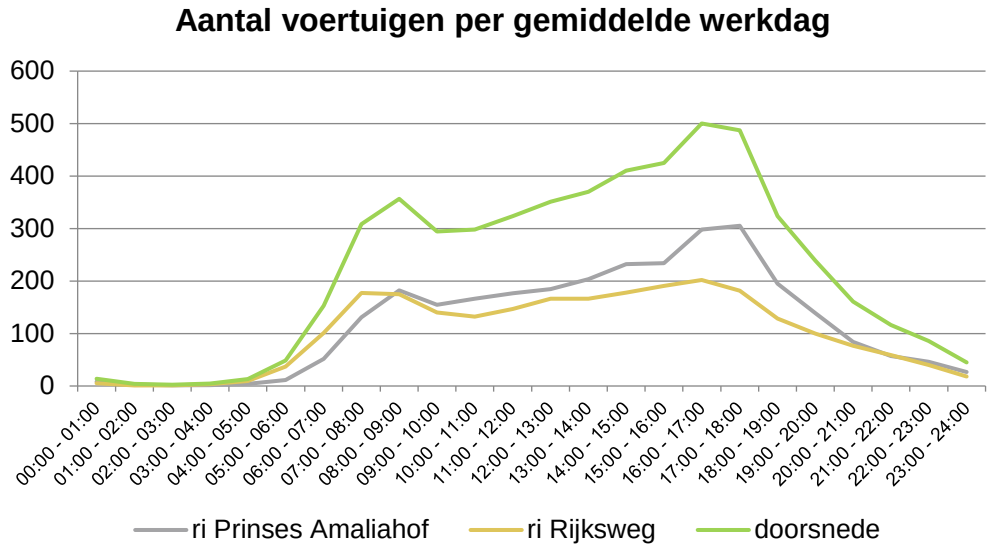
- Wanneer de uurintensiteiten worden vergeleken met de capaciteit van de wegen blijkt dat er geen sprake is van doorstromingsproblemen of file in de kernen van zowel Molenhoek als Mook. Ten gevolge van kruispunten of onverwachte hindernissen (vuilniswagen, verkeerd geparkeerd verkeer,…) is het uiteraard wel mogelijk dat er gedurende een korte tijd een korte wachtrij ontstaat, maar deze lossen snel op oftewel: er is geen sprake van een doorstromingsprobleem.
- Wanneer de intensiteiten bij het spoorviaduct worden vergeleken met deze bij het Zwaantje, ligt de intensiteit op de Heumensebaan hoger dan op de Groesbeekseweg (5286 ten opzichte van 4163).
- De verkeersintensiteit op de Ringbaan in Molenhoek is hoger dan op de Groesbeekseweg in Mook (circa 6.850 ten opzichte van 4.900). Het aandeel vrachtverkeer is hoger in Mook.
- Voor Molenhoek kan op basis van de cijfers worden geconcludeerd dat tijdens de ochtendspitsperiode ongeveer de helft van het verkeer richting de A73 lokaal verkeer is (196 gemeten voertuigen bij het bruggetje ten opzichte van 380 voertuigen bij de Middelweg). In de avondspits is ongeveer de helft van het verkeer richting Groesbeek lokaal verkeer (423 gemeten voertuigen bij de Middelweg ten opzichte van 221 voertuigen bij het bruggetje). Voor de kern Mook is het lokaal verkeer minder goed te bepalen.
- De gemeten V85-snelheid is op alle wegvakken hoger dan de geldende maximumsnelheid. Dit wil zeggen dat er te hard wordt gereden. In de kernen ligt deze snelheid wel nog onder de 50 km/h.

Uit de verkeerstellingen blijkt dat op de route Ringbaan – Heumensebaan het telpunt nabij de Middelweg het drukste is en op de route Groesbeekseweg het telpunt in de kern van Mook ter hoogte van de Gelrestraat. Deze twee punten zijn daarom nader geanalyseerd.

In Figuur 2-7 is het dagverloop van het gemotoriseerd verkeer op de Ringbaan ter hoogte van de telpunt tussen de Esdoornlaan – Middelweg in Molenhoek gedurende een gemiddelde werkdag weergeven. Figuur 2-8 toont het dagverloop op een gemiddelde werkdag op de Groesbeekseweg nabij het centrum van Mook.



Figuur 2-7: Dagverloop van het gemotoriseerd verkeer op de Ringbaan ter hoogte van de telpunt tussen de Esdoornlaan – Middelweg in Molenhoek.



Figuur 2-8: Gemiddelde dagverloop op de Groesbeekseweg nabij het centrum van Mook

Hieruit komen de volgende bevindingen:

- Voor beide wegen zijn duidelijk de ochtend- en avondspits waarneembaar.
- In de ochtendspits is het verkeer op de Ringbaan voornamelijk in de richting van de A73 georiënteerd. Tussen 05:00 en 06:00 in de ochtend is er sprake van meer, circa 100, voertuigen per uur (circa 2 per minuut). Dit is relatief vroeg. In de avondspits is juist de richting naar Groesbeek dominant.
- Voor de Ringbaan geldt dat de totale intensiteit tijdens beide spitsperiode gelijkaardig is. Voor de Groesbeekseweg geldt dat de avondspits beduidend drukker is.
- In de ochtendspits gaat er meer verkeer (2-3 keer zo veel) via de Heumensebaan richting de N271 en A73 dan via de Groesbeekseweg. In de avondspits is dat in deze richting redelijk gelijk.

Tot slot is gekeken naar de verdeling naar voertuigtype (licht, middel en zware voertuigen) op beide routes. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gemiddelde werkdagintensiteit naar voertuigtypen. Hieruit is af te lezen dat het aandeel zwaar verkeer op de Ringbaan met 0,5% (35 voertuigen per dag) beperkt is. Er rijden twee keer zoveel zware voertuigen via de Groesbeekseweg, met name in noordelijke richting. Ook voor het middelzwaar (vracht)verkeer, waaronder ook langere bestelbussen, geldt dat er van dit type meer voertuigen zijn gemeten in Mook dan in Molenhoek. Dit is uiteraard te verklaren door de aanwezigheid van het smalle spoorviaduct bij Molenhoek.

Tabel 2-1: Verdeling belasting Ringbaan en Groesbeekseweg naar voertuigtype per werkdag

Telpunt/richting	Licht	Middelzwaar (vracht)verkeer o.a. bestelbussen	Zwaar (vracht)verkeer
Ringbaan *- richting noord* *- richting zuid*	 3352 (97,5%) 3527 (95,5%)	 70 (2%) 129 (4%)	 16 (0,5%) 19 (0,5%)
Groesbeekseweg *- richting noord* *- richting zuid*	 2502 (93%) 2031 (92%)	 148 (5,5%) 147 (6,5%)	 39 (1,5%) 33 (1,5%)

2.3.2 Verkeerstellingen langzaam verkeer

De verkeerstellingen geven ook inzicht in het aantal (brom)fietsers op de verschillende telpunten. Voor de Lindenlaan zijn geen fietsintensiteiten bekend, aangezien de tellingen niet hebben plaatsgevonden op het vrijliggende fietspad.

Uit de tellingen blijkt dat op een gemiddelde werkdag de fietsintensiteiten het hoogst zijn op de Ringbaan nabij de Middelweg (circa 450 fietsers) en in de kern van Mook (circa 435 fietsers). Op het spoorviaductje passeren op een gemiddelde werkdag circa 420 fietsers.

Ter hoogte van het spoorviaductje op de Heumensebaan en nabij de Bisseltsebaan op de Groesbeekseweg geldt dat hier voornamelijk doorgaand fietsverkeer geteld is. In de kernen van Mook en Molenhoek is er mogelijk eerder sprake van oversteekbewegingen over de Ringbaan/Heumensebaan en Groesbeekseweg, dan dat fietsverkeer de routes voor het doorgaande autoverkeer volgt. De tellingen geven echter geen inzicht in de oversteekbewegingen.

2.3.3 Verkeersmodel

De gemeten verkeersintensiteiten zijn ook naast de cijfers uit het verkeersmodel gelegd. Het verkeersmodel bevat cijfers uit 2020 (pre-Corona) en een prognose van de intensiteiten in 2032 bij een hoge groei. Over het algemeen liggen de cijfers redelijk in lijn met het model. Voor de Ringbaan en Groesbeeksweg in het centrum van Mook liggen de gemeten cijfers hoger dan het model voor 2020 en bijna aan de waarden die verwacht worden in 2032. Op andere locaties liggen de gemeten intensiteiten nog onder de waarden van het model 2020.

Tabel 2-2: Cijfers verkeersmodel versus gemeten intensiteiten

Locatie	Verkeersmodel	Verkeersmodel	Tellingen
	(2020pre corona)	(2032H)	(voorjaar 2022)
Ringbaan (tussen Middelweg-Esdoornlaan)	6100	7000	6842
Heumensebaan (spoorviaduct)	5500	6600	5286
Lindenlaan (spoorviaduct)	1200	1300	1137
Lindenlaan (Rijksweg)	1500	1500	1401
Groesbeekseweg (centrum Mook)	4600	5000	4900
Groesbeekseweg (komingang)	4400	5000	4163
Rijksweg (t.h.v. Maasstaete)	10600	11400	8403
Rijksweg (t.h.v. Cuijksesteeg)	8100	9100	9428

2.3.4 Routekeuze van het verkeer

Naast verkeerstellingen is ook naar de Floating Car Data van TomTom gekeken. Deze data geeft inzicht in de routekeuze van weggebruikers. Er is hier enkel naar verhoudingen en niet naar absolute aantallen gekeken. Desalniettemin geeft de data een goede indicatie van hoe het verkeer over de verschillende routes verdeeld is. TomTom meet overigens ook de routekeuze wanneer er geen routebegeleiding actief is. Met behulp van selected link analyses is het mogelijk om routekeuzes van het verkeer inzichtelijk te maken. De selected link analyses zijn op drie locaties uitgevoerd, namelijk:

- Mookseweg, tussen de Houtlaan en Mooksestraat, richting de A73;
- Mookseweg, tussen de Houtlaan en Mooksestraat, richting Groesbeek;
- Rijksweg, tussen de Bagijnstraat en de Ringbaan, richting Molenhoek.

Opmerking: De analyse naar de routekeuze van het verkeer kijkt naar het doorgaande verkeer door de kernen Mook en Molenhoek. Het doorgaand verkeer is gedefinieerd als het verkeer dat geen herkomst of bestemming in Mook en Molenhoek heeft en verkeer dat zowel ter hoogte van de splitsing Mooksebaan – Rijlaan rijdt als net ten noordwesten van het kruispunt Rijksweg (N271) – Ringbaan. Overige routes (bijvoorbeeld Groesbeek – Mook – Milsbeek) vallen niet binnen de gehanteerde definitie in dit onderzoek van doorgaand verkeer. Het percentage doorgaande verkeer uit de TomTom-data is vervolgens toegepast op de uitkomsten van de verkeerstellingen.

Net als alle andere opgenomen cijfers in dit rapport dienen deze cijfers op correcte wijze geïnterpreteerd worden en in de juiste context worden behandeld.

In de analyse naar de routes is met name gekeken naar de ochtend- (07u-10u) en avondspitsperiode (15u-19u) op weekdagen tussen 2 april en 18 april, exclusief feestdagen. Daarnaast zijn voor deze analyse ook de volgende tijdsperioden beschikbaar:

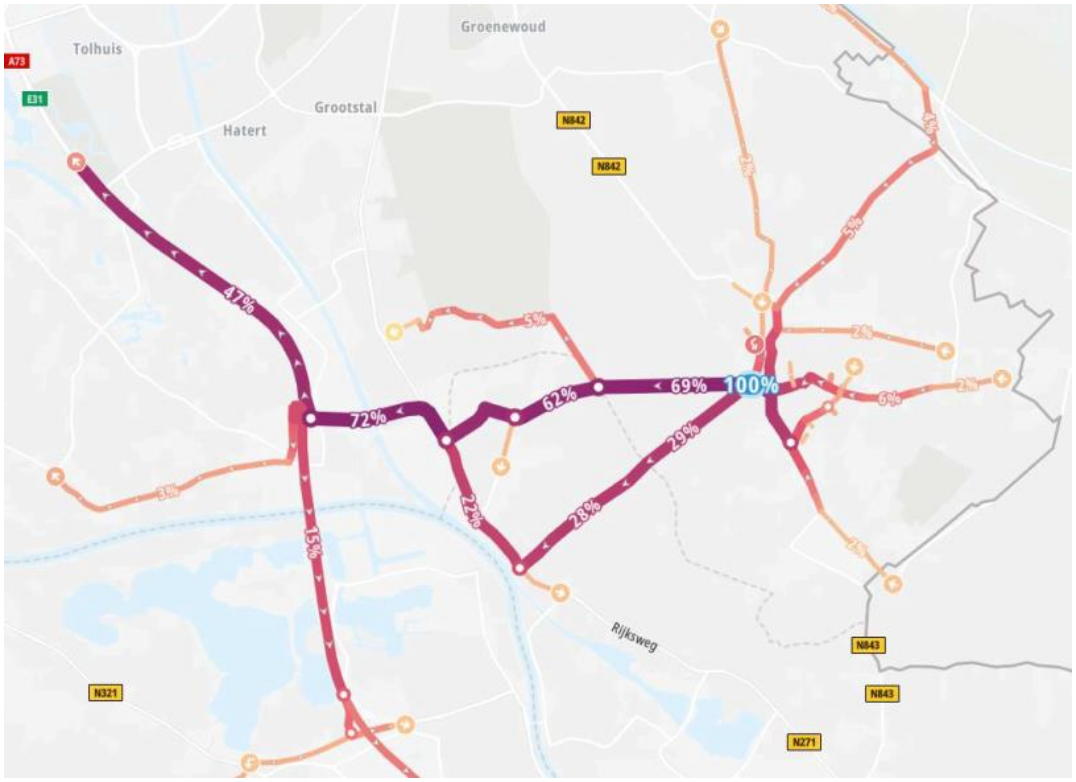
- weekdagen tussen 1 januari 2022 en 6 mei 2022[2];
- weekdagen tussen 1 januari 2021 en 31 december 2021;
- weekenden tussen 1 januari 2022 en 1 mei 2022.

Voor al deze perioden zijn de resultaten beschikbaar op uurniveau (behalve tussen 00u en 05u, dit is samengevoegd tot één resultaat), ochtendspits, periode tussen ochtendspits en avondspits, avondspits en gehele dag. Deze resultaten zijn ook bekeken en geanalyseerd. Op basis hiervan zijn de opgenomen resultaten in dit rapport geverifieerd. Dit wil zeggen dat ook over langere tijdsperiode de verhoudingen vergelijkbaar zijn met de waarden in dit rapport. De variatie in cijfers ten gevolge van een andere meetperiode is bij de bevindingen opgenomen.

[2] Op 6 mei 2022 is de selected link analyse uitgevoerd. Dit is de verklaring voor deze einddatum.

2.3.4.1 *Verdeling verkeer Groesbeek richting A73*

Figuur 2-9 geeft een overzicht van de routes van het verkeer dat in Groesbeek richting de A73 rijdt, net voordat ze het keuzemoment hebben om via de Mooksebaan/Groesbeekseweg of via de Rijlaan/Heumensebaan/Ringbaan te rijden gedurende de ochtendspits.

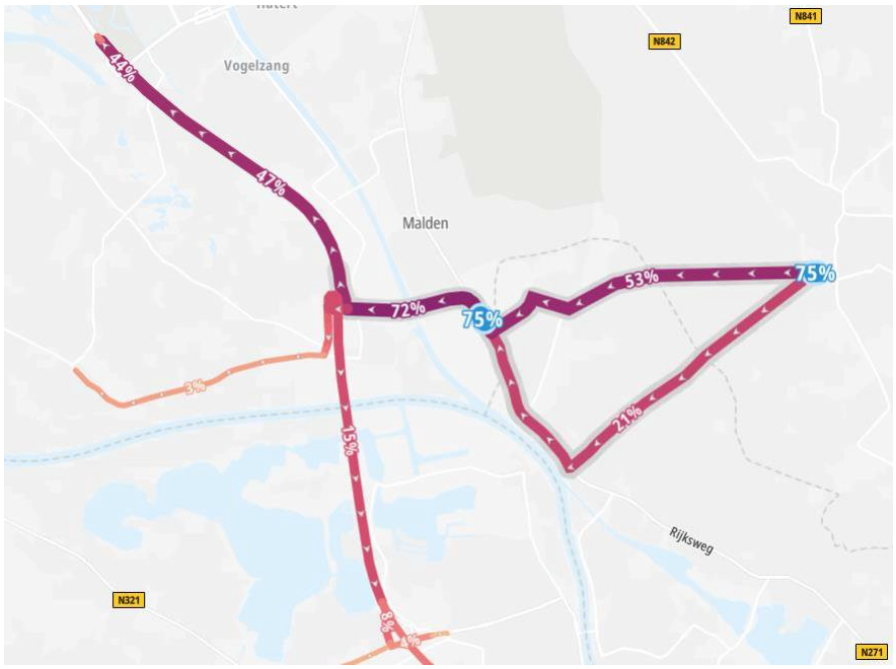


Figuur 2-9: Resultaat selected link analyse Groesbeek - A73 ochtendspits

Hieruit is voor de ochtendspits het volgende af te leiden:

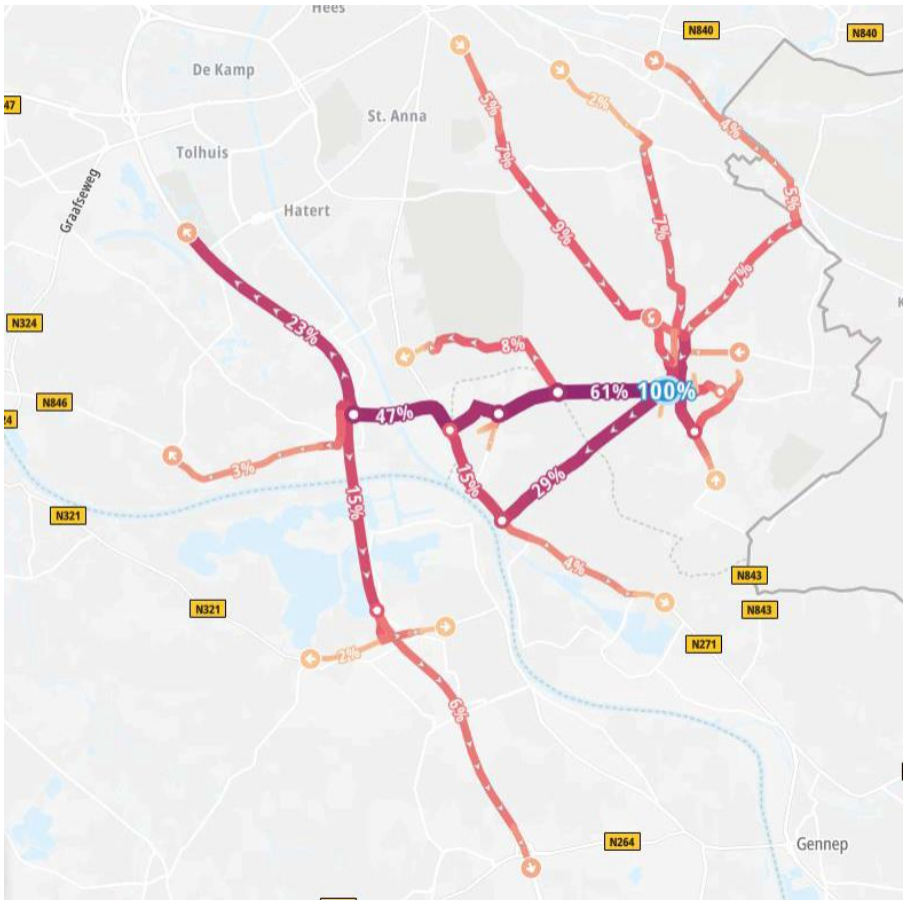
- 85% tot 90% van het verkeer dat op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/ Mooksebaan komt uit Groesbeek zelf.
- 60% tot 70% van het verkeer op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan kiest voor de route via de Rijlaan, 30% tot 40% via de Mooksebaan.
- 25% tot 28% van het verkeer op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan heeft een bestemming in Malden, Molenhoek, Mook of een zuidelijkere locatie langs de Rijksweg. Dit wil zeggen dat 72% tot 75% van het verkeer doorrijdt tot de aansluiting 3 van de A73.
- 47% van het verkeer op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan rijdt via de A73 naar het noorden, 15% naar het zuiden.

Wanneer er gekeken wordt naar verkeer dat tijdens de ochtendspits zowel over het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan rijdt en ook op het wegvak Rijksweg ten noorden van de aansluiting met de Rijbaan (zie Figuur 2-10), kan aanvullend gesteld worden dat van dit verkeer (gemiddeld 75%) 53% tot 56% van het verkeer kiest voor de route via Molenhoek.



Figuur 2-10: Resultaat selected link analyse doorgaand verkeer Groesbeek - A73 ochtendspits

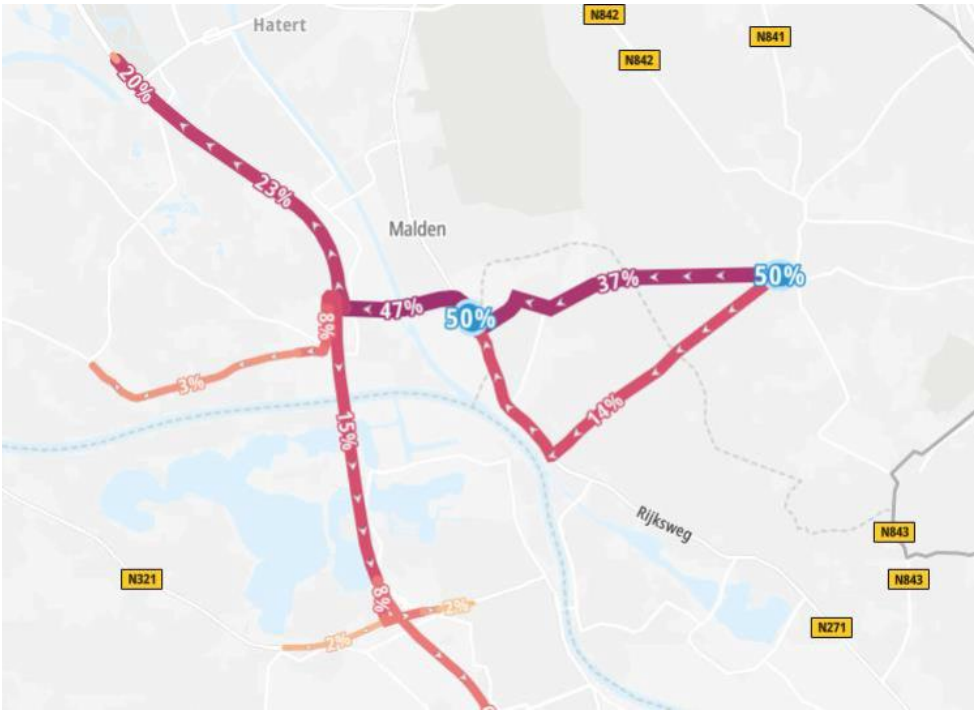
Figuur 2-11 toont het resultaat van dezelfde analyse uitgevoerd voor verkeer tussen Groesbeek en de A73 maar dan tijdens de avondspits.



Figuur 2-11:Resultaat selected link analyse Groesbeek - A73 avondspits

Hieruit is voor de avondspits het volgende af te leiden:

- 21% tot 23% van het verkeer komt vanuit Nijmegen en Nijmegen zuidoost.
- 48% tot 50% van het verkeer op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan rijdt door tot de Rijksweg ten noorden van Molenhoek, waarvan het merendeel de A73 oprijdt.
- 23% tot 27% rijdt naar het noorden op de A73, 13% tot 15% naar het zuiden.
- 61%-62% van het verkeer op het wegvak voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan kiest voor de route via de Rijlaan. Hiervan gaat 8% naar Malden en is nog eens 10% bestemmingsverkeer in Molenhoek.
- Van het verkeer dat voor de Mooksebaan kiest, is 10% bestemmingsverkeer voor Mook. 5% rijdt nog verder naar het zuiden over de Rijksweg. 1% tot 2% heeft een bestemming aan de Rijksweg of zijweg van de Rijksweg tussen Mook en Molenhoek. 14% tot 15% van het verkeer gemeten voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan via Mook is doorgaand verkeer uit Groesbeek.
- 50% van het verkeer is echt doorgaand verkeer (zie Figuur 2-12). 37% tot 40% van het verkeer gemeten voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan via Molenhoek is doorgaand verkeer. 14% tot 15% van het verkeer gemeten voor de splitsing Rijlaan/Mooksebaan via Mook is doorgaand verkeer uit Groesbeek.
- Qua bestemmingen valt op dat 7% tot 8% van het verkeer bij de aansluiting met Cuijk de A73 verlaat.



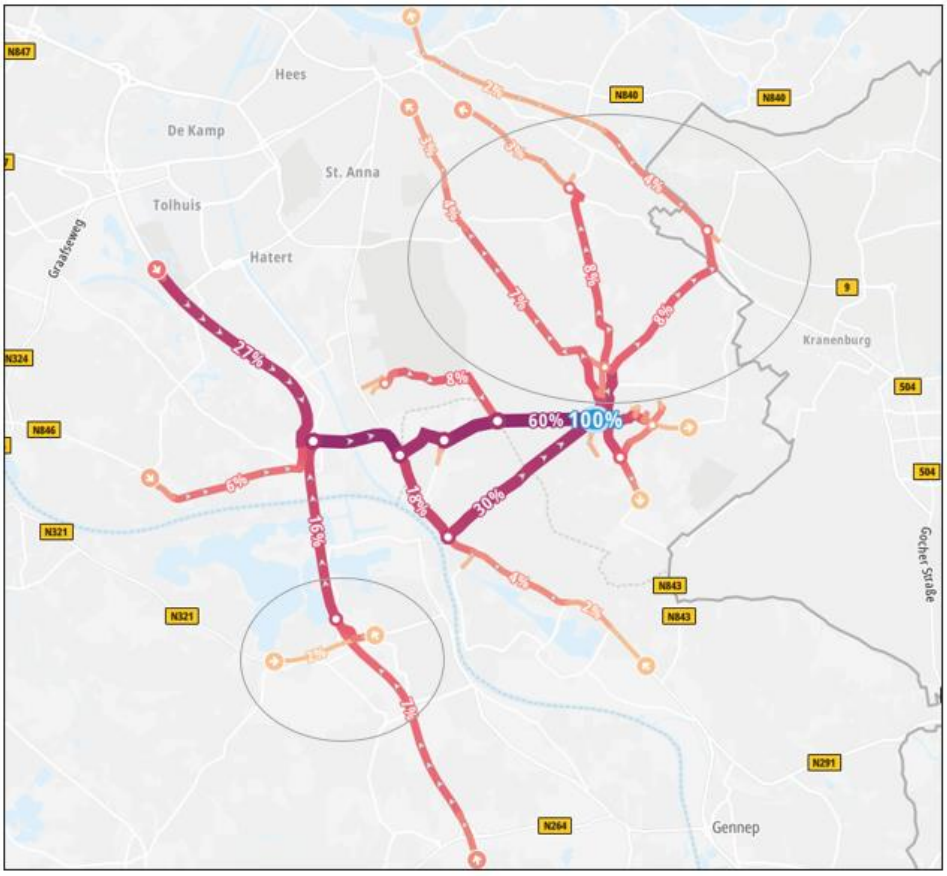
Figuur 2-12: Resultaat selected link analyse doorgaand verkeer Groesbeek - A73 avondspits

2.3.4.2 *Verdeling verkeer A73 - Groesbeek*

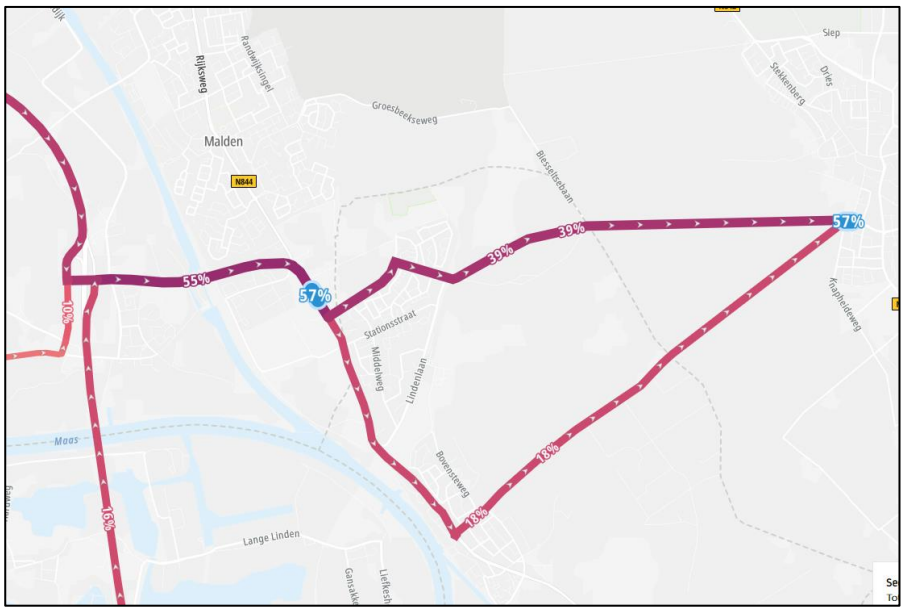
In onderstaande afbeeldingen is eenzelfde analyse uitgevoerd voor verkeer tussen de A73 en Groesbeek voor beide spitsperioden. Hierbij is het gekozen wegvak hetzelfde als hiervoor maar dan in de andere richting: dus waar het verkeer van de Rijlaan en Mooksebaan bij elkaar komen net voor de kern van Groesbeek.

Figuur 2-13 en Figuur 2-14 tonen de resultaten voor de ochtendspits. Hieruit is het volgende af te leiden:

- De ochtendspits A73-Groesbeek kent een duidelijk omgekeerd patroon ten opzichte van de avondspits Groesbeek-A73.
- 57% tot 60% van het verkeer is doorgaand verkeer. Het overige verkeer komt uit Malden (10%), Molenhoek (10%), Mook of ten zuiden van Mook (17%).
- 27% tot 36% komt uit het noorden van de A73, 14% tot 17% uit het zuiden. Een aanzienlijk deel (9% tot 10% van de 14% tot 17%) van dit verkeer uit het zuiden komt uit Cuijk.

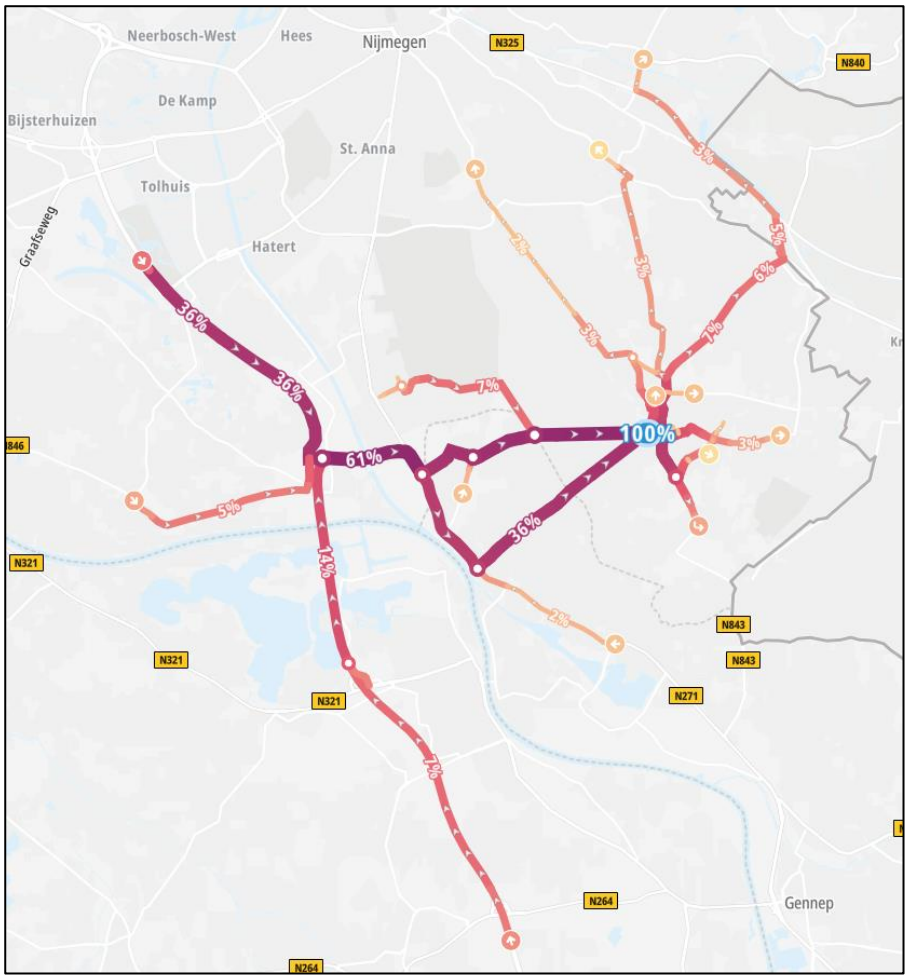


Figuur 2-13: Resultaat selected link analyse A73 - Groesbeek ochtendspits

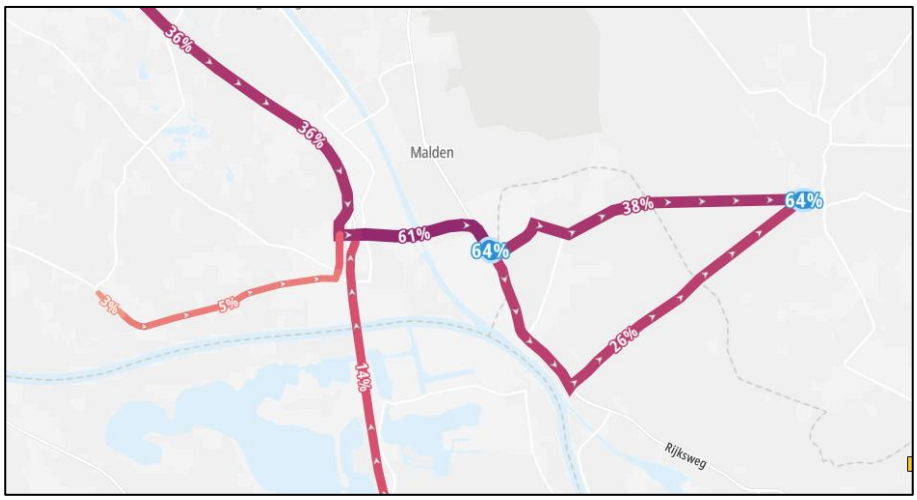


Figuur 2-14: Resultaat selected link analyse doorgaand verkeer A73 - Groesbeek ochtendspits

Figuur 2-15 en Figuur 2-16 tonen de resultaten van dezelfde selected link analyse voor de avondspits.



Figuur 2-15: Resultaat selected link analyse A73 - Groesbeek avondspits



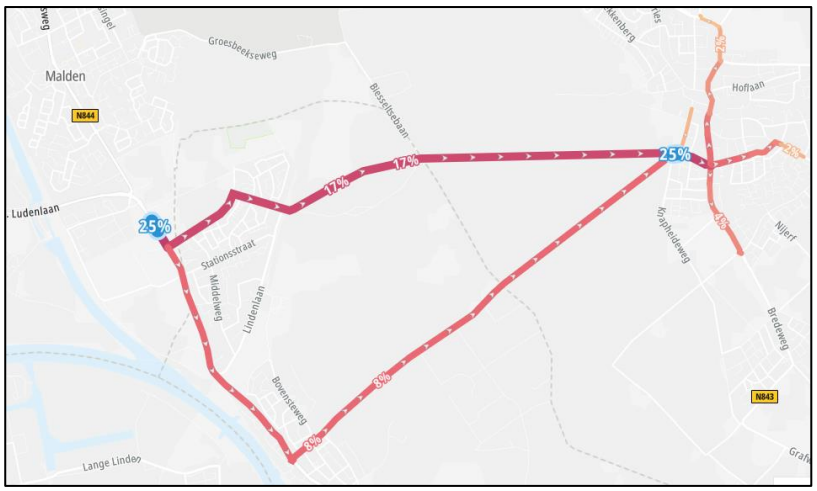
Figuur 2-16: Resultaat selected link analyse doorgaand verkeer A73 - Groesbeek avondspits

Voor de avondspits valt af te leiden dat:

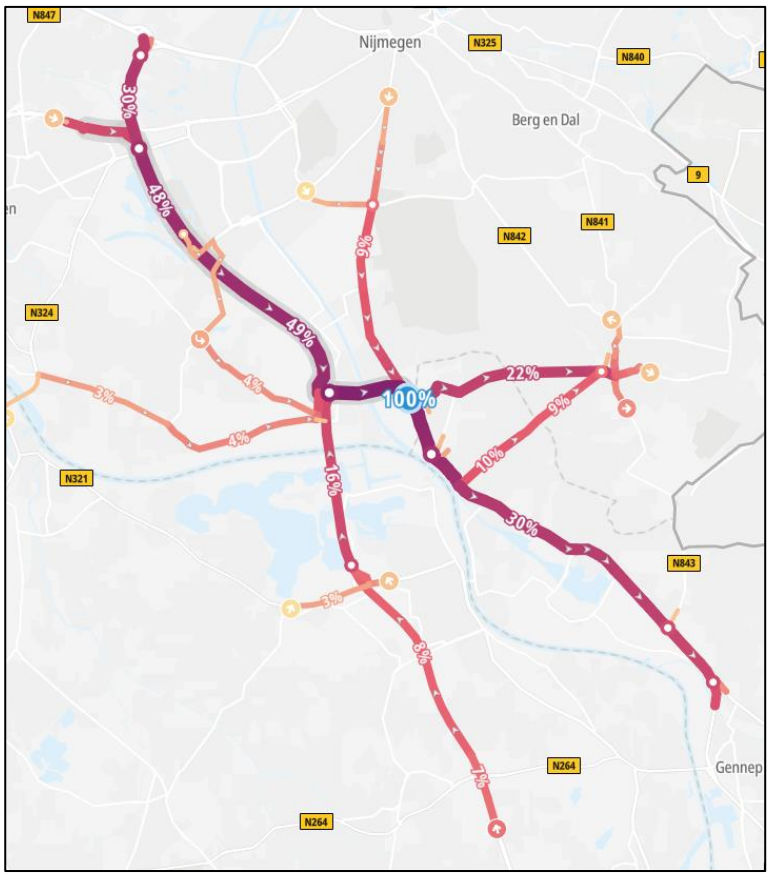
- 56% tot 58% van het verkeer na de samenkomst Rijlaan/Mooksebaan komt van de route Rijlaan, 42% tot 44% via de Mooksebaan.
- 64% tot 65% van het verkeer doorgaand verkeer is. Het overige verkeer richting Groesbeek komt uit Molenhoek (10%), Malden (8%), Rijksweg of Mook (10%).
- 36% tot 40% komt vanaf de A73 uit het noorden, 14% uit het zuiden waarvan 5% tot 6% uit Cuijk komt.
- 14% tot 15% heeft een bestemming buiten de kern Groesbeek. Het merendeel gaat naar Nijmegen/Nijmegen zuidoost.

2.3.4.3 Verdeling verkeer Rijksweg - Groesbeek

Tot slot is gekeken naar het aandeel verkeer op de Rijksweg dat richting Groesbeek rijdt. Uit de analyse blijkt dat dit om een aandeel van 22% tot 25% in de ochtendspits en 23% tot 27% in avondspits gaat. De Rijksweg wordt veelal gebruikt voor de ontsluiting van de kernen langs de Rijksweg (Gennep, Middelaar, Mook, Molenhoek, Malden tussen de kernen en van en naar de A73.



Figuur 2-17: Resultaat selected link analyse doorgaand verkeer Rijksweg - Groesbeek ochtendspits.



Figuur 2-18: Resultaat selected link analyse Rijksweg - Groesbeek ochtendspits

Op basis van de intensiteiten rijdt er in Molenhoek meer verkeer dan in Mook. Echter heeft Mook wel meer vrachtverkeer. Op basis van de tellingen en selected link analyses is zichtbaar dat er sprake is van doorgaand verkeer tussen A73 en Groesbeek (en vice versa) in de kernen Mook en Molenhoek. Afhankelijk van de rijrichting en het tijdstip (ochtend- of avondspits) varieert het aandeel doorgaand verkeer tussen 50% en 75%. In deze selected link analyse is doorgaand verkeer gedefinieerd als verkeer dat zowel gemeten is bij de splitsing/samenvoeging Rijlaan/Mooksebaan in Groesbeek als op het wegvak op de Rijksweg net ten noorden van de Ringbaan. Dit wil ook zeggen dat er ook een aanzienlijk deel verkeer uit of naar Groesbeek een bestemming of herkomst heeft in Malden, Molenhoek, Mook of ten zuiden van Mook en dus niet doorrijdt naar de A73.

Qua snelheden wordt er bijna overal een hogere V85 gemeten dan de maximum snelheid. Dit wijst erop dat er structureel harder wordt gereden dan toegestaan.

2.4 Weginrichting

In het Mobiliteitsplan wordt aangegeven dat de inrichting van diverse wegen niet overeenkomt met de functie. Daarom is gekeken naar de huidige weginrichting van de Ringbaan, Heumensebaan en Groesbeekseweg.

2.4.1 Ringbaan

De Ringbaan is een weg met één rijstrook per rijrichting zonder asmarkering gelegen in een 30 km/uur gebied en kent aan beide zijden een smalle fietsstrook van circa 1,5 meter. De totale breedte van de weg bedraagt circa 8,8 meter. De rijrichtingen zijn niet met markering gescheiden en op enkele plaatsen zijn wegversmallingen, al dan niet in combinatie met busdrempels, toegepast. Aan de zijde van de woningen is op veel plaatsen sprake van langsparkeren en is een trottoir aanwezig. Voor alle kruispunten geldt dat rechts voorrang heeft, behalve ter hoogte van de oversteek met de fietsstraat Middelweg. Hier dient het autoverkeer te stoppen, alvorens ze het kruispunt op kunnen rijden. De kruispuntvlakken zijn enkel voorzien van taludmarkering, maar niet verder geaccentueerd, waardoor ze mogelijk niet goed opvallen.



Figuur 2-19: Huidige weginrichting Ringbaan

De Ringbaan ligt weliswaar in een 30 km/uur zone, maar kent diverse wegkenmerken die hier niet aan voldoen. Dit omvat met name de breedte en verhardingssoort van de weg, de aanwezigheid van fietsstroken en de voorrangsregeling ter hoogte van de Middelweg. Dit zorgt voor een vertekend beeld voor weggebruikers, waardoor ze de indruk kunnen krijgen dat ze hier 50 km/uur of zelfs harder mogen rijden (uitgaande dat ze geen rekening houden met de aanwezige bebording in verband met geldende maximum snelheid).

2.4.2 Heumensebaan

De Heumensebaan is in de kern van Molenhoek een weg met één rijstrook per rijrichting zonder asmarkering gelegen in een 30 km/uur gebied. De breedte van de weg varieert tussen de 6,5 en 5,5 meter. Er zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig en aan de zuidzijde van de Heumensebaan zijn op sommige plekken parkeervakken voorzien. Langs de gehele zuidzijde ligt een trottoir. Daarnaast zijn er vijf voetgangersoversteekplaatsen met een zebrapad over de Heumensebaan aangelegd. Buiten de taludmarkering zijn de kruispuntvlakken niet geaccentueerd, waardoor de kruispunten mogelijk niet goed opvallen. Voor alle kruispunten geldt voorrang van rechts, behalve voor de bestuurders uit de Lierdwarsweg.



Figuur 2-20: Huidige weginrichting Heumensebaan

Door de inrichting en omgevingsfactoren zoals de parkeerhavens met parkeerhoek van 90°, woningen en/of deuren van fietsenstalling dicht langs de weg, geen aparte rijstroken, voorrangsregeling en minimale breedte ter hoogte van de parkeervakken lijkt de Heumensebaan binnen Molenhoek niet ontworpen voor een doorstromingsfunctie. Echter is het ook niet ingericht als 30 km/h weg. Daarvoor is de weg te breed en is asfalt niet de meest gewenste verhardingssoort.

2.4.3 Groesbeekseweg

De Groesbeekseweg kent verschillende profielen. In Mook ligt de Groesbeekseweg in een 30 km/uur zone, die start/eindigt ter hoogte van de Generaal Gavinstraat. In de schoolomgeving is asfalt met een klinkermotief toegepast en liggen fietssuggestiestroken van 1,5 meter breed. Daarnaast is sprake van langsparkeren. De weg is hier ongeveer 6 meter breed. Ondanks dat sprake is van een 30 km/uur zone is verkeer op de Groesbeekseweg in de voorrang. Ter hoogte van de Koningin Julianastraat verandert de rijbaan voor het autoverkeer naar grijs asfalt. Er zijn nog altijd fietssugesstiestroken (1,5 meter breed) en het verkeer op de Groesbeekseweg is in de voorrang. De weg blijft circa 6 meter breed.

Bij het uitrijden van de 30 km/uur zone wordt de maximumsnelheid 50 km/uur, verdwijnt het trottoir en gaan de fietssuggestiestroken over in een fietsstrook. De rijbaanbreedte van het autoverkeer neemt toe van circa 3 tot 6 meter en de rijrichtingen zijn met markering van elkaar gescheiden. Kruispuntvlakken zijn met taludmarkering vormgegeven en op enkele plekken zijn wegversmallingen toegepast. Ter hoogte van de wegversmallingen wordt het fietsverkeer fysiek van het overig verkeer gescheiden. Bij de provinciegrens gaat het aanliggend fietspad over op een vrijliggend fietspad en neemt de maximum snelheid naar 80 km/uur toe.

Ten slotte is het belangrijk om te melden dat de Groesbeekseweg buiten de bebouwde kom een berg is. Het gevolg hierdoor is dat bergopwaarts voor vrachtwagens en fietsers het moeilijk is om een bepaalde snelheid te behalen, terwijl bergafwaarts eenvoudig harder kan worden gereden. Voor de fietser is het zelfs met remmen uitdagend om onder de 30 km/h te blijven.



Figuur 2-21: Huidige weginrichting Groesbeekseweg

Voor de drie onderzochte wegen is de inrichting niet optimaal in relatie tot de functie en gewenste maximumsnelheid van de weg. Dit kan zorgen voor problemen qua snelheid, verkeersveiligheid, geloofwaardigheid en leefbaarheid.

2.5 Verkeersveiligheid

De analyse naar de verkeersveiligheid kijkt enerzijds naar de geregistreerde ongevallendata en anderzijds naar locaties en verkeersgedrag die door de omwonenden als onveilig worden beschouwd. De geregistreerde ongevallendata geeft een eerste indicatie van de (aanwezigheid van) verkeersveiligheidsknelpunten in de infrastructuur, maar biedt onvoldoende inzicht om een gedetailleerd beeld van de verkeersveiligheidsknelpunten op het netwerk te verkrijgen. Immers, niet alle ongevallen worden (correct) geregistreerd en ook situaties die bijna in een ongeval resulteren, dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden. Hiervoor zijn enerzijds de klachten en meldingen die bij de gemeente bekend zijn geïnventariseerd, anderzijds zijn via digitale interviews de dorpsraden en lokale actiegroepen bevraagd naar de belangrijkste verkeersonveiligheidspunten.

2.5.1 Geregistreerde ongevallendata

Met behulp van VIA-Stat[3] zijn de geregistreerde ongevallen in de gemeente Mook en Middelaar geanalyseerd. Hierbij is zowel gekeken naar het ongevallenbeeld op de routes tussen Groesbeek en de A73, als naar de gemeente Mook en Middelaar als geheel . De analyse van de ongevallendata richt zich op de periode 2017-2021. Hierbij dient opgemerkt te worden dat er binnen deze periode enkele infrastructurele aanpassingen hebben plaatsgevonden op het kruispunt Middelweg – Heumensebaan, waarbij een nieuwe fietsverbinding is gecreëerd en het kruispunt enkele malen is aangepast om de verkeersveiligheid te vergroten. Ook dient opgemerkt te worden dat de analyse is gebaseerd op de geregistreerde ongevallen. Door de onderregistratie[4] ligt het werkelijke aantal ongevallen waarschijnlijk hoger.

In de gemeente Mook en Middelaar zijn tussen 2017 en 2021 123 ongevallen geregistreerd, waarvan in 26 gevallen sprake was van letselongevallen en in 2 gevallen van een dodelijk ongeval. De dodelijke ongevallen werden geregistreerd op de Groesbeekseweg ter hoogte van de zijstraat Generaal Gavinstraat (2 fietsers onderling) en op de N271 nabij de zijstraat Startse Dalweg (eenzijdig auto-ongeval).

Op de routes tussen de A73 en Groesbeek, via de Heumensebaan-Ringbaan en de N271-Groesbeekseweg, werden in de periode 2017-2021 54 ongevallen geregistreerd, waarvan 14 met letsel en 1 dodelijk ongeval (zie ook Figuur 2-22). Het hoogste aantal ongevallen werd geregistreerd op het kruispunt Lindelaan – N271, waar 6 ongevallen plaatsvonden. Andere locaties waar meerdere ongevallen werden geregistreerd zijn bij het kruispunt Middelweg – Ringbaan en op de Ringbaan tussen de Esdoornlaan en de Heumensebaan (elk 3 ongevallen in 5 jaar tijd). Deze aantallen zijn dermate laag dat niet gesproken kan worden over een verkeersongevallenconcentratie of ‘black-spot’.

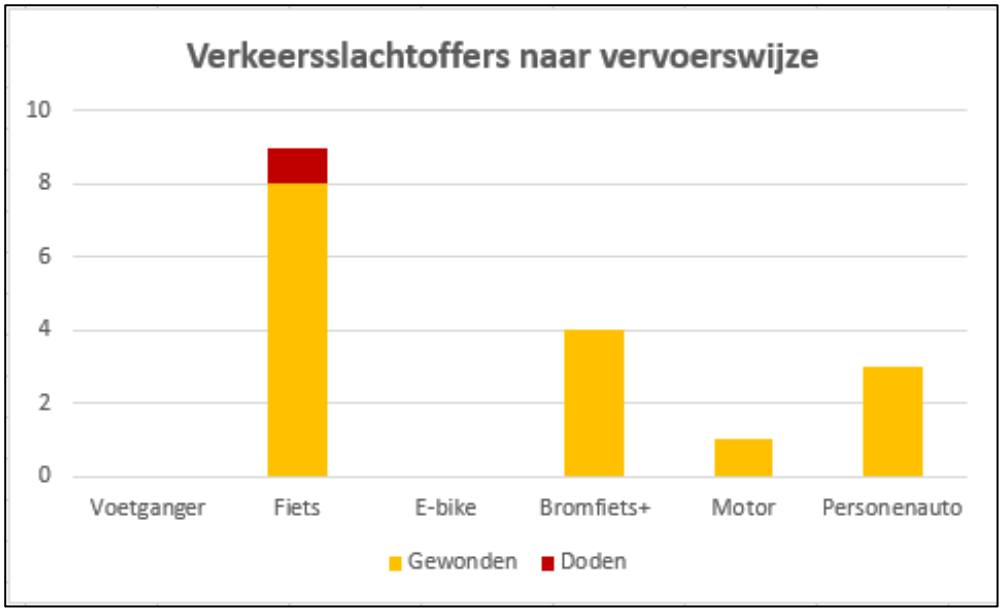
[3] VIA-Stat maakt gebruik van de STAR-database. Dit is een initiatief van de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en VIA Traffic Solutions Software dat gezien kan worden als een aanvulling op het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) van de politie.

[4] Niet alle ongevallen worden door de politie (correct en volledig) geregistreerd.



Figuur 2-22:De verkeersslachtoffers op de routes tussen de A73 en Groesbeek in de gemeente Mook en Middelaar in de periode 2017-2021

De geregistreerde ongevallen betreffen voornamelijk flankongevallen (10 ongevallen) op de N271 en kop-staart-ongevallen (9 ongevallen) op de verschillende routes. Bij 18 van de 54 geregistreerde ongevallen (circa 35%) was sprake van betrokkenheid van kwetsbare weggebruikers (voetgangers en (brom)fietsers). In Figuur 2-23 is een overzicht opgenomen van het aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze op de routes tussen de A73 en Groesbeek. Het zijn met name fietsers die gewond raken, gevolgd door bromfietsers. Er zijn geen ongevallen met e-bikes of voetgangers geregistreerd.



Figuur 2-23: De verkeersslachtoffers naar vervoerswijze op de routes tussen de A73 en Groesbeek in de gemeente Mook en Middelaar in de periode 2017-2021

Tijdens het onderzoeksperiode zijn nog enkele ongevallen gebeurd waarvan ook met letsel. Deze zijn nog niet in de data opgenomen, maar wel via mediaberichten bij de onderzoekers bekend geraakt. Het betrof voornamelijk ongevallen bij de kruising van het snelfietspad Middenweg met Ringbaan en een melding over gevallen fietsers bij het afdalen van de Groesbeekseweg.

2.5.2 Subjectieve verkeersonveiligheid

Met betrekking tot de verschillende routes tussen de A73 en Groesbeek zijn de volgende klachten in relatie tot verkeersveiligheidsaspecten bij de gemeente Mook en Middelaar bekend:

Ringbaan - Heumensebaan

- Er is veel doorgaand verkeer tussen de A73 en Groesbeek wat niet de route volgens de routeborden rijdt (via de Groesbeekseweg). De intensiteit op de route is aan de hoge kant.
- Hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer.
- Vrachtverkeer dat er te laat achter komt dat zij het spoorviaduct niet over kunnen. De daaropvolgende keerbewegingen leveren mogelijk gevaarlijke situaties op.
- Onduidelijkheid over de voorrangssituaties op de Ringbaan.
- Agressief rijgedrag nabij de wegversmallingen en het bruggetje.
- Slechte oversteekbaarheid langzaam verkeer Heumensebaan tussen de Ringbaan en Lindelaan.
- Weinig ruimte voor de fietser, met name op de Heumensebaan buiten de bebouwde kom, waar het autoverkeer met 60 km/uur voorbij rijdt.

Groesbeekseweg

- Hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer.
- Oversteekbaarheid kruispunt Bisseltsebaan-Groesbeekseweg.
- Buiten de bebouwde kom is de weg erg breed en zijn er lange rechtstanden, waardoor de snelheid toeneemt en de verkeersveiligheid mogelijk afneemt.
- Binnen de bebouwde kom is de weg smal, waardoor fietsers zich opgejaagd voelen, ondanks de maximumsnelheid van 30km/h.

Uit de interviews met de verschillende stakeholders zijn de volgende aanvullende verkeersveiligheidsaspecten benoemd:

Ringbaan – Heumensebaan

- De voetgangersoversteekplaatsen over de Heumensebaan worden als onveilig beschouwd.
- De fietsoversteek Middelweg wordt als onveilig beschouwd. Bestuurders volgen het STOP-gebod niet altijd op.

Groesbeekseweg

- De hoeveelheid vrachtverkeer in relatie tot de schoolomgeving is onwenselijk.
- De Groesbeekseweg is te smal voor tegemoetkomend vrachtverkeer om elkaar veilig en vlot te laten passeren.
- Vrachtwagens wijken uit over het fietspad om overig gemotoriseerd verkeer in te laten halen.
- Voetgangers op de rotonde worden laat opgemerkt, omdat bestuurders focussen op het kunnen oprijden van de rotonde.

Op basis van de verkeersveiligheidsanalyse is te zien dat er op beide routes diverse locaties zijn waar een of meerdere ongevallen zijn geregistreerd, veelal met een zwakke weggebruiker als betrokkene. Er zijn vier locaties waar meerdere ongevallen zijn geregistreerd: Rijksweg/Lindenlaan, Middelweg/Ringbaan, Ringbaan ter hoogte van wegversmalling en spoorviaduct.

Vanuit de subjectieve verkeersonveiligheid komen diverse factoren aan bod.

2.6 Interviews met stakeholders

Om een goed beeld te verkrijgen van de ervaren overlast van het verkeer tussen Groesbeek en de A73 hebben diverse digitale gesprekken met stakeholders plaatsgevonden. De gemeente heeft de partijen doorgegeven die voor een interview zijn uitgenodigd. De gesprekken zijn gevoerd met de volgende belangengroepen:

- Dorps- en wijkraden:
  - Dorpsraad Molenhoek;
  - Wijkraad De Bisselt;
  - Buurtcomité Maasveld.
- Actiegroepen:
  - BOOMM;
  - DUW – Molenhoek;
  - werkgroep Groesbeekseweg;
  - Kerngroep verkeersproblematiek Heumensebaan – Ringbaan;
  - Eendracht 30;
  - Sportcentrum Lierdal.
- Natuurorganisaties:
  - Natuurmonumenten;
  - landgoed Mookerheide – natuurbegraafplaats;
  - Natuurgroep Animo.
- Gemeenten:
  - gemeente Berg en Dal;
  - gemeente Mook en Middelaar.

2.6.1 Heumensebaan – Ringbaan

Tijdens de interviews zijn de volgende aanvullende zaken met betrekking tot knelpunten op de route Heumensebaan – Ringbaan benoemd:

<u>Algemeen</u>

- DUW heeft een klachtenboek opgesteld om aan te tonen dat er klachten zijn over onveilige verkeerssituaties voor (jonge) kinderen, slaaptekort en geluidsoverslag door een zeer vroege ochtendspits.

<u>Verkeersintensiteiten en geluidsoverlast:</u>

- Er is sprake van een vroege ochtendspits door veel werkenden en bouwvakkers. De aanhangwagens (met losse spullen erin) en de luide muziek zorgen in de vroege ochtenduren (vanaf 5 uur) voor veel geluidsoverlast.
- Het remmen en optrekken bij de gelijkwaardige kruispunten zorgt voor veel geluidsoverlast. Bij een natwegdek is dit nog erger.
- Auto’s komen vaak in groepjes voorbij, waardoor de geluidsoverlast toeneemt.
- Op werkdagen veroorzaakt woon-werkverkeer overlast, in de weekenden het recreatief verkeer.
- Het Jachtslot wordt momenteel gerenoveerd (inclusief toevoeging laagdrempelige horeca). Als dat klaar is, genereert dat ook weer verkeer.
- Verkeer op de Heumensebaan en Ringbaan is in de spitsperioden toegenomen de afgelopen jaren. Mensen beschouwen de route als doorgaande weg.
- De toekomstige woningbouwontwikkelingen zullen nog meer verkeer aantrekken via de route Ringbaan – Heumensebaan.

Situatie rondom het bruggetje

- Voetgangers en fietsers worden van de weg gedrukt ter hoogte van het bruggetje.
- Soms rijden ook vrachtwagens over het bruggetje, wat niet de bedoeling is.

Overig

- Het netwerk van voetpaden is niet compleet. Er ontbreekt een trottoir aan de Heumensebaan, mensen die met de fiets de poort uitlopen, staan direct op de weg.
- De politie kan niet handhaven, omdat de weginrichting niet overeenkomt met een 30 km/uur gebied.
- Achteruit wegrijden haaksparkeervakken Heumensebaan is erg moeilijk.
- De aanrijdroutes van de politie en ambulances zijn via de Ringbaan – Heumensebaan. Mogelijk staat dit maatregelen in de weg.

2.6.2 Groesbeekseweg

Tijdens de interviews zijn de volgende aanvullende zaken met betrekking tot knelpunten op de route Groesbeekseweg benoemd:

Algemeen

- De weginrichting komt niet overeen met de snelheidslimieten, waardoor handhaving door de politie niet mogelijk is.
- Op de weg tussen Groesbeek en Milsbeek zijn maatregelen genomen waardoor er mogelijk meer verkeer in Mook is gekomen.
- De werkgroep Groesbeekseweg heeft een visiestuk opgesteld waarin de klachten ten aanzien van de leefbaarheid en veiligheid zijn opgenomen.

Vrachtverkeer

- Het vrachtverkeer produceert bovenaan de berg een zwaar geluid door het hoge toerental. Bij nat asfalt is ook het rolgeluid van het vrachtverkeer goed hoorbaar. Daarnaast is ook sprake van trillingshinder.
- Het vrachtverkeer kan moeilijk de chicane en de rotonde passeren.

Geluidsoverlast

- Geluidsoverlast door aannemers met aanhangers in de vroege ochtend.

Parkeren

- De parkeerplaatsen bij Bikepark en Mookerheide staan vaak vol, waardoor verkeer elders parkeert zoals in de berm of op het fietspad of er ontstaat zoekverkeer.

2.7 Geluid en gevolgen van wegverkeer

Op basis van de gemeten verkeersintensiteiten is een geluidsmodel opgesteld, waarvan de resultaten in Figuur 2-24, Figuur 2-25 en Figuur 2-26 zijn opgenomen. Het model toont waarden die bestaan uit het gewogen gemiddelde op etmaalniveau. Hierbij worden pieken en dalen uitgemiddeld maar in beperkte mate.

De geluidniveaus zijn conform de Wet geluidhinder als volgt geclassificeerd:

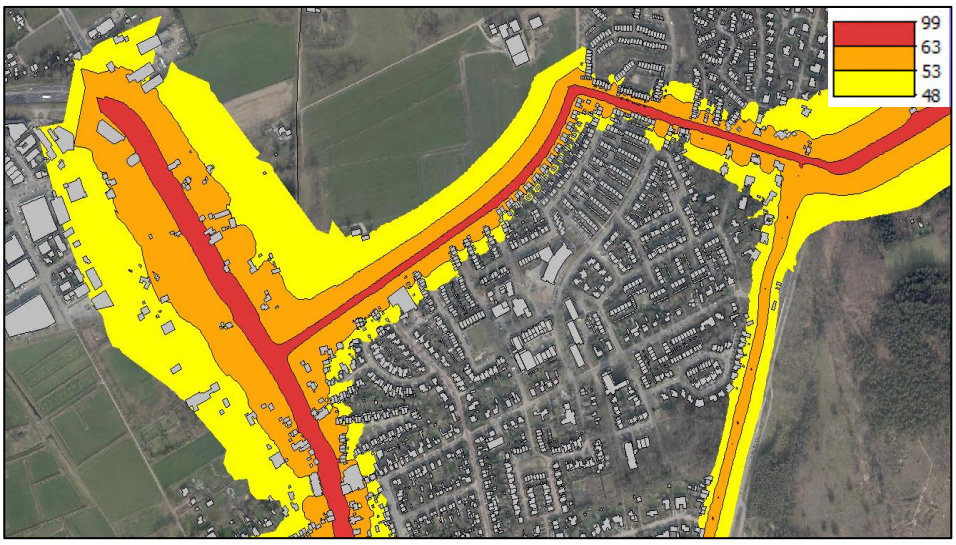
- Minder dan 48 dB: de voorkeursgrenswaarde van het geluidniveau bedraagt 48dB. Boven deze waarde is sprake van een overschrijding.
- 48 dB – 53 dB (gele gebied): ontheffingswaarde voor buiten de bebouwde kom. Een waarde van 50 dB komt overeen met het geluid van regen.
- 53 dB – 63 dB (oranje gebied): ontheffingswaarde voor binnen stedelijk gebied. Een waarde van 50 dB komt overeen met het geluid van regen, 60 dB is het geluid van een normaal gesprek.
- Meer dan 63 dB: te hoog geluidsniveau op de **gevels** van woningen.

Als er gekeken wordt naar het geluidsniveau ten gevolge van de hoeveelheid verkeer valt op dat langs de Rijksweg een aantal huizen aan het rode gebied grenzen met hun gevel. Dit wil zeggen dat deze bewoners, wanneer ze voor hun woning staan of zich vooraan in de woning bevinden met open ramen, bloot staan aan een geluidsniveau tussen 63 dB oplopend tot 99 dB. Dit geluidsniveau komt overeen met het niveau van een normaal gesprek (63 dB) tussen personen tot dat van een I-pod (niet op hoogste geluidsniveau).

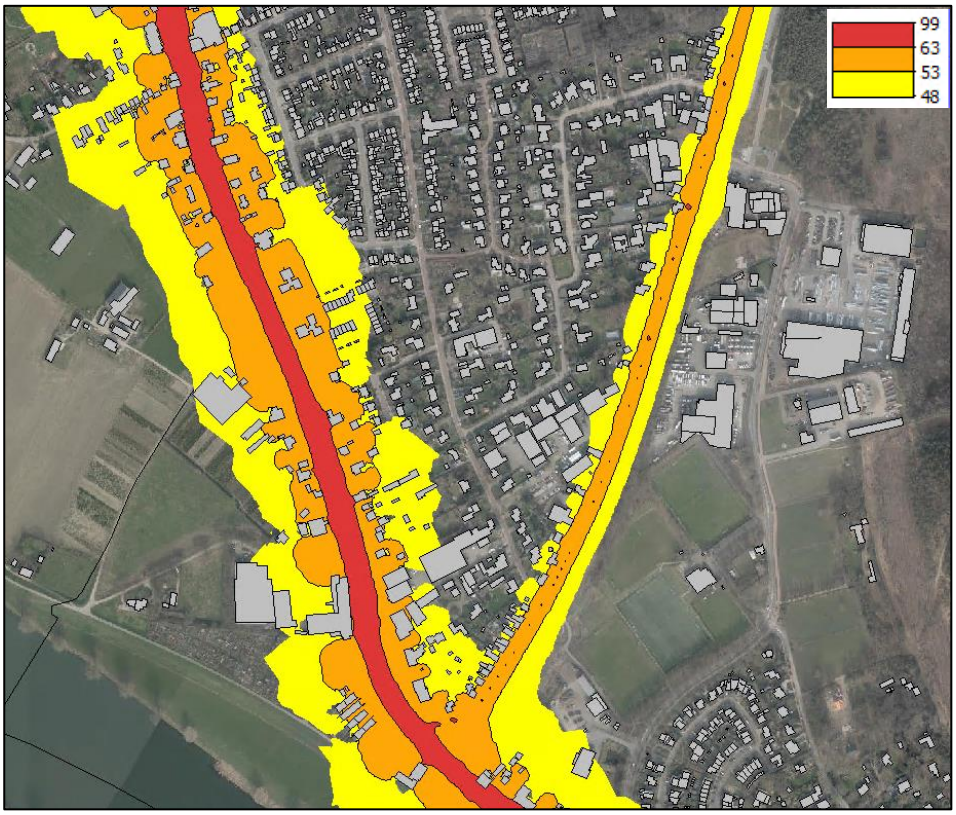
Op de Groesbeekseweg zijn er geen woningen in het rode gebied maar wel diverse woningen in het oranje gebied met een geluidsniveau tussen de 53 en 63 dB. Dit is vergelijkbaar met geluidsniveau van regen tot het voeren van een normaal gesprek. Hierdoor kan het zijn dat een normaal gesprek buiten of voor een open raam door met name een voorbijrijdende vrachtwagen kort kan worden verstoord.

Voor de Ringbaan en de Heumensebaan in Molenhoek geldt dat nagenoeg alle huizen aan in dit gebied niet in het rode gebied liggen. Het merendeel ligt in het oranje gebied met een geluidsniveau tussen de 53 en 63 dB. Dit is vergelijkbaar met geluidsniveau van regen tot het voeren van een normaal gesprek. Op het noordelijk deel van de Heumensebaan is zichtbaar dat het geluid zich niet verspreidt in de breedte maar blijft hangen tussen de gevels van de woningen.

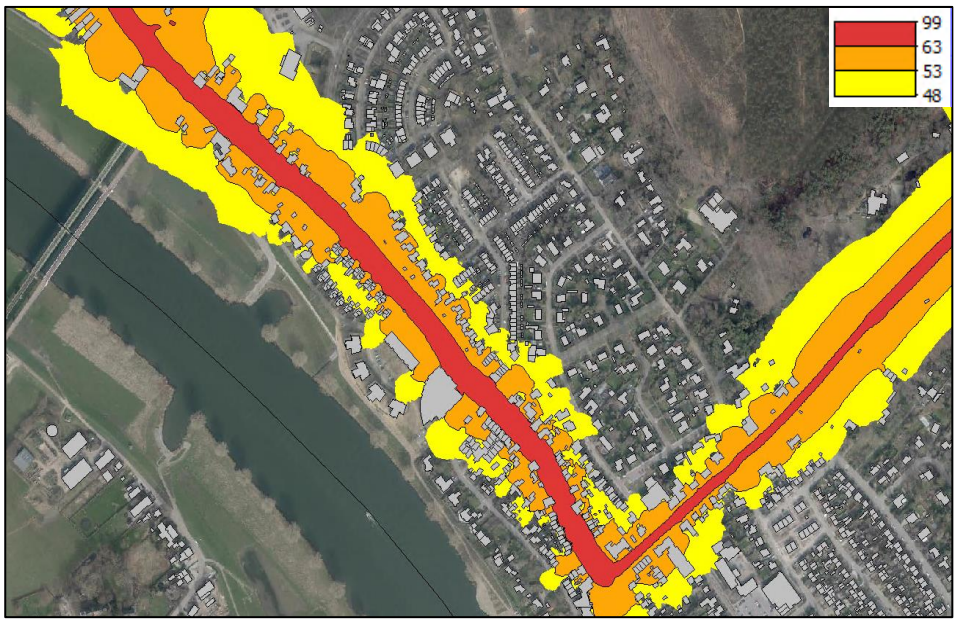
Voor de Lindenlaan en omgeving station blijkt dat het geluidsniveau ten gevolge van voorbijgaand wegverkeer voor bewoners onder de 63 dB blijft.



Figuur 2-24: Geluidsniveau in dB op Molenhoek/Ringbaan/Heumensebaan



Figuur 2-25: Geluidsniveau in dB op het station/Lindenlaan/Bovensteweg



Figuur 2-26: Geluidsniveau in dB op Mook/Groesbeekseweg

Samenvattend kan er worden gesteld dat er voor omwonenden sprake is van geluidsoverlast ten gevolge van het wegverkeer.

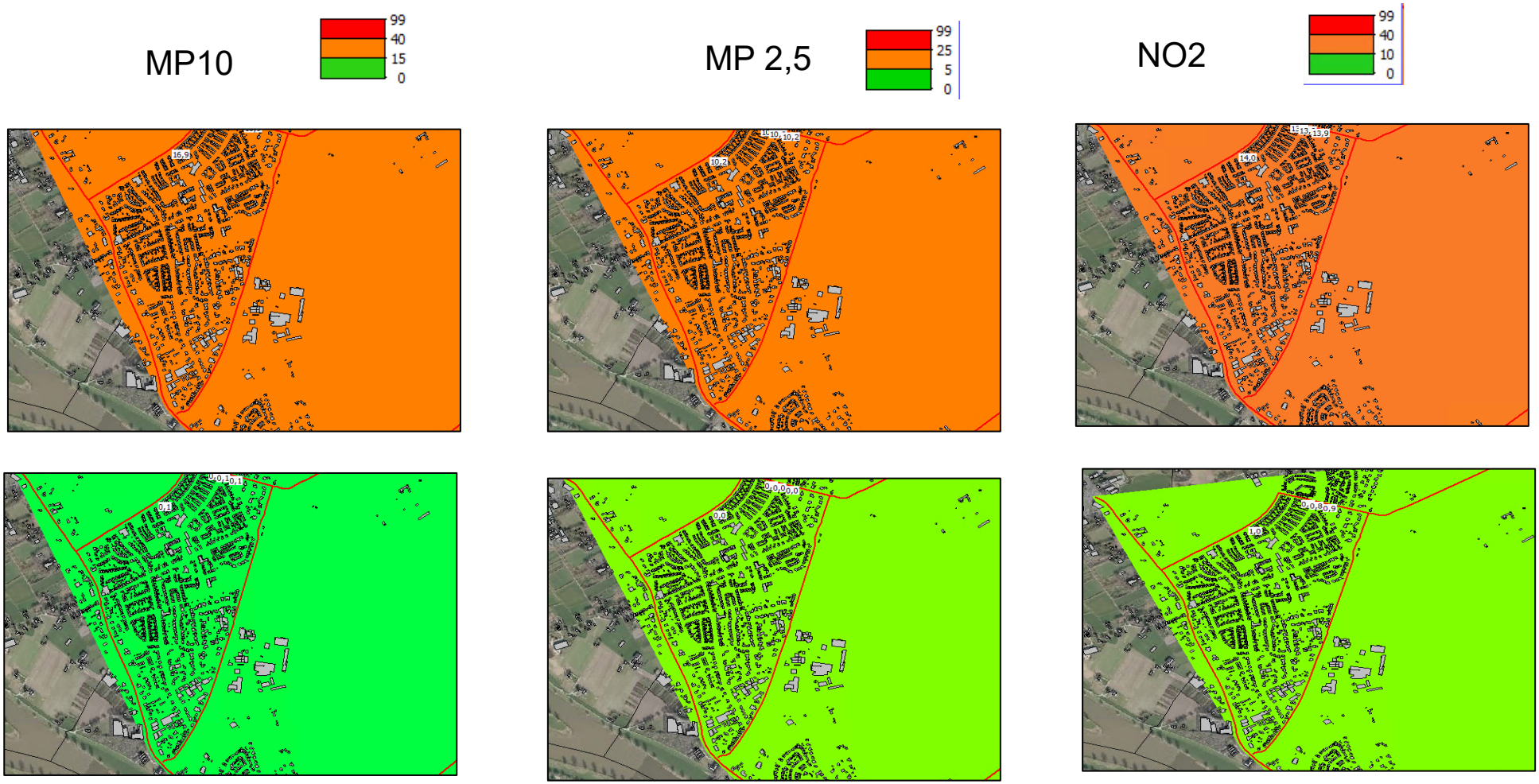
2.8 Milieu

In dit onderzoek is er ook gekeken of en wat voor nadelige milieueffecten het verkeer veroorzaakt in de gebieden. Er is hiervoor gekeken naar de MP_{10}, $MP_{2,5}$ en NO_2. De maximaal toegestane normen van het WHO zijn: MP_{10} 15 µg/m^3, MP 2,5 5 µg/m^3 en voor NO_2 10 µg/m^3. Wanneer er van de Nederlandse norm van de Wet milieubeheer wordt uitgegaan, zijn de maximale normen als volgt: MP_{10} 40 µg/m^3, $MP_{2,5}$ 25 µg/m^3 en voor NO_2 40 µg/m^3.

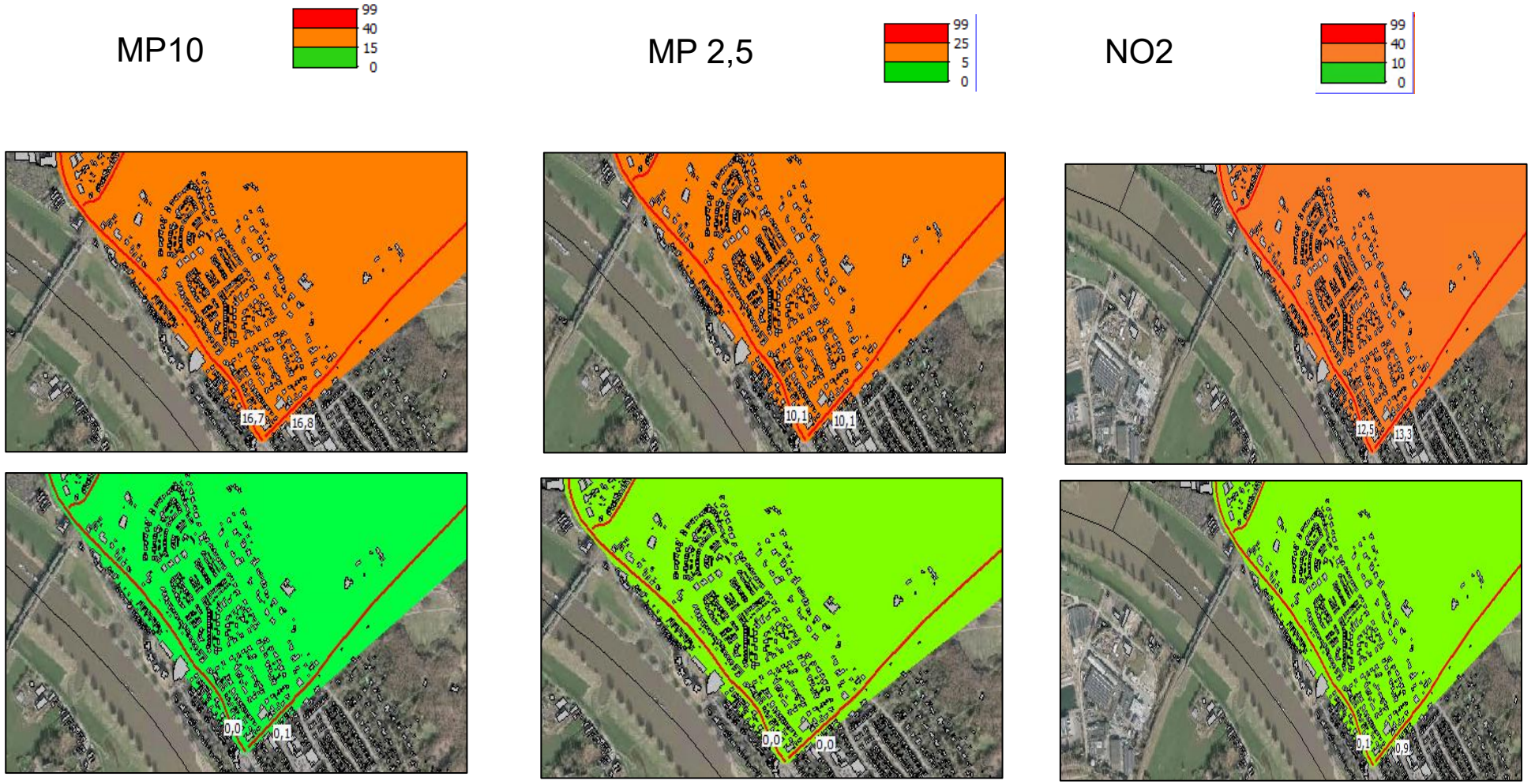
Uit Figuur 2-27 valt op te maken dat in Molenhoek de waarde van de WHO worden overschreden met betrekking tot het MP_{10}, $MP_{2,5}$ en NO_2 gehalte in het gebied. Echter is het aandeel door het wegverkeer hier laag. Met name de ligging en omgeving van de gemeente zorgt voor de overschrijding van de WHO-waarden. De totale waarden blijven wel ruim onder de grenswaarden van de Nederlandse norm.

Figuur 2-28 laat hetzelfde beeld zien waarbij het MP_{10}, $MP_{2,5}$ en NO_2 gehalte in Mook overschreden wordt uitgaande van de WHO-richtlijnen. Echter wordt 0,1 µg/m^3 MP_{10} en 0,0 µg/m^3 $MP_{2.5}$ en maximaal 0,9 µg/m^3 NO_2 veroorzaakt door verkeer en blijven de waarden ruim onder de normen van de Nederlandse wet Milieubeheer.

De resultaten van het onderzoek naar milieubelasting in de gebieden laten zien dat in bijna alle gevallen de maximale waardes die opgesteld zijn door de WHO overschreden worden. Alleen voor MP_{10} is dit niet het geval in het stationsgebied, de Lindenlaan. De maximale waarde die zijn opgesteld in de Wet milieubeheer worden in geen van de gebieden overschreden. Als er wordt gekeken naar welk aandeel het verkeer in de gebieden heeft op de algehele milieubelasting in de gebieden, blijkt het aandeel van het verkeer hierin nihil is. De milieubelasting in het gebied wordt hoofdzakelijk door andere aspecten veroorzaakt.



Figuur 2-27: Milieu uitstoot Molenhoek (bovenaan totale uitstoot, onderaan aandeel door verkeer)



Figuur 2-28: Milieu uitstoot Mook (bovenaan totale uitstoot, onderaan aandeel door verkeer)

2.9 Verkeersgenerende ontwikkelingen in Mook, Molenhoek en Groesbeek

2.9.1 Woningbouwontwikkelingen

Net als de rest van Nederland staat ook de regio Nijmegen - Arnhem voor een woningbouwopgave. Ook in Groesbeek en Molenhoek gaan woningbouwontwikkelingen plaatsvinden. Het gaat om respectievelijk 2.000 woningen in Groesbeek en 250 woningen in Molenhoek-Zuid. Om het effect van de woningbouwontwikkeling in te schatten, zijn onderstaande verkeerskundige uitgangspunten gehanteerd. Het betreft een eerste inschatting op basis van kencijfers, aangezien de plannen voor de woningbouwontwikkelingen nog niet concreet zijn uitgewerkt.

- Elke woning genereert gemiddeld vijf verplaatsingen per dag.
- Molenhoek-Zuid: + 250 woningen:
  - Totale verkeersgeneratie: 1.250 voertuigverplaatsingen per dag.
  - Circa 20% is richting Groesbeek georiënteerd, via de Groesbeekseweg, de overige 1.000 verplaatsingen hebben andere bestemmingen. Het verwachte effect is +250 voertuigverplaatsingen per dag op de Groesbeekseweg.
- Groesbeek: + 2.000 woningen:
  - Totale verkeersgeneratie: 10.000 voertuigverplaatsingen per dag.
  - Circa 10% van het verkeer in Groesbeek is richting de A73 georiënteerd. Hiervan verdeelt het verkeer zich over twee wegen:
    - Circa 1/3 via route Groesbeekseweg, ofwel circa +350 voertuigverplaatsingen per dag.
    - Circa 2/3 via route Ringbaan – Heumensebaan, ofwel circa +650 voertuigverplaatsingen per dag.

2.9.2 Effect natuurbegraafplaats en jachtslot

In mei 2017 heeft Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie bij volledige ingebruikname van de natuurbegraafplaats en gebruik van het Jachtslot. Hierbij is hun conclusie dat er rekening gehouden moet worden met 250 extra verplaatsingen per dag op de Heumensebaan en Ringbaan. Er dient wel opgemerkt te worden dat deze verplaatsingen meestal in de verkeersluwere momenten van de dag of het weekend verwacht worden en minder in de ochtendspits.

2.9.3 Toekomstige intensiteit

Tabel 2-3 geeft een overzicht van de huidige intensiteiten en de te verwachten intensiteiten op basis van bovenstaande gegevens en een algemene autonome verkeersgroei van 1% per jaar voor de komende tien jaar.

Tabel 2-3: Inschatting van de toekomstige intensiteit

	Ringbaan (GOW30)*	Heumensebaan (ETW 30)*	Lindenlaan (ETW 30 of GOW 30)*	Groesbeekseweg (30 km/uur zone kern Mook)*
Huidige intensiteit	6.850	5.250	1.400	4.900
Autonome groei (1% per jaar gedurende 10 jaar)	700	550	150	500
Woningen Molenhoek Zuid (250)				250
Woningen Groesbeek (2000)	650	650		350
Jachtslot en natuurbegraafplaats	250	250		
Toekomstige intensiteit over 10 jaar na volledige realisatie woningen	**8.450**	**6.700**	**1.550**	**6.000**

Wanneer de intensiteit wordt vergeleken met de capaciteit van de weg geldt dat wanneer deze wegen als gebiedsontsluitingswegen zoals een GOW30 worden ingericht er op alle wegen voldoende restcapaciteit is. De gehanteerde capaciteit van een GOW30 is binnen dit onderzoek 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

Indien alle wegen als erftoegangsweg worden ingericht, wil dit zeggen dat zowel op de Lindenlaan als Groesbeekseweg de capaciteit niet wordt bereikt. De Heumensebaan zit tegen de bovengrens aan en wordt daarmee zwaar belast indien het de functie erftoegangsweg heeft.

2.10 Samenvatting fase 1 probleem en oorzaak

Wanneer er gekeken wordt naar de onderzoeksvraag zijn er diverse elementen die beantwoord of bevestigd kunnen worden na afronden van fase 1. Wanneer de onderzoeksvraag wordt vertaald naar onderzoeksvragen die in deze fase zijn behandeld, zijn volgende vragen relevant:

- *Wat is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73-Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek?*
- *Welke overlast (probleem) brengt dit met zich mee in de kernen van Mook en Molenhoek en wat is hiervan de oorzaak?*

Zowel door de kern Mook als Molenhoek is vastgesteld dat er sprake is van doorgaand verkeer tussen A73 en Groesbeek en vice versa. Dit loopt afhankelijk van de rijrichting en tijdstip op werkdagen op van 50-75% van het verkeer dat vanuit Groesbeek richting Mook en Molenhoek rijdt (100% is het verkeer op het wegvak Mooksebaan tussen Rijlaan en Houtsebaan in Groesbeek). Dit wil ook zeggen dat een aanzienlijk aandeel van dit verkeer een bestemming of herkomst heeft in Malden (8%), Molenhoek (10%), Mook (10%) of ten zuiden van Mook (5%). Op zich is het goed te verklaren waarom er doorgaand verkeer aanwezig is op de Ringbaan/Heumensebaan en Groesbeekseweg. Enerzijds zijn er weinig andere opties door de ruimtelijke ordening. Qua ruimtelijke ordening zijn er in het gebied enkele beperkende factoren zoals het bergachtige gebied, aanwezigheid van de Duitse grens en de Maas en in beperkende mate ook de Waal. Dit zorgt er mede voor dat verkeer uit Groesbeek alleen via Mook en Molenhoek toegang heeft tot het Nederlandse hoofdwegennet. Uit de selected link analyse blijkt het verkeer uit Groesbeek hier ook echt behoefte aan te hebben. Anderzijds zijn deze wegen in het Mobiliteitsplan benoemd als gebiedsontsluitingswegen. Kijkend naar de selected link analyse zit het doorgaand verkeer dus wel op de daartoe meest geschikte wegen.

De intensiteiten op de wegen Ringbaan/Heumensebaan en Groesbeekseweg nemen toe maar zijn nog niet in die mate dat er sprake is van file of doorstromingsproblemen. Ook in de toekomst zijn er geen doorstromingsproblemen te verwachten. Op de Lindenlaan is er nog wel restruimte. Deze weg lijkt nu niet volledig benut volgens haar functie.

De problemen worden voornamelijk gesignaleerd in het domein van leefbaarheid: snelheid, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid en oversteekbaarheid ten gevolge van het aanwezige verkeer (doorgaand verkeer en verkeer met herkomst en/of bestemming in het gebied). Door omwonenden van de Ringbaan/Heumensebaan en Groesbeekseweg wordt vooral naar het doorgaande verkeer verwezen als veroorzaker van dit probleem. Specifiek in Mook wordt de hoeveelheid vrachtverkeer als probleem ervaren.

Voor het gehele gebied is vastgesteld dat er over het algemeen te hard wordt gereden. Een van de oorzaken hiervan is de discrepantie tussen de weginrichting, de functie van de weg en de geldende maximum snelheid. Qua verkeersveiligheid zijn er geen black spots maar zijn er wel diverse ongevallen geregistreerd. Hierbij is er regelmatig een zwakke weggebruiker betrokken. Ook het aspect geluidsoverlast door het wegverkeer wordt terecht als probleem ervaren. Qua uitstoot heeft het verkeer maar een beperkt aandeel en spelen voornamelijk andere omgevingsfactoren een rol. Voor de totale uitstoot geldt dat het gebied binnen de Nederlandse normen blijft maar net boven de normen van WHO zit.

De woningbouwontwikkelingen hebben een negatieve invloed op de drukte in de kernen. Hierdoor zal de drukte in Molenhoek en Mook verder toenemen. Wanneer gekozen wordt om de betreffende wegen de functie van gebiedsontsluitingsweg te geven en ook zo te ontwerpen, worden er ondanks de groei geen doorstromingsprobleem verwacht.

3. Fase 2: Doelstellingen

Uit de knelpuntenanalyse blijkt dat er met name sprake van een leefbaarheidsprobleem is. Om tot goede oplossingsrichtingen te komen, is het belangrijk om eerst de doelstellingen te formuleren waaraan de oplossingsrichtingen moeten voldoen.

Met de focusgroep zijn de volgende doelstellingen bepaald:

- Ze moeten inspelen op de problematiek en oorzaak.
- Voldoen aan de doelstellingen:
  - leefbaarheid en veiligheid hebben prioriteit;
  - aanpakken verkeersonveiligheid, geluid en snelheid;
  - geen waterbedeffect, gelijke verdeling van de lasten[5];
  - minderen van verkeer;
  - behoud van hoeveelheid groen en eventueel toevoegen groen;
  - toekomstvisie/-beeld;
  - op lange termijn houdbaar zijn;
  - alle stakeholders worden serieus genomen;
  - het oplossen van de agressie en de conflicten bij het spoorviaduct.
- Passen binnen de opdracht:
  “Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek en welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen? Hierbij denken aan de bestaande infrastructuur en de mogelijkheid van nieuwe verkeersverbindingen.”
- Rekening houden met toekomst, zowel de autonome groei als woningbouw- en gebiedsontwikkelingen.

[5] Deze twee doelstellingen spreken elkaar in bepaalde mate tegen. Kern hiervan is dat de resterende overlast proportioneel is en niet moet zorgen voor grotere problemen in een ander gebied.

4. Fase 3: Oplossingsrichtingen

4.1 Proces

Bij het bepalen van oplossingsrichtingen is de mobiliteitsladder (Figuur 4-1) doorlopen. De Mobiliteitsladder is een model waarbij eerst gekeken wordt naar het beïnvloeden van de vraag, vervolgens pas naar het vergroten van het aanbod. De gedachte hierbij is dat eerst wordt gekeken naar het reduceren van de verkeersvraag, alvorens wordt nagedacht over het beter benutten van de bestaande infrastructuur of, in het 'slechtste' geval, het toevoegen van extra verkeersinfrastructuur.



Figuur 4-1: De mobiliteitsladder die gebruikt is in het proces bij het formuleren van de oplossingsrichtingen

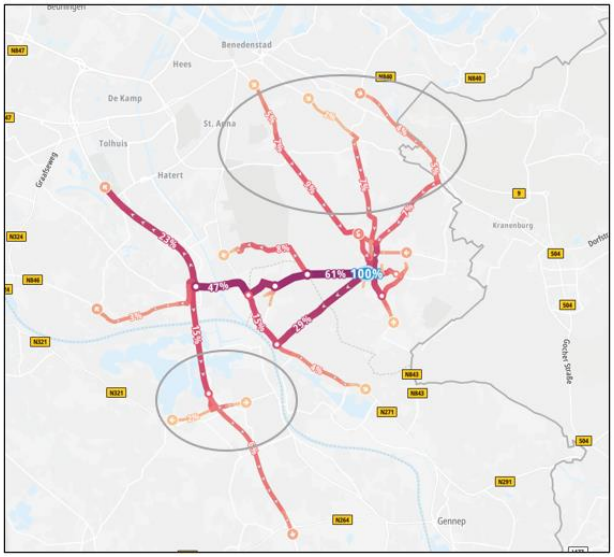
Tijdens het onderzoek zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Ook de oplossingsrichtingen die na nader onderzoek toch niet kansrijk bleken, zijn in deze rapportage opgenomen.

4.2 Vraagbeïnvloeding

De oplossingsrichtingen met betrekking tot het beïnvloeden van de verkeersvraag van het doorgaand verkeer tussen Groesbeek en de A73 lijken weinig kansrijk of handelen in de marges. Uit de analyse blijkt dat dit verkeer zich verplaatst naar verdere locaties en verspreidt over het land. Hierdoor is het moeilijk om voor deze doelgroep iets te organiseren in de trend van openbaar vervoer. Voor de fiets zijn de afstanden sowieso te groot.

Oplossingsrichtingen die mogelijk een klein effect hebben op de vraagbeïnvloeding, zijn de volgende:

1. De komst van 2.000 nieuwe woningen in Groesbeek en 250 nieuwe woningen in Molenhoek Zuid zorgen voor extra verplaatsingen waardoor de leefbaarheid in Molenhoek en Mook (verder) onder druk komt te staan. Vanuit de te verwachten intensiteiten worden er bij voorkeur minder dan 1.500 woningen gerealiseerd in Groesbeek. Hierdoor worden per dag 250 verplaatsingen minder gemaakt door Mook en Molenhoek. Deze ruimte is nodig om, samen met aanvullende maatregelen, de verkeersdrukte te kunnen managen.
   Aanvullend moet worden gekeken naar het te verwachten verplaatsingspatroon van de toekomstige bewoners in Molenhoek Zuid en Groesbeek. Voor de belasting van het wegennetwerk in Mook en Molenhoek zou het goed zijn om personen met veel bestemmingen in Groesbeek of Nijmegen in Groesbeek te vestigen. Mensen met een relatie met de A73 zouden beter in Molenhoek Zuid gevestigd worden. Hierdoor wordt de belasting in Mook en Molenhoek minder groot dan nu berekend. Om dit te realiseren moet gemeente Mook en Middelaar in gesprek met gemeente Berg en Dal. Het effect van deze oplossing wordt als zeer klein gezien omdat bij het bepalen van een woonlocatie meer factoren meespelen en nieuwe bewoners niet zomaar bereid zijn om zich op een andere locatie of in een andere gemeente te vestigen. Het is daarom de vraag hoeveel grip hierop uitgeoefend kan worden. Daarnaast speelt de woningbouwopgave in het nadeel van deze oplossing.
2. Ook in het kader van ruimtelijke ordening zou om de leefbaarheid binnen Mook te bevorderen het gesprek met gemeente Berg en Dal gevoerd moeten worden om binnen Groesbeek te kijken naar hoe vrachtwagens de bedrijven kunnen bereiken en wat dit betekent voor het verkeer in Mook. Daarnaast is het mogelijk om bij het verlenen van vergunningen voor vrachtwagenaantrekkelijke bedrijven voorwaarden te stellen (zoals venstertijden, aanrijdroutes, elektrische vrachtwagens).
3. Uit de selected link analyse van de TomTom-data komt naar voren dat een klein deel van het verkeer mogelijk een herkomst-bestemmingsrelatie heeft tussen Cuijk en Groesbeek of Nijmegen (zuidoost), een route die ook goed per fiets te reizen is (Figuur 4-2). Specifieke acties om deze personen via andere wegen te laten rijden of met de fiets of OV kunnen zorgen voor een beperkte daling van het verkeer in Molenhoek omdat dit maar 2% van het totale doorgaande verkeer is. Nader onderzoek zou de specifieke doelgroepen en relaties beter in beeld moeten brengen, voordat de specifieke acties opgezet kunnen worden.



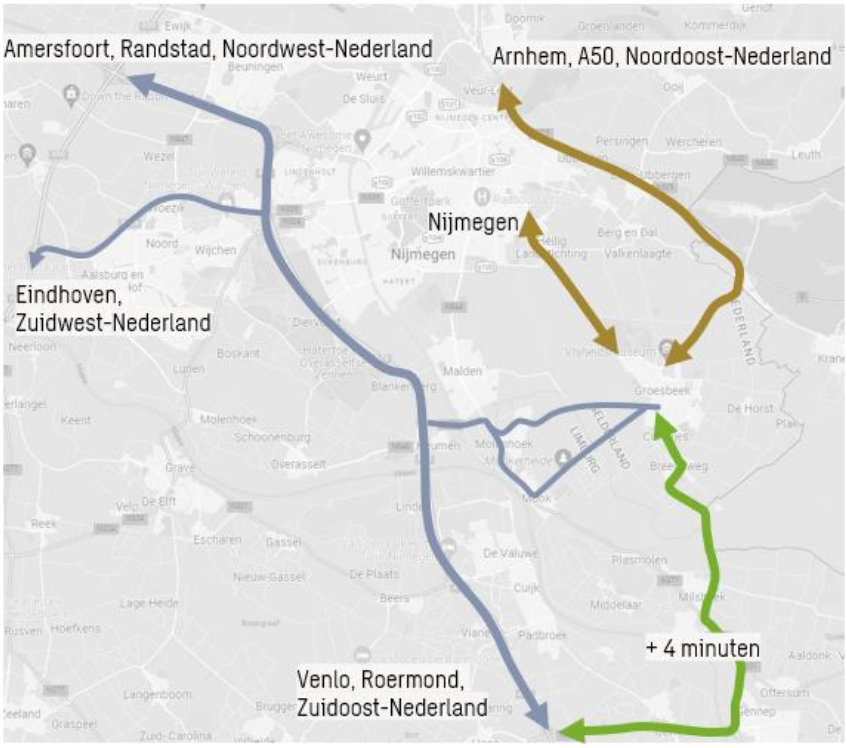
Figuur 4-2: Relatie tussen verkeer Groesbeek en Cuijk

4. Wat in de categorie vraagbeïnvloeding wel kan meespelen is door middel van mobiliteitsmanagement en in de categorie fiets en openbaar vervoer iets organiseren voor het verkeer van en naar Groesbeek met een bestemming of herkomst in Malden, Molenhoek, Mook of ten zuiden van Mook. Vanuit centrum Groesbeek zijn deze plaatsen qua afstand goed te bereiken met een (elektrische) fiets. Het voeren van acties of campagnes samen met gemeente Berg en Dal en Malden (gemeente Heumen) kan de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer aanzienlijk doen afnemen omdat deze bestemmingen samen goed zijn voor 25% van het verkeer dat gemeten wordt op de Rijlaan ter hoogte van de splitsing/samenvoeging Rijlaan/Mooksebaan. Deze oplossingsrichting zorgt ervoor dat de leefbaarheid verbetert maar hiervoor moeten goede en veilige fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Een kanttekening hierbij is dat deze oplossingsrichting niet inspeelt op het verminderen van doorgaand verkeer. Voor de kern Mook wordt een groter effect verwacht dan in Molenhoek. Voor de noordelijke route zal het effect met name merkbaar zijn op de Heumensebaan tussen het spoorviaduct en Groesbeek.
5. Ook voor lokaal verkeer of herkomst-/bestemmingsverkeer binnen de kernen is het promoten van duurzame modaliteiten aan te raden om zo de leefbaarheid te verhogen. Zeker in Molenhoek blijkt uit de tellingen dat 50% van het gemotoriseerd verkeer een herkomst of bestemming heeft in Molenhoek.

4.3 Aanbod vergroten

4.3.1 Benutting bestaande infrastructuur (regionaal)

Figuur 4-3 geeft een overzicht van de verschillende routes van het verkeer van/naar Groesbeek in relatie tot de verschillende windrichtingen. Uit de analyse blijkt dat er geen andere (aantrekkelijke) alternatieve routes voor verkeer tussen Groesbeek en (noord)west-Nederland, de Randstad en zuidwest-Nederland beschikbaar zijn. Zonder een nieuwe verbinding of andere (infrastructurele) maatregelen zal dit verkeer via Mook en Molenhoek blijven rijden. Er zijn echter wel mogelijkheden om verkeer vanuit Groesbeek richting zuidoost-Nederland via Milsbeek te laten rijden, deze route lijkt slechts 4 minuten langer. Hiervoor moet bij de rotonde Mooksebaan/Herwendaalseweg/ Gooiseweg/Pannenstraat de bewegwijzering voor verkeer richting Venlo worden aangepast en moet dit bij de leveranciers van navigatietoestellen worden doorgevoerd. Het gaat hier om 4-5% van het verkeer (circa 500 voertuigverplaatsingen) ter hoogte van de splitsing Mooksebaan/Rijlaan. Deze oplossingsrichting voldoet weliswaar aan de doelstellingen, maar het effect is, gezien de langere reistijd en de weginrichting op deze route, naar verwachting beperkt.

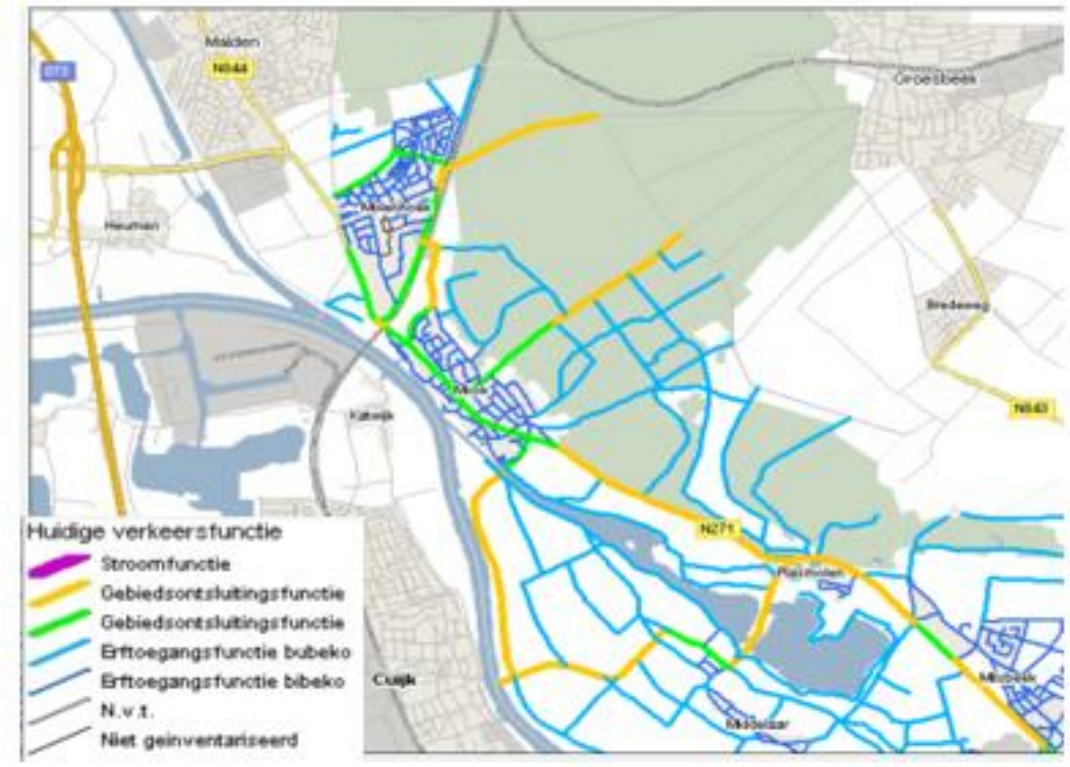


Figuur 4-3: Alternatieve routes van en naar Groesbeek

4.3.2 Benutting bestaande infrastructuur (lokaal)

Het Mobiliteitsplan bevat een wegencategoriseringsplan, waarin elke weg binnen de gemeente gecategoriseerd is naar een stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg. Een stroomweg heeft als functie om het verkeer zonder hinder te laten doorstromen (bijvoorbeeld een snelweg), terwijl een erftoegangsweg gebruikt wordt om erven (woningen/bedrijven) te ontsluiten. Gebiedsontsluitingswegen vormen de schakel tussen stroom- en erftoegangswegen en hebben als functie om het verkeer te verzamelen en door/langs gebieden te leiden. In het Mobiliteitsplan zijn de volgende wegen als gebiedsontsluitingsweg geclassificeerd:

- Ringbaan – Heumensebaan;
- Lindenlaan;
- Bovensteweg – Veldweg;
- Rijksweg;
- Groesbeekseweg.



Figuur 4-4: Wegcategorisering volgens het Mobiliteitsplan

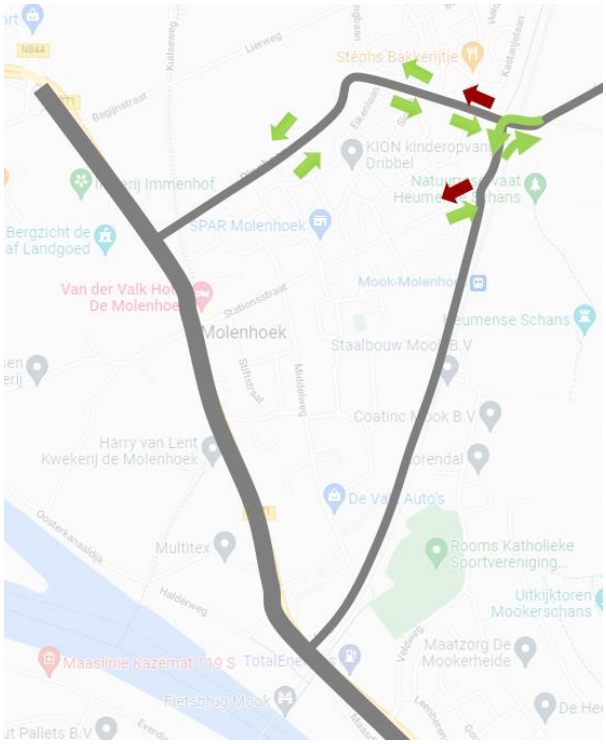
Uit de verkeerstellingen blijkt dat de Lindenlaan qua intensiteiten slechts beperkt als gebiedsontsluitingsweg gebruikt wordt. Hier is capaciteit beschikbaar om het verkeer op de Ringbaan/Heumensebaan gelijkmatiger te verdelen. Zonder verdere maatregelen op Ringbaan/Heumensebaan is het echter niet de verwachting dat de Lindenlaan meer gebruikt gaat worden. Uit TomTom-data blijkt duidelijk dat er veel verkeer van/naar het noorden wil, waardoor eerst zuidwaarts een langere route rijden tegen de natuur van de mens in gaat. Zolang ze vlot rechtdoor kunnen, zullen ze gebruik maken van Ringbaan/Heumensebaan.

Er zijn vier oplossingsrichtingen onderzocht waarbij het doel is om het verkeer beter te verspreiden over het beschikbare wegennetwerk.

4.3.2.1 *Oplossingsrichting 1: toepassen eenrichtingsverkeer Heumensebaan*

Deze oplossingsrichting omvat het toepassen van een eenrichtingsregeling voor gemotoriseerd verkeer op de Heumensebaan tussen de Oude Bovensteweg en de Lindenlaan. Hierdoor wordt zowel het doorgaand als herkomst-/bestemmingsverkeer beter over de Heumensebaan en de Lindenlaan verdeeld. Het voorstel is om het eenrichtingsverkeer zo in te richten dat het mogelijk blijft voor gemotoriseerd verkeer om vanuit Molenhoek richting Groesbeek te rijden. Voor fietsers en hulpdiensten blijft rijden in beide richtingen op dit stuk mogelijk. Bijkomend is het wenselijk om ook op de Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en de Lindenlaan eenrichtingsverkeer toe te passen. Dit om te voorkomen dat verkeer via de Stationsstraat gaat omrijden.
In Figuur 4-5 is een schematische weergave van de oplossingsrichting opgenomen, waarbij het eenrichtingsverkeer richting Groesbeek als uitgangspunt is gehanteerd. De groene pijlen geven aan in welke richting het voor gemotoriseerd verkeer mogelijk is om te rijden, rood is niet mogelijk.

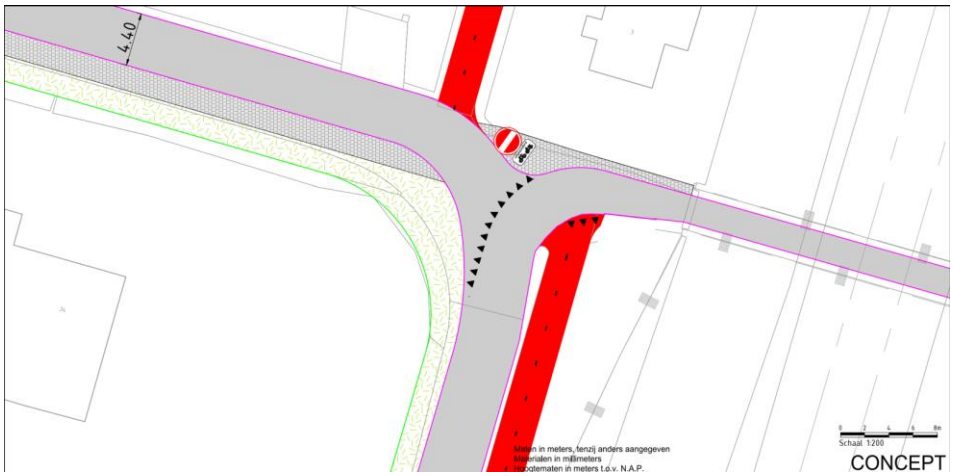
Deze maatregel verplaatst circa 2.500 voertuigen per etmaal van de Heumensebaan naar de Lindenlaan. In de ochtendspits leidt dit tot 200 verplaatsingen minder over de Ringbaan en Heumensebaan. Bij de Lindenlaan is hiervoor voldoende ruimte. Aandachtspunt is de aansluiting van de Lindenlaan met de Rijksweg en kruising van de snelfietsroute vanuit het oogpunt verkeersveiligheid.



Figuur 4-5: Eenrichtingsverkeer Heumensebaan tussen Oude Bovensteweg en Lindenlaan

Om te voorkomen dat verkeer toch illegaal de Heumensebaan in de richting van de A73 inrijdt, is een aanpassing van het kruispunt Heumensebaan – Lindenlaan noodzakelijk. In Figuur 4-6 is deze aanpassing schetsmatig weergegeven, waarbij de hoofdroute van de Lindenlaan naar het spoorviaduct loopt en waarbij verkeer vanuit de Heumensebaan niet rechtdoor het spoorviaduct op kan rijden, maar met een kleine slingerbeweging de route richting Groesbeek kan vervolgen.

Bij het handhaven van de voorrangsregeling op het spoorviaduct is het noodzakelijk om de bomen in de zichtlijn te snoeien of te verwijderen zodat de zichtbaarheid naar de andere zijde van het spoorviaduct wordt verbeterd. Het snoeien van de bomen is ook zonder aanpassingen aan te raden om zo de zichtbaarheid naar de andere zijde van het spoorviaduct te verhogen.



Figuur 4-6: Voorbeeldontwerp kruising Lindenlaan/Heumensebaan

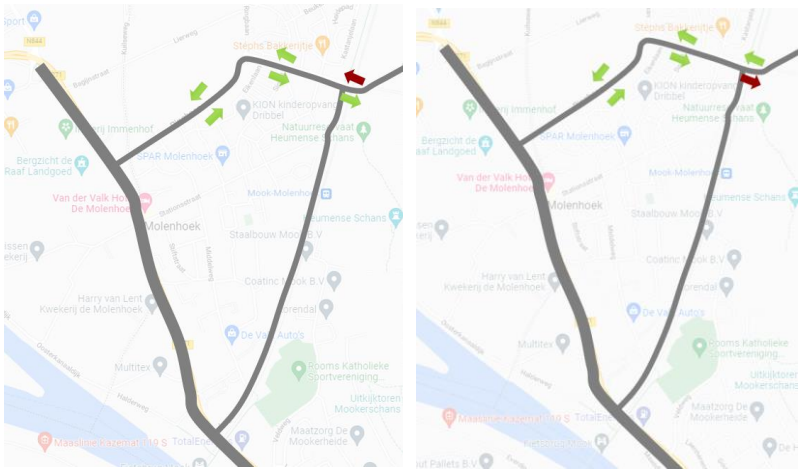
Als neveneffect is de verwachting dat de verhouding van het doorgaande verkeer tussen Groesbeek en de A73 via de routes Heumensebaan en Groesbeekseweg zal veranderen naar een 40%-60% verdeling in plaats van de huidige 66%-33% verdeling. Dit betekent dat het drukker kan worden op de Groesbeekseweg.

Indien voor deze oplossing gekozen wordt, dient ook de Lindenlaan heringericht te worden, waarbij extra aandacht nodig is voor de oversteekbaarheid ter hoogte van de stationsomgeving.

Qua geluid zorgt deze oplossingsrichting ervoor dat de geluidsbelasting op de gevels langs de Heumensebaan en de Ringbaan tot onder de 65 dB afneemt. Qua uitstoot is de verwachting dat de MP_{10} waarde en $MP_{2.5}$ stijgt met 0.1, de NO_2 kan stijgen met 0.7 naar 1.6 ten gevolge van het omrijdend verkeer. Het aandeel uitstoot door verkeer blijft hierdoor wel binnen de normen.

4.3.2.2 Oplossingsrichting 2: Eenrichtingsverkeer spoorviaduct

Deze oplossingsrichting omvat het instellen van eenrichtingsverkeer op het spoorviaduct. Deze maatregel kan zowel in de richting van Groesbeek als in de richting van de A73 ingesteld worden.



Figuur 4-7: Eenrichtingsverkeer ter hoogte van het spoorviaduct. Links eenrichtingsverkeer richting Groesbeek, rechts richting de A73. Groen is rijrichting die mogelijk is, rood is niet mogelijk.

Indien gekozen wordt voor **eenrichtingsverkeer richting Groesbeek** (verkeer kan niet van oost naar west over de brug) resulteert dit in een afname van maximaal 970 voertuigverplaatsingen in Molenhoek tijdens de spitsperiode of 2.800 voertuigverplaatsingen per etmaal. Het grootste deel van dit verkeer zal via de Groesbeekseweg gaan rijden, een klein deel zal mogelijk de route via de Bisseltsebaan richting Malden kiezen. Voor de ochtendspits is deze situatie haalbaar indien er aanvullende lokale maatregelen (herinrichting) in Mook worden getroffen. Tijdens de avondspits blijkt deze oplossing niet voldoende te zijn omdat het knelpunt wordt verplaatst naar de kern van Mook. Deze oplossingsrichting leidt ertoe dat de geluidsbelasting op de gevels langs de Heumensebaan en de Ringbaan tot onder de 65 dB afneemt (Figuur 4-8). Op de Groesbeekseweg zullen de geluidniveaus de waarde van 65 dB niet overschrijden (Figuur 4-9).



Figuur 4-8: Geluidsniveau in dB na invoering eenrichting bruggetje richting Groesbeek



Figuur 4-9: Geluidsniveau in dB na invoering eenrichting bruggetje richting Groesbeek

Indien gekozen wordt voor **eenrichtingsverkeer richting de A73** (verkeer kan niet via het spoorviaduct naar Groesbeek) resulteert dit in een afname van maximaal 1.080 voertuigverplaatsingen tijdens de spitsperiode of 2.500 voertuigverplaatsingen per etmaal. Het grootste deel van dit verkeer gaat via de Groesbeekseweg rijden waardoor voor zowel de ochtendspits als de avondspits de toename van het extra verkeer ervoor zorgt dat er een relatief zware belasting ontstaat in de kern Mook waardoor het knelpunt wordt verplaatst.

Qua uitstoot is de verwachting dat de MP_{10} waarde en $MP_{2.5}$ stijgt met 0.1, de NO_2 kan stijgen met 0.6/0.7 naar 1.5/1.6 ten gevolge van het omrijdend verkeer. Het aandeel uitstoot door verkeer blijft hierdoor wel binnen de normen.

Bij deze oplossingsrichting zijn er nog enkele andere aspecten die meegenomen kunnen worden bij de keuze:

- Negatief effect: De capaciteit die beschikbaar is op de Lindenlaan kan niet worden benut.
- Negatief effect: Het station wordt voor inwoners van Groesbeek alleen bereikbaar via de Groesbeekseweg of per fiets via het spoorviaduct.
- Positief effect: Er komt op de Heumensebaan tussen het spoorviaduct en de Bisseltsebaan de mogelijkheid om een tweerichtingsfietspad op de bestaande weg aan te leggen ten voordele van de veiligheid.
- Deze oplossingsrichtingen kunnen ook ingericht worden voor bepaalde venstertijden zoals alleen de ochtendspits of avondspits. Dit zorgt wel voor verwarring wat kan leiden tot onveiligheid. Daarnaast is het ook een uitdaging qua handhaving, die wel technisch oplosbaar is.

In beide oplossingsrichtingen komt de doelstelling met betrekking tot de overlast verplaatsen in het gedrang omdat een groot deel van het doorgaand verkeer over de Groesbeekseweg moet.

4.3.2.3 Oplossingsrichting 3: Knip gemotoriseerd verkeer spoorviaduct

Deze oplossingsrichting omvat het afsluiten van het spoorviaduct voor gemotoriseerd verkeer. Verkeer tussen de A73 en Groesbeek wordt gedwongen om een andere route te kiezen. Naar verwachting kiest ongeveer 85% van het verkeer (4.500 voertuigen) de route via de Groesbeekseweg, de overige 15% de route via de Bisseltsebaan en Malden. Deze oplossing leidt tot een overschrijding van de capaciteit op de Groesbeekseweg (kern Mook). Deze oplossing valt buiten de doelstellingen van het project, aangezien deze maatregel een waterbedeffect creëert.

Qua uitstoot is de verwachting dat de MP_{10} waarde en $MP_{2.5}$ stijgt met respectievelijk 0.2 en 0.1, de NO_2 kan stijgen met 1.1 naar 2.0 ten gevolge van het omrijdend verkeer. Het aandeel uitstoot door verkeer blijft hierdoor wel binnen de normen.

4.3.3 Reconstructie bestaande infrastructuur

4.3.3.1 Route Ringbaan/Heumensebaan

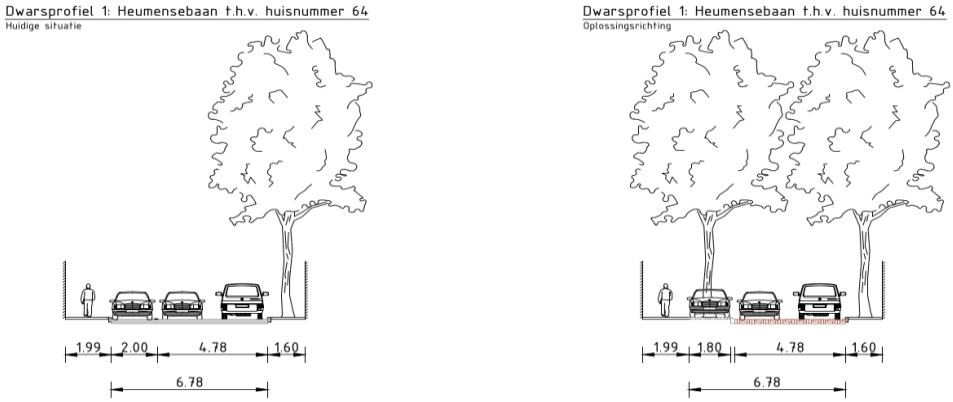
Deze oplossingsrichting bestaat uit het herinrichten van de Ringbaan tot een GOW30 en de Heumensebaan tot een ETW30. Het doel van deze maatregelen is om de verkeersveiligheid te verbeteren, de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verminderen, de leefbaarheid te vergroten en de geluidsoverlast te verminderen. In de basis heeft het herinrichten geen effect op de hoeveelheid verkeer al kan het wel ontmoedigend werken indien er met een poortconstructie wordt gewerkt op de Ringbaan voor verkeer afkomstig van de Rijksweg.

De GOW30 is een nieuwe wegcategorie binnen Nederland, bedoelt om de zogenoemde grijze wegen (wegen met zowel een verblijfs- als verkeersfunctie) verkeersveilig vorm te geven. Er bestaan nog geen landelijke richtlijnen voor de inrichting van GOW30-wegen, maar een smal wegprofiel, het creëren van meer ruimte voor fietsers en het instellen van voorrang op de GOW30 zijn belangrijke kenmerken om de maximumsnelheid van 30 km/uur af te dwingen.



Figuur 4-10: Voorbeelden GOW30-weg als voorbeeld voor de Ringbaan

Voor de Heumensebaan geldt dat het aan te raden is om deze, door de omgeving, het beschikbare wegprofiel en de oversteekbewegingen, in te richten tot volwaardige ETW30 ondanks dat dit ook een gebiedsontsluitende functie heeft. Dit omvat het gericht verminderen/verwijderen van de zebrapaden (deze geven schijnveiligheid), het verder accentueren van de kruispuntvlakken, het eventueel toepassen van verhoogd parkeren en aanbrengen van meer groen.



Figuur 4-11: Voorstel aanpassing dwarsprofiel Heumensebaan

Met betrekking tot het gericht verminderen van zebrapaden is het aan te raden om ter hoogte van de kruising met de Singel een goed uitgeruste voetgangersoversteek te voorzien met een middengeleider zodat het oversteken in twee fasen kan gebeuren.



Figuur 4-12: Impressie oversteek (links met verplaatsbare middengeleider, rechts permanent)

Het effect van deze maatregelen is dat de leefbaarheid vergroot, maar dat het aantal voertuigen beperkt zal afnemen. Handhaving op snelheid wordt mogelijk gemaakt.

4.3.4 Groesbeekseweg

De Groesbeekseweg heeft nog een beperkte mate van restcapaciteit. Het benutten van deze restcapaciteit door het nemen van maatregelen die de intensiteit op de Heumensebaan en Ringbaan verminderen, past binnen de doelstellingen van het gelijkmatig verdelen. Echter ervaren de omwonenden van de Groesbeekseweg in de huidige situatie hinder van (zwaar) vrachtverkeer en landbouwverkeer, wat leidt tot geluids- en trillingsoverslast en te hoge snelheden. Ook het recreatieve verkeer zorgt voor overlast (parkeren en motoren), waardoor het wenselijk is om ook hier maatregelen tegen te nemen.

Met betrekking tot de overlast van het vrachtverkeer zijn de volgende maatregelen denkbaar:

- Geslotenverklaring voor vrachtwagens. Het vrachtverkeer richting of vanuit Groesbeek dient dan om te rijden via de Nijmeegsebaan (via Nijmegen) of de Zwarteweg (via Milsbeek).Hierin kan nog gevarieerd worden met het type geslotenverklaring: (1) Wanneer alleen het zware vrachtverkeer (>3.5 ton) wordt geweerd, gaat het om 70-75 zware vrachtwagens of landbouwvoertuigen per dag.

Hiermee wordt de grootste veroorzaker van een van de leefbaarheidsproblemen in Mook weggehaald. Wanneer al het vrachtverkeer wordt geweerd kan het oplopen tot 300 voertuigen per dag minder in Mook.

- Het toepassen van nieuwe geluidsmuren in de grond, het toepassen van nog stiller asfalt of het toepassen van huisgebonden maatregelen zoals woningisolatie, plaatsen van geschikte ramen.

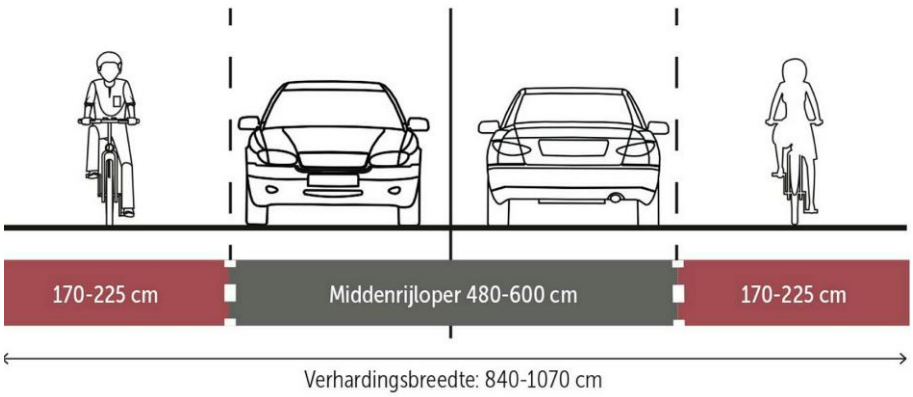


Figuur 4-13: Voorbeeld geluidsmuur in de grond. Deze wordt langs de weg aangebracht.

- Het vervangen van de plateaus in klinkers naar plateaus in asfalt. Dit kan wel leiden tot een snelheidsverhoging, maar dit zal beperkt zijn door de korte stukken.
- Om de snelheid voor de vrachtwagens bergopwaarts te bevorderen, kan geopteerd worden om de versmalling met plateau ter hoogte van de bebording zone 30km/h aan te passen zodat de vrachtwagen nog enige snelheid kan behouden.

Met betrekking tot de snelheid tussen de begraafplaats en ’t Zwaantje zijn de volgende maatregelen mogelijk:

- De snelheidslimiet verhogen naar 60 km/uur (situatie voor 2016) met passende weginrichting en/of het verplaatsen van de komgrens.
- De weginrichting aanpassen naar 50 km/uur. Het advies is hierbij om profiel B1 uit de Fietsontwerpwijzer van het ASSV toe te passen (Figuur 4-14). Dit houdt in dat de rijlopers teruggebracht worden tot 5,5 meter en de fietsstroken aan beide zijden worden verbreed naar 2 meter. Het toepassen van een asmarkering wordt afgeraden, aangezien dit een hogere snelheid suggereert. Verder kunnen versmallingen toegepast worden, waarbij ter hoogte van de versmallingen het fietsverkeer om de versmalling heen geleid wordt.



Figuur 4-14: Schematische impressie herinrichting conform B1 profiel. *Bron: Fietsontwerpwijzer (ASVV)*

Ook kan geopteerd worden om oplossingen uit eerder onderzoek (onderzoek Heumensebaan Groesbeekseweg Duurzaam Veilig Verkenning) alsnog volledig uit te voeren.

Met betrekking tot het probleem van zoekverkeer naar beschikbare parkeervoorzieningen kan een parkeerverwijssysteem helpen. Hierbij kan gekozen worden voor vaste bewegwijzering al dan niet in combinatie met dynamische informatie over de beschikbare plaatsen. In eerste instantie lijkt het aanbrengen van vaste bebording naar parkeerlocaties en alternatieven voldoende.

4.3.5 Lindenlaan

In principe kan de Lindenlaan de toekomstige hoeveelheid verkeer verwerken met de huidige vormgeving. Echter is het voor het beeld dat deze weg ook doorgaand verkeer moet verwerken aan te raden om deze aan te passen naar een GOW30. Voor de te verwachten intensiteiten is de vormgeving van een ETW30 echter ook voldoende zoals de Heumensebaan. Deze maatregel hoeft niet noodzakelijk gerealiseerd te worden en kan daardoor ook later nog worden gerealiseerd. Wel is aan te raden om specifieke locaties zoals ter hoogte van het station, kruising met snelfietsroute en aansluiting Rijksweg goed te monitoren ten behoeve van verkeersveiligheid.

4.4 Aanleggen nieuwe infrastructuur

Op basis van de intensiteiten is het de vraag of aanleggen van nieuwe infrastructuur noodzakelijk is. Binnen de huidige tijdsgeest wordt voorzichtig omgegaan met betrekking tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Wanneer puur naar de intensiteiten ten opzichte van de capaciteit wordt gekeken, valt er geen echt doorstromingsknelpunt te verwachten in Mook en Middelaar wat de noodzaak voor nieuwe infrastructuur in de basis doet vervallen.

Echter zijn de problemen eerder gerelateerd aan leefbaarheid en de oplossingsrichtingen beperkt in hoeveelheid en doelmatigheid. Omdat binnen de onderzoeksvraag ook gevraagd is om te kijken naar nieuwe verbindingen, wat vanuit leefbaarheid kan worden geopteerd, zijn er enkele opties hieronder opgenomen.

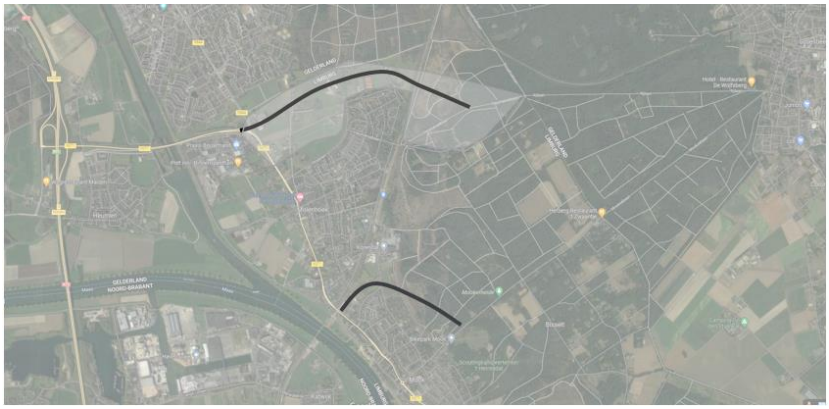
4.4.1 Variant 5A (light)

In een eerder onderzoek is een uitgebreide variantenstudie gedaan waarbij variant 5A als meest haalbare variant (criteria onder andere kosten, termijn, procedures) naar voren is gekomen. Deze variant heeft zijn voor- en nadelen zoals opgenomen in de variantenstudie.

Vanuit het huidige onderzoek zijn hier wel enkele inzichten die meegenomen moeten worden bij de overweging om variant 5A te realiseren. Vanuit verkeerskundig, de verkeersbewegingen en verkeerspsychologisch oogpunt is route 5A niet logisch. Vanuit de verkeersbewegingen is te zien dat het probleem voornamelijk verkeer is met een oost-westrelatie en minder een noord-zuidrelatie. Ten eerste wil dit zeggen dat het noodzakelijk is om op de kortste route via Heumensebaan/Ringbaan maatregelen te nemen zodat deze route niet meer mogelijk is voor doorgaand verkeer en/of onaantrekkelijk is voor doorgaand verkeer. De route 5A zorgt namelijk voor enerzijds een grotere reisafstand en reistijd en het vraagt een grotere stuurtaak van bestuurders. Hierdoor wordt de optie via de Groesbeekseweg aantrekkelijker, waardoor het probleem verschuift. Anderzijds rijdt het verkeer dat wel via variant 5A, nog steeds rondom Molenhoek rijden. Dus ook hier is een verplaatsing van het probleem te verwachten. Ten slotte is het zonde om nieuwe capaciteit aan te leggen terwijl er nog capaciteit beschikbaar is op de Lindenlaan. Het enige voordeel dat variant 5A heeft ten opzichte van de Lindenlaan is dat er een tweede alternatief is voor het vrachtverkeer dat nu door de kern van Mook rijdt.

4.4.2 Andere opties

Vanuit verkeerskundig oogpunt en de ervaren problematiek is het logischer om een nieuwe verbindingsweg vanaf het kruispunt N844 – N271 via de provinciegrens richting de Rijlaan te leiden of een nieuwe verbindingsweg via de noord-westkant van Mook te leiden. Deze alternatieven zijn effectiever en spelen beter in op de behandelde problematiek. Er dient opgemerkt te worden dat voor dergelijke variantenstudies meer aspecten dan enkel de verkeerskundige aspecten beoordeeld dienen te worden. Onderstaand is daarom een richting die verder onderzocht moet worden.



Figuur 4-15: Suggesties aanleg nieuwe wegen.

Op basis van de eerder uitgevoerde variantenstudie komt de suggestie om Molenhoek overeen met een combinatie van variant 3A (westelijk deel) en 5A (oostelijk deel). De suggestie rondom Mook is te vergelijken met variant 6A.

5. Kosten

Voor de kosten geldt dat er geraamd is volgens de SSK-methode. Maatregelen die betrekking hebben op het maken van afspraken, verder uitzoeken, kosten voor de maatschappij ten gevolge van minder woningbouw, opzetten van campagnes, e.d. zijn niet geraamd.

5.1 Lokale maatregelen

Tabel 5-1: Kostenraming lokale maatregelen

Onderdeel	Eenheidsprijzen	Uitvoeringskosten	Totaal (incl. BTW)
Aanpassen bebording richting Venlo: Aanpassen afstand en draaien bewegwijzeringsbord	€ 1.210- 1.815	€ 300-450	€1.510 – 2.265
Plaatsen vaste bebording parkeerverwijssysteem per bord	€ 460	€ 115	€575
Aanbrengen geluidswal per m2	€ 60	€ 15	€ 75
Vervangen klinkers naar asfalt kruising Groesbeekseweg x Generaal Gavinstraat	€ 18.150	€ 4.540	€22.690
Verplaatsen komgrens incl. 2 nieuwe snelheidsborden	€ 205	€ 605	€ 810
Aanpassen dubbele oversteek Heumensebaan x Singel			
- Optie verplaatsbare middengeleider			€ 6.050
- Optie permanente middengeleider incl. verwijderen markering, nieuwe deklaag, nieuwe markering			€ 30.050

5.2 Herinrichting van wegen

Tabel 5-2: Kostenraming herinrichting wegen

Object	Investeringskosten (rekenhorizon 5 jaar, reële kosten)		
	Voorziene kosten	Risicoreservering	Totaal
Deelraming Ringbaan	€ 936.090	€ 79.667	€ 1.015.757
Deelraming Heumensebaan	€ 870.003	€ 74.043	€ 944.046
Deelraming Lindenlaan	€ 152.758	€ 13.001	€ 165.759
Deelraming Groesbeekseweg profiel B1	€ 812.369	€ 69.138	€ 881.506
Objectoverstijgende risicoreservering inclusief verschuiving		€ 751.767	€ 751.767
Kosten inclusief BTW	**€ 2.771.220**	**€ 987.616**	**€ 3.758.835**

5.3 Nieuwe verbindingen

Om een inschatting te maken van de kosten voor nieuwe verbindingen zijn de kosten uit de variantenstudie (2008) overgenomen. Op deze wijze is er inzicht in de ordegrootte van de kosten. In deze fase is het verder uitrekenen van de kosten volgens SSK niet zinvol.

Tabel 5-3: Kostenindicatie nieuwe verbindingen

Variant	Omschrijving	Kosten
5A	Verbreding Heumensebaan – Rijlaan naar een 2x1 over een lengte van 3.750m aanleg nieuwe weg 2x1 tussen Heumensebaan en Bovensteweg Aanleg vrijliggend fietspad gehele traject Reconstructie Mooksebaan - Knapheideweg	€ 5.000.000
Rondom Molenhoek	Verbreding Heumensebaan – Rijlaan naar een 2x1 over een lengte van 3.750m Aanleggen nieuwe weg met vrijliggende fietspaden Afhankelijk van keuze aantakking: aanbrengen viaduct over spoor	€ 5.000.000 - € 25.000.000
6A rondom Mook	Verbreding Mooksebaan naar 2x1 over een lengte van 1.750m Aanleg vrijliggend fietspad aan 1 zijde Mooksebaan Realisatie vrijliggende fietspaden beide zijde Groesbeekseweg over lengte van 2.000m Aanleg nieuwe weg 2x1 met lengte van 1.250m Aanleg nieuwe weg tussen Bovensteweg en Groesbeekseweg met lengte van 750m Realisatie vrijliggende fietspadden nieuwe weg	€ 5.500.000

6. Conclusie en advies

Terugkijkend naar de kernvraag kan deze opgedeeld worden in twee delen:

1. Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek?
2. Welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen?

De beantwoording van deze vragen vormt de conclusie en het advies van dit onderzoek.

6.1 Conclusie

Op de vraag "*Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek door de kernen Mook en Molenhoek?"* kan gesteld worden dat:

- In de huidige verkeerssituatie bestaat het gemotoriseerd verkeer in Mook en Molenhoek uit een mix van lokaal, herkomst-/bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. In Molenhoek is vastgesteld dat minimaal de helft van het verkeer geen doorgaand verkeer is, maar herkomst-/bestemmingsverkeer of lokaal verkeer. Voor Mook was dit niet zo duidelijk vast te stellen binnen dit onderzoek omdat het verschil in intensiteit tussen de meetpunten niet significant was.
- Er is verkeer uit Groesbeek aanwezig op de doorgaande verkeersroutes in de kernen Mook en Molenhoek. Van al het verkeer gemeten op het wegvak Mooksebaan tussen Rijlaan en Houtseweg, rijdt 50-75% (afhankelijk van tijdstip en rijrichting) door de kernen Mook en Molenhoek naar de A73 of omgekeerd. Het overige verkeer dat hier gemeten is, heeft een herkomst of bestemming in Malden (gem. 10%), Molenhoek (gem. 10%), Mook of ten zuiden van Mook (gem. 17%).
- Het is logisch dat het verkeer Groesbeek – A73 door Mook of Molenhoek rijdt gezien het ontbreken van alternatieven en enkele (natuurlijke) barrières zoals de Maas, bergachtig gebied en de Duitse grens. Vanuit het gemeentelijk verkeersbeleid rijdt dit verkeer wel via de wegen die benoemd zijn als gebiedsontsluitingswegen.
- Er zijn zowel nu als op langere termijn (>10-15 jaar) **geen doorstromingsproblemen** te verwachten op de Heumensebaan, Ringbaan, Groesbeekseweg of Lindenlaan. Er zijn op dit moment **problemen vastgesteld met betrekking tot leefbaarheid** zoals geluidsoverlast (input van stakeholders en op basis van model aangetoond), structureel overschrijden maximumsnelheid (input van stakeholders en op basis van metingen aangetoond), hoge mate van subjectieve verkeersonveiligheid (input van stakeholders), een beperkte mate van objectieve verkeersonveiligheid (gebaseerd op geregistreerde ongevallen) en beperkte bijdrage van verkeer aan luchtkwaliteit (op basis van milieumodel waarbij luchtkwaliteit binnen normen Nederlandse wet is).

- Wanneer de hoeveelheid verkeer wordt bekeken, rekening houdend met de functie, het huidige ontwerp en de huidige omgeving kan gesteld worden dat de wegen Ringbaan, Heumensebaan, Groesbeekseweg en Rijksweg relatief zwaar belast zijn vanuit het oogpunt leefbaarheid.
- De huidige weginrichting is een mix tussen het faciliteren van de doorstroming en verbeteren van de leefbaarheid wat zorgt voor het huidige verkeersgedrag en de reacties van bewoners.
- In **Molenhoek** wordt specifiek nog gemeld dat er diverse gevaarlijke oversteeklocaties zijn, er agressie is bij de versmallingen en het spoorviaduct en er overlast is door de passage van hulpdiensten. Op het deel Heumensebaan tussen het spoorviaduct en Bisseltsebaan ontbreekt een veilige fietsvoorziening.
- Op de **Groesbeekseweg** kenmerkt de problematiek zich door het aandeel vrachtverkeer (7%) dat geluidsoverlast en trillingen veroorzaakt en de passage van vrachtverkeer leidt tot gevaarlijke situaties op het fietspad. Daarnaast is er zoekverkeer voor het parkeren, te weinig ruimte voor fietsers en voetgangers, wordt de kruising bij ’t Zwaantje als gevaarlijk ervaren en is de zwakke weggebruiker slecht zichtbaar bij de rotonde in kern Mook.
- Rond het **station/Lindenlaan/Bovensteweg** zijn de volgende zaken benoemd die invloed hebben op de leefbaarheid: rondom het station is er sprake van hinder door de spoorbel en nachtlawaai, de ecologische waarde van het gebied spoorzone, uitstoot en lange vrachtwagens door aanwezige industrie, gevaarlijke kruising fietspad en Lindenlaan en aansluiting met Rijksweg is moeilijk.

6.2 Advies

Op de vraag “*Welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen*?” is het antwoord dat het beëindigen van doorgaand verkeer op korte of middellange termijn niet realistisch is. Wel zijn er mogelijkheden om het (toekomstige) doorgaand verkeer of de overlast hiervan te verminderen. Naast oplossingen voor het doorgaand verkeer is het ook belangrijk om duurzame oplossingen te voorzien voor het herkomst-/bestemmingsverkeer en lokaal verkeer om zo het totale aandeel gemotoriseerd verkeer te doen dalen en leefbaarheid te verhogen op de genoemde wegen.
Het advies naar aanleiding van dit onderzoek is als volgt:

1. <u>In gesprek gaan met gemeente Berg en Dal</u>
   - Mobiliteitsmanagement/-campagne opzetten voor meer verplaatsingen tussen Groesbeek en Mook en Middelaar per fiets. Dit speelt in op 20-25% van de verplaatsingen die nu per auto worden gemaakt vanuit Groesbeek richting Mook en Middelaar.
   - Om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid in Mook en Molenhoek op lange termijn geborgd wordt, moet slim worden omgegaan met de woningbouw in Groesbeek door afspraken te maken over het aantal en type woningen. Bij voorkeur wordt minimaal 25% van de geplande woningbouw van 2.000 woningen in Groesbeek ingevuld door type woningen die weinig of geen verkeer genereren door Mook en Molenhoek. Daarom wordt geadviseerd om te onderzoeken of het mogelijk is om invloed uit te oefenen bij het toewijzen van bewoners aan woningbouw Groesbeek en Molenhoek Zuid waarbij het verplaatsingsgedrag als element wordt meegenomen. Hierdoor kan het aantal doorgaande bewegingen worden beperkt.

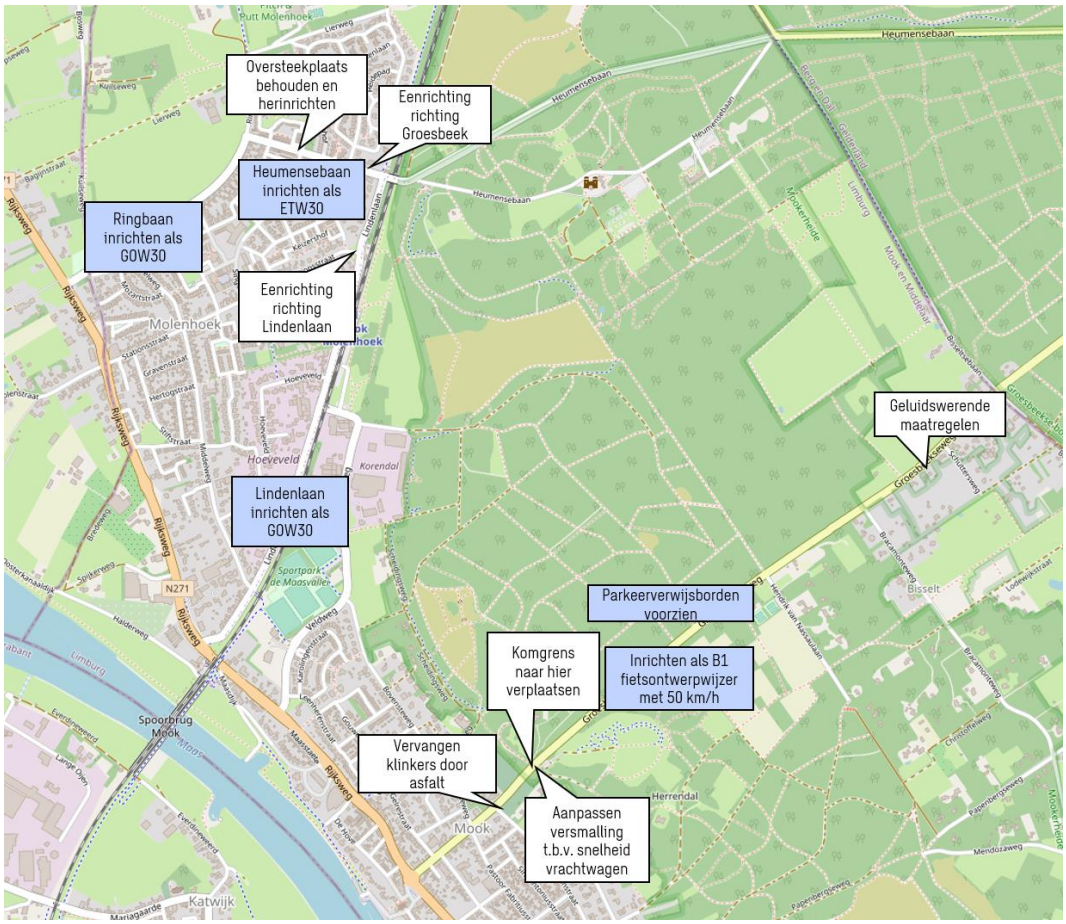
Ter indicatie: de verwachting is dat bij een groei van het verkeer ten gevolge van 1.500 extra (traditionele) woningen de intensiteit in Mook zodanig groeit dat het leefbaarheidsknelpunt in Mook opnieuw ontstaat en daarmee de effecten van andere maatregelen teniet doet.

- Afspraken maken in verband met vergunningverlening aan (vrachtwagenaantrekkelijke) bedrijven: Rekening houden met hoe vrachtverkeer naar Groesbeek gaat rijden en het effect hiervan in Mook zichtbaar maken, zo weinig mogelijk vrachtwagenaantrekkelijke bedrijven starten in Groesbeek en/of het samen vaststellen van voorwaarden als venstertijden, routes, type vrachtwagens bij vergunningverlening om zo de overlast in Mook te verminderen.
- Aanpassen bebording naar Venlo in Groesbeek via Milsbeek en dit ook laten doorvoeren bij de leveranciers van navigatietoestellen.

2. <u>Op regionaal niveau bespreken</u>
   - Voorstel om een vrachtverbod of geslotenverklaring in te stellen op de Groesbeekseweg. Het betreft een 70-75 zware vrachtwagens per werkdag die een andere route moeten nemen, maar zorgt voor een enorme winst qua leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Groesbeekseweg.
   - Uitvoeren van een nader onderzoek om de potentie van verkeer tussen Cuijk en Nijmegen verder te onderzoeken om hierop vervolgens gerichte acties in het kader van mobiliteitscampagnes te voeren.

3. <u>Lokaal</u>
   - Eenrichtingsverkeer invoeren op de Heumensebaan en Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en Lindenlaan waarbij het niet mogelijk is om vanaf het spoorviaduct/Lindenlaan richting het westen te rijden. Dit om het verkeer beter te spreiden over de bestaande wegen.
   - De Ringbaan in te richten als GOW30, Heumensebaan als ETW30, Groesbeekseweg buiten de kern naar profiel B1 uit fietsontwerpwijzer met 50 km/h (zie Figuur 4-14).
   - Het verleggen van de komgrens op de Groesbeekseweg naar de bebouwde kern om zo de geloofwaardigheid en attentiewaarde in de kern te verhogen.
   - Eventueel het herinrichten van de Lindenlaan tot GOW30 zodat de inrichting overeenkomt met de beoogde functie. Echter biedt een inrichting volgens ETW30 voldoende capaciteit voor nu en de toekomst en past beter bij de leefbaarheidsdoelstellingen dan GOW30. Daarom zijn beide varianten mogelijk. Het herinrichten van de Lindenlaan kan pas worden gedaan wanneer het gebruik verhoogd is.
   - Bij het herinrichten te kiezen voor geluidsbeperkende materialen.
   - Parkeervoorzieningen bij de Groesbeekseweg voorzien van goede parkeerverwijzingen naar meerdere parkeermogelijkheden om zoekverkeer tegen te gaan.
   - Campagne om ook binnen de gemeente fietsen te bevorderen.
   - Het toepassen van nieuwe geluidsmuren in de grond, het toepassen van nog stiller asfalt of het toepassen van huisgebonden maatregelen zoals woningisolatie, plaatsen van geschikte ramen.
   - Het vervangen van de plateaus in klinkers naar plateaus in asfalt om zo het geluid te reduceren. Dit kan wel leiden tot een snelheidsverhoging, maar dit zal beperkt zijn door de korte stukken.

- Om de snelheid voor de vrachtwagens bergopwaarts te bevorderen, kan geopteerd worden om de plateaus bij de 30 km-grens in Mook aan te passen zodat de vrachtwagen nog enige snelheid kan behouden.



Figuur 6-1: Lokale oplossingsmaatregelen

Ten slotte is uitbreiding van de bestaande infrastructuur onderzocht. Puur vanuit de hoeveelheid verkeer is er met bestaande infrastructuur voldoende capaciteit beschikbaar om het verkeer af te wikkelen, ook op lange termijn mits alle gebiedsontsluitingswegen ook als gebiedsontsluitingsweg worden ingericht en de Lindenlaan gebruikt wordt. Dit betekent dat nieuwe infrastructuur vanuit de hoeveelheid verkeer niet nodig is. Echter spelen bij het besluit voor nieuwe infrastructuur ook andere factoren mee zoals leefbaarheid. Vanuit leefbaarheid kan op lange termijn (>10-15j), ook bij gebruik Lindenlaan, opnieuw een leefbaarheidsknelpunt ontstaan in de kern van Mook. Voor de lange termijn kan een nieuwe verbinding een structurele oplossing bieden voor het leefbaarheidsprobleem.

Vanuit het verleden is variant 5a (light) als meest haalbare oplossing naar voren gekomen. Wanneer gekeken wordt naar de verkeersstromen (waar mensen rijden, vandaan komen en naartoe willen) wordt het probleem voornamelijk veroorzaakt door verkeer dat een oost-westrelatie heeft. Vanuit dit oogpunt is het daarom zinvol om een alternatief te voorzien die oost en west goed verbindt.

Het huidige voorstel 5a is qua afstand en reistijd vergelijkbaar met de Groesbeekseweg maar vraagt meer inzet van de bestuurder (meer sturen, moeilijkere kruisingen, meer afslaande bewegingen) dan de Groesbeekseweg. Verwachting is dat hierdoor de variant 5a niet volledig benut gaat worden zolang de Groesbeekseweg voor doorgaand verkeer beschikbaar is. Bij de aanleg van 5a is de verwachting dat het leefbaarheidsprobleem vermindert voor de bewoners Ringbaan en Heumensebaan, terwijl deze toeneemt voor de Groesbeekseweg, Bovensteweg, Veldweg, Rijksweg (en Lindenlaan bij oorspronkelijke variant 5A). Hierbij is de verwachting dat een leefbaarheidsknelpunt in Mook opnieuw ontstaat of groter wordt dan in de huidige situatie. Dit past niet binnen de doelstellingen die vastgesteld zijn met de focusgroep. Wanneer de keuze gemaakt wordt om een nieuwe verbinding aan te leggen, wordt aangeraden om variant 5a te heroverwegen met varianten die ofwel ten noorden van Molenhoek liggen (voorkeur) of om Mook heen gaan. Belangrijk hierbij is dat de nieuwe verbinding geschikt is voor vrachtverkeer.

Together with our clients and the collective knowledge of our 18,500 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together

SWECO

Raadsmemo

Gemeente Mook en Middelaar

Postadres: Postbus 200, 6585 ZK MOOK
Bezoekadres: Raadhuisplein 6 Mook
Telefoon: (024) 696 91 11
Fax: (024) 696 19 39
E-mail: gemeente@mookenmiddelaar.nl
Internet: www.mookenmiddelaar.nl

Aan: Leden van de gemeenteraad Mook en Middelaar
Van: College van burgemeester en wethouders gemeente Mook en Middelaar
Portefeuillehouder: H. Rodoe
Afdeling Ruimte
Doc.-Nr: ZM22.02817
Datum: 6 december 2023
Onderwerp: Tussenstand vervolgproces ‘Lokaal verkeersonderzoek Groesbeek – A73’

Geacht lid van de gemeenteraad,

Met deze memo wordt u geïnformeerd over de tussenstand in het vervolgproces na de oplevering van het ‘Lokaal verkeersonderzoek Groesbeek – A73’ en de behandeling ervan in de raadsvergadering van 16 maart 2023.

Proces en gemaakte afspraken

In de raadsvergadering van 16 maart 2023 zijn drie besluiten genomen:

1. Kennis te nemen van het rapport ‘Lokaal verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer A73-Groesbeek’, Sweco d.d. 29-11-2022;
2. In te stemmen met het uitvoeren van de maatregelen voor de korte termijn, met uitzondering van vervangen klinkers door asfalt, verkeersplateau aansluiting Gen. Gavinstraat, en hiervoor een bedrag van € 21.500 exclusief btw beschikbaar te stellen;
3. Het college opdracht te geven om in overleg te treden met de regio en in navolging van dit proces, richting uw raad, te komen met concrete voorstellen voor structurele maatregelen.

Samengevat is het vervolgproces daarmee opgesplitst in het onderstaande tijdspad:

- **2023:** uitvoering geven aan de lokale (korte termijn) maatregelen (het laaghangend fruit);
- **2023:** in overleg treden met de buurgemeenten / de regio over de problematiek, de samenwerking en de mogelijke oplossingen;
- **2023-2024:** op basis van het resultaat dat is opgehaald uit de regio en het rapport van Sweco komen tot voorstellen voor (finale) maatregelen.

Korte termijn maatregelen

Het proces om te komen tot structurele maatregelen in samenwerking en partnerschap met de regio en de uiteindelijke oplevering ervan, nemen de nodige tijd in beslag. In de tussentijd is daarom uitvoering gegeven aan de afgesproken maatregelen. Deze maatregelen zijn destijds o.a. ‘opgehaald’ via het project Veilig op Weg, uit het rapport van Sweco en bij de overleggen over de herinrichting van de komingang Mook (nabij ’t Zwaantje).

Het project Veilig op Weg op de Ringbaan en Heumensebaan is daarmee inmiddels afgerond met de uitvoering van de onderstaande maatregelen:

- Opknappen van de voetgangersoversteekplaatsen op de Heumensebaan;
- Toevoegen van vier (grote) wegmarkeringen voor 30 km/uur in de beide straten;
- Plaatsen van een roulerend snelheidsdisplay met smiley tussen de beide straten;
- Plaatsen van verkeersborden bij de oversteekplaatsen die door schoolkinderen zijn ontworpen.

Op de Groesbeekseweg is ook uitvoering gegeven aan de twee afgesproken maatregelen:

- Plaatsen van een permanent snelheidsdisplay ter hoogte van de bebouwde komingang (momenteel tijdelijk weggehaald i.v.m. nadere afstemming over de locatie);
- Toevoegen van een verwijssysteem voor de openbare parkeerplaatsen in de omgeving van de Bisselt en de Groesbeekseweg.

De oplevering van deze maatregelen is ook op verschillende momenten onder de aandacht gebracht via de gebruikelijke mediakanalen, onder andere middels een nieuwsbericht op de website en in Ter Sprake.

Regionaal overleg

Gelet de hoge kosten en de voorkeur voor een goede en structurele oplossing (uitgebreide herinrichtingen of nieuwe verbindingsweg), zijn wij op basis van het rapport in overleg getreden met de regio. De Groene Metropoolregio (GMR) (onderdeel de verbonden regio) ondersteunt ons daarbij. Dit middels het flankerende mobiliteitsoverleg ‘Zuidflank van Nijmegen’ en in het ophalen van de reacties vanuit de regio. Inmiddels nemen de volgende partijen deel aan dit overleg: de gemeenten Berg en Dal, Heumen, Land van Cuijk, Mook en Middelaar en Nijmegen. De Provincies Gelderland en Limburg en het samenwerkingsverband Trendsportal.

Op ambtelijk niveau is van iedere genoemde partij een reflectie gevraagd op het ‘Lokaal verkeersonderzoek Groesbeek – A73’. De reacties zijn door de GMR verwerkt in de memo in bijlage 1 bij deze raadsmemo. Deze memo is de basis geweest voor de gesprekken die wij vervolgens zelf als gemeente bestuurlijk zijn aangegaan in een ronde door de regio voor het ophalen van koppelkansen en mogelijke samenwerkingen. De belangrijkste conclusies per gesprek zijn samengevat in bijlage 2.

Fietspad

In relatie tot dit proces, zijn wij ook bezig met het onderzoeken van de haalbaarheid en financiering van de aanleg van een fietspad op de Heumensebaan (buiten de bebouwde kom) in aansluiting op het fietspad in Groesbeek. Dit project staat in verbinding met het ‘Lokaal verkeersonderzoek Groesbeek – A73’ en het komen tot oplossingen en maatregelen die de overlast van doorgaand verkeer kunnen verminderen. Daarbij is er een koppeling met de verbreding (nieuwbouw) van het spoorviaduct Maaslijn in de Heumensebaan, als onderdeel van het project ‘Opwaardering Maaslijn’ (met meer ruimte voor fietsers en voetgangers). Ook zien wij het als een kans om de ontbrekende schakel in het fietsnetwerk van en naar Groesbeek in te vullen, in aansluiting op de doorfietsroute MaasWaalpad en het station Mook-Molenhoek. Hiermee worden verschillende doelen behaald, denk aan: verbetering bereikbaarheid station Mook-Molenhoek, terugdringen autoverkeer en daarmee verhogen leefbaarheid, bevorderen fietsverkeer en verhogen verkeersveiligheid. Ten aanzien van de ligging van het fietspad gaat het naar verwachting om een mix van een aanliggend en een vrijliggend fietspad. De haalbaarheid van het fietspad is afhankelijk van de medewerking van derden en het verkrijgen van de

noodzakelijke financiering. Qua planning is het streven om de aanleg van het fietspad te koppelen aan de nieuwbouw (verbreden) van het spoorviaduct in de Heumensebaan. Op basis van de huidige informatie staat de nieuwbouw van het viaduct gepland in 2025.

Vervolg

In navolging van deze tussenstand zullen wij in Q1 2024 komen met een voorstel voor het vervolg. Het is dan aan uw gemeenteraad om aan de hand van de in kaart gebrachte haalbaarheid, een beslissing te maken. Op basis van de memo (bijlage 1) en de overleggen (bijlage 2) blijkt er welwillendheid van de regiopartijen om mee te denken in de gezamenlijke belangen, maar is er tegelijkertijd weinig beweging richting een gedeelde verantwoordelijkheid in het komen tot mogelijke structurele oplossingen, zowel ruimtelijk als financieel. Daarbij valt er onder andere rekening te houden met de door de gemeenten Heumen en Mook en Middelaar vastgestelde structuurvisie Lierdal en de recente woningbouw in dit gebied. Indien wij als gemeente dus over willen gaan tot uitgebreide herinrichtingen of een nieuwe verbindingsweg, zijn wij (grotendeels) aangewezen op eigen middelen.

Daarnaast geeft de recent door uw gemeenteraad aangenomen motie Spoorzone ook al een uitgangspunt weer m.b.t. een mogelijke verkeersroute aldaar. Oftewel een beperking van de mogelijke verkeersmaatregelen in de vorm van een nieuwe verbindingsweg.

Wij weten dat u als gemeenteraad ook zelf nog met uw politieke collega's in de regio, in gesprek wilt gaan. Dit kan aan de hand van deze memo en de bijgevoegde bijlagen. Let wel wij streven er naar 14 maart aanstaande met een raadsvoorstel te komen voor het vervolg n.a.v. het onderzoek en de overleggen in de regio. U kunt tijdens die betreffende raadsvergadering dan ook inbrengen wat u zelf heeft opgehaald in de regio. In dat raadsvoorstel worden de maatregelen uit het verkeersonderzoek door het college van kaders voorzien op basis waarvan uw raad een beslissing kan nemen omtrent de wenselijkheid en haalbaarheid van de maatregelen.

Met vriendelijke groet,

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,

De gemeentesecretaris
drs. W. Mariman

De burgemeester
mr. drs. W. Gradisen

Bijlage 1 - GMR Memo - Opmerkingen Zuidflank Nijmegen - Verkeersstudie M&M;
Bijlage 2 - Puntsgewijze samenvatting van de bestuurlijke gesprekken in de regio.

Memo

Datum : 24 april 2023

Van : Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen

Betreft : Reflectie op Verkeersonderzoek A73-Groesbeek

Inleiding
In het kader van de mobiliteitsproblematiek Zuidflank Nijmegen zijn de direct betrokken overheden met elkaar in gesprek om verschillende mobiliteitsonderwerpen gezamenlijk te bespreken. De Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen faciliteert en ondersteunt dit overleg.

Eén van de uitwerkingen gaat over het doorgaande verkeer tussen de A73 en Groesbeek. In 2022 heeft adviesbureau Sweco in opdracht van de gemeente Mook en Middelaar een verkeersonderzoek gedaan naar dit doorgaande verkeer. De volgende vraag stond hierbij centraal:

> 'Hoe is de huidige verkeerssituatie op de doorgaande verkeersroutes A73 – Groesbeek in de kernen Mook en Molenhoek en welke oplossingen en maatregelen zijn er mogelijk om de overlast van doorgaand verkeer te verminderen, dan wel te beëindigen?

Het onderzoek en de resultaten daarvan heeft Sweco verwerkt in het eindrapport 'Verkeersonderzoek Mook en Middelaar', d.d. 29-11-2022. Op 16 maart 2023 heeft de gemeenteraad van Mook en Middelaar het onderzoek behandeld en het volgende besloten:

1. Kennis nemen van het rapport 'Lokaal verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer A73-Groesbeek', Sweco d.d. 29-11-2022.
2. In te stemmen met het uitvoeren van de maatregelen voor de korte termijn, met uitzondering van vervangen klinkers door asfalt, verkeersplateau aansluiting Gen. Gavinstraat, en hiervoor een bedrag van € 21.500 exclusief btw beschikbaar te stellen.
3. Het college opdracht te geven om in overleg te treden met de regio en in navolging van dit proces, richting uw raad, te komen met concrete voorstellen voor structurele maatregelen.

Mede op verzoek van de gemeente Mook en Middelaar is aan de betrokken partners gevraagd om een reflectie te geven op dit onderzoek met een daarbij behorende ambtelijke bespreking op 8 mei 2023. Hierna zal een definitieve reactie aan de gemeente Mook en Middelaar worden gegeven.

Binnengekomen opmerkingen

- <u>Gemeente Land van Cuijk</u>
  - Voorgesteld wordt om het onderzoek mee te nemen in het "mobiliteitspakket stedelijke regio 's-Hertogenbosch". De Regio Noord Oost Brabant ondersteunt ons om de aan ons grondgebied gerelateerde maatregelen mee te nemen in regionaal mobiliteitspakket. Zie punt 2 in de managementsamenvatting pagina 7: Uitvoeren van een nader onderzoek om de potentie van maatregelen gericht op verkeer tussen Cuijk en Nijmegen verder te onderzoeken om hierop vervolgens gerichte acties in het kader van mobiliteitscampagnes te voeren.
  - De maatregelen die zijn voorgesteld worden zijn al onderdeel regionaal maatregelenpakket RNOB. Graag afstemming tussen GMR, RNOB en regio Noord Limburg hierover.
  - Denkt graag mee in oplossingen GMR voor Zuidflank. Wil ook graag dat de GMR meedenkt in kader acties Land van Cuijk rondom de Maaslijn, bereikbaarheid platteland en relatie landelijk/stedelijk gebied.
  - Problematiek vrachtverkeer/ zwaar landbouwverkeer wordt herkent. In land van Cuijk lopen vergelijkbare onderzoeken.
  - Land van Cuijk is blij met voorstel voor SFR Nijmegen -Oss (en brug over de Maas) in kader Mobiliteitsaanpak A50. Naast het spoor is de SFR (en brug) een goed alternatief voor de auto. Land van Cuijk wil uitbreiding SFR netwerk van Cuijk naar Boxmeer/Venray.
  - Pleiten voor verbetering Oost-West relaties in gebied (zuidflank en Noordoost Brabant. En delen wens voor meer deelmobiliteit bij Hubs (waaronder station Mook Molenhoek) om meer gebruik OV en deelmob. te stimuleren.

- Provincie Limburg
  - De Provincie Limburg heeft kennis genomen van het Verkeersonderzoek Mook en Middelaar. De gemeente Mook en Middelaar is geconfronteerd met verkeer vanuit de gemeente Berg en Dal (kern Groesbeek en omgeving) daar de kernen Mook en Molenhoek tussen dit gebied en de aansluiting met de A73 is gelegen. Deze zelfde verkeerstroom rijdt ook dwars door de Mookerheide, een gebied met hoge natuurwaarde (goud groen natuurzone).

    Is het noodzakelijk dat het verkeer vanuit de omgeving Groesbeek kiest voor de kortste weg dwars door de kernen Mook en Molenhoek, of zijn er alternatieven om richting het noorden of zuiden te rijden? Er zijn bestaande routes in zowel noordelijke en zuidelijk richting aanwezig die zowel de kernen Mook en Molenhoek als ook de Mokerheide kunnen ontlasten. Zoals Groesbeek richting de ringweg Nijmegen (S100) en Groesbeek richting Milsbeek.

    Voorgestelde maatregelen als het instellen van snelheidsverlaging 80 → 60 en 50 →30 km/u (lokale maatregelen) en het weren van vrachtverkeer op de Groesbeekseweg en de Heumensebaan kan de leefbaarheid in grote mate versterken.

    Gelijk als de reactie vanuit het Trendsportal is de Provincie Limburg van mening dat in verband met de regionale verbondenheid met de Groene Metropool Berg en Dal moet inzetten op de Model-Shift en mobiliteitsmanagement waarbij in geval van nieuwbouw het autogebruik als voorbeeld aan banden kan worden gelegd door bv. het verlagen van de parkeernorm.

- Provincie Gelderland
  - Provincie Gelderland heeft kennisgenomen van het rapport van SWECO over bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de zuidflank van Nijmegen, omgeving Groesbeek, Malden/Heumen en Mook en Middelaar. Vanuit de Raad van Mook en Middelaar wordt gevraagd om gezamenlijk commitment om problemen m.b.t. de verkeersafwikkeling op te lossen. De provincie Gelderland focust daarbij op de noord-zuid verbinding omdat daar de zwaarste verkeersrelaties zijn, en daarmee problemen in de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. Inzet is daarom vooral op HOV (lijn 83 Nijmegen-Gennep) en fiets voor korte/middellange afstand op de N844/N271 en de mogelijkheden voor uitbreiding van faciliteiten voor auto- en fietsparkeren op stations aan de Maaslijn om daarmee OV gebruik op de Maaslijn (na elektrificatie en versnelling) te stimuleren. We zien geen rol voor de provincie Gelderland waar het gaat om (bijdrage aan) aanpassing aan of aanleg van nieuwe infrastructuur die oost-west gericht is. Wel zijn er de gebruikelijke mogelijkheden voor cofinanciering van lokale verkeersveiligheidsmaatregelen, als deze vanuit de risico-gestuurde benadering urgent genoeg blijken.

- Trensportal (regio Noord-Limburg)
  - We heb kennis genomen van de onderzoeken en Mook en Middelaar stelt een aantal terechte vragen in haar notitie die met name door de omliggende wegbeheerders beantwoord moeten worden.
  - Wat we wel graag willen meegeven is dat we van mening zijn dat het onderzoek gericht is op de (verkeers-)technische kant. Dit geeft natuurlijk een belangrijk inzicht in de verkeerssituatie en de en de technische aspecten van een aantal mogelijke maatregelen. Wij denken dat een belangrijke oplossing in het leefbaarheidsvraagstuk zit. Daarom pleiten we ervoor om naar de leefbaarheid- en maatschappelijke oplossingen te kijken zoals het juist inrichten van wegen in samenspraak met burgerbetrokkenheid.
  - Daarnaast zijn we van mening dat de oplossing zit in mobiliteitsmanagementmaatregelen. Denk hierbij aan spits mijden en het stimuleren van het fietsgebruik. De werkgevers in de regio hebben hier natuurlijk ook een belangrijke rol in. Daarom zou ons voorstel zijn om de mobiliteitsmakelaars van Noord-Limburg kennis te laten maken met de mobiliteitsmakelaars in de regio Nijmegen. Kortom, vanuit Trendsportal denken we graag na over de samenwerking op het gebied van mobiliteitsmanagement-projecten die we als regio uitvoeren.

- Gemeente Gennep
    - Gemeente Gennep staat positief tegenover de ontwikkeling van een SFR-Oostkanaaldijk.

- Gemeente Heumen
    - Aan de overzijde van de Maas bij Mook ligt de Maashaven van Cuijk/Katwijk, dit is een groot werkgeversgebied. Met de komst van de fietsbrug en fietspad tussen Molenhoek en Groesbeek is de fietsverbinding Cuijk – Groesbeek flink verbeterd. Ook krijgt het spoorbruggetje in Molenhoek nog een aparte fietsvoorziening wanneer de brug wordt vervangen in het project Elektrificatie Maaslijn. Focus met campagnes niet alleen op route Mook/Molenhoek – Groesbeek maar kijk ook naar andere grote verkeerstrekkers op fietsafstand.
    - Daarnaast biedt een verbetering van de grensovergang bij Wyler ook nog kansen voor een betere ontsluiting. Hier moeten vrachtwagens een bocht van 270 graden maken wat bijna onmogelijk is. Als deze kruising kan worden verbeterd ontstaat er een extra mogelijkheid voor vrachtverkeer om via Beek – Nijmegen – A15 op het Rijkswegennet aan te sluiten. Deze mogelijkheid wordt niet genoemd in het rapport.
    - Gemeente Gennep is bezig met de ontwikkeling van een rondweg bij Milsbeek. Hierdoor kan de route richting Gennep korter worden en gaat verkeer vanzelf deze route rijden als ze ri. A73 zuid willen.
    - Als er in Mook een verbod komt voor vrachtverkeer zul je een inschatting moeten maken van wat dit doet op alternatieve routes richting Groesbeek. Als men vanaf de Jan j. Ludenlaan niet via Mook (7,4 km, 10 minuten) mag rijden en in Molenhoek er een breedte beperking is dan is de eerstvolgende route via de Groesbeekseweg in Malden (7,3 km 12 minuten). Deze weg is buiten de bebouwde kom maar 4,90 meter breed en niet berekend op vrachtverkeer. Daar zul je aanvullend ook maatregelen moeten nemen.
    - Wat betreft mobiliteitscampagnes lijkt het ons goed om alle deelnemende gemeenten ten zuiden op te nemen in een regionale mobiliteitscampagne. Zie ook eerdere opmerking over bedrijventerreinen Land van Cuijk.
    - Daarnaast wordt de aansluiting N271 – Ringbaan niet genoemd. Hier zou men ook groentijd kunnen aanpassen zodat verkeer op de Ringbaan minder groentijd krijgt t.b.v. verkeer N271. Misschien ook kansen voor HOV lijn 83.
    - Er wordt in de managementsamenvatting ook nog geschreven dat, indien over wordt gegaan tot extra infrastructuur dat er heroverwogen wordt of extra infra dan niet ten noorden van Molenhoek of ten zuiden van Mook moet komen te liggen. Ten noorden van Molenhoek betekent door het Lierdal wat een extra barrière zal zijn ten zuiden van Malden. Wat is hiervan het voordeel voor Malden? Op het eerste oog is dat er niet en daarom staan wij hier niet positief tegenover. Daarnaast gaat dit door natuurgebied en zul je behalve het ruimtebeslag voor de weg ook veel grond moeten verwerven om natuur te compenseren, hoe reëel is deze maatregel dan nog?

- Gemeente Nijmegen
    - Probleemstelling is volledig gericht op routes tussen Groesbeek en de A73. De meeste oplossingsrichtingen passen daar ook bij. Echter, de optie ‘Uitvoeren van een nader onderzoek om de potentie van maatregelen gericht op verkeer tussen Cuijk en Nijmegen verder te onderzoeken om hierop vervolgens gerichte acties in het kader van mobiliteitscampagnes te voeren’ kan ik niet goed koppelen aan die probleemstelling.
    - Oplossingsrichting ‘vrachtautoverbod Groesbeekseweg’ lijkt me lastig. Vooral voor vrachtverkeer tussen Groesbeek en de A50 is er dan geen reëel alternatief.
    - Er wordt niet echt een duidelijke keuze gemaakt welke route de voorkeursroute zou moeten zijn. In mijn ogen zou dat de zuidelijke route Mooksebaan – Groesbeekseweg moeten zijn, vooral omdat de weginrichting daar het meest op orde is. Op de noordelijke route via Rijlaan – Heumensebaan - Ringbaan zijn (afgezien van de Rijlaan) nauwelijks mogelijkheden voor vrijliggende fietsinfra c.q. ga je door een 30km-woonwijk. Betekent dat op de noordelijke route echt harde verkeersmaatregelen nodig zijn om doorgaand verkeer eraf te halen. Wellicht toch een knip voor autoverkeer overwegen, bv. op het spoorviaduct.

- Gemeente Berg en Dal
  Er is nog geen ambtelijke reactie vanuit de gemeente Berg en Dal. Dit heeft te maken met een capaciteitsprobleem.

Bijlage 2 - Puntsgewijze samenvatting van de bestuurlijke gesprekken in de regio

Gemeente Gennep (bestuurlijk vertegenwoordigd)

- Voorzichtigheid en terughoudendheid is geboden bij het leiden van zwaar verkeer door Milsbeek. Zolang de rondweg nog niet voltooid of gerealiseerd is, is dit niet bespreekbaar. Dit is van belang omdat de route door een toeristisch gebied loopt, waar voornamelijk langzaam verkeer is. Een extra controle op het aantal zware vrachtwagens voordat er afspraken gemaakt worden is daarom aan te bevelen en voor ons een voorwaarde.

Gemeente Berg en Dal (bestuurlijk vertegenwoordigd)

- Voorstel om afstemming op het gebied van mobiliteit te intensiveren in een klein comité (Berg en Dal, Heumen en Mook en Middelaar). Samen staan we sterker en bepaalde mobiliteitsvraagstukken zijn ook niet meer alleen op te lossen.
- Ook dit vraagstuk als drie gemeenten samen bekijken / uitwerken en dan richting de GMR.
- Studie van Sweco is heel verkeerskundig ingestoken, kunnen samen gaan kijken naar de meer strategische component in het vraagstuk. Voor nu weinig aanknopingspunten.
- Koppeling leggen met ruimtelijke ontwikkelingen, fiets en OV. Deze zaken in ieder geval ook in beeld hebben/krijgen indien we spreken over mogelijke oplossingsrichtingen.

Gemeente Heumen (bestuurlijk vertegenwoordigd)

- Een nieuwe verbinding door het Lierdal is niet bespreekbaar.
- Suggestie om de spoorlijn als leidraad te zien en daar een weg aan te verbinden. Te weten variant 5a waarbij een ontbrekende schakel wordt aangelegd langs het station. Dit is ook conform de conclusies uit eerdere onderzoeken uit 2007.
- Ondersteunen het idee om in klein comité, als drie gemeenten, meer samen op te trekken.

Provincie Gelderland (ambtelijk vertegenwoordigd)

- De provincie heeft aandacht voor de noord-zuidverbinding over de weg (ook HOV) en per spoor (ook vanuit de campus). Staan open om gezamenlijk mee te denken en het gesprek aan te gaan met de provincie Limburg.
- De rol van de provincie Gelderland in deze problematiek is verder beperkt. Als Limburgse gemeente komen wij, volgens de Algemene subsidieverordening Gelderland (AsG 2016), ook niet in aanmerking voor Gelderse subsidies. Moeten daarom vooral inzetten op het voortzetten van de samenwerking binnen de Groene Metropoolregio en subsidiemogelijkheden binnen de provincie Limburg.

Provincie Limburg (ambtelijk vertegenwoordigd)

- In het coalitieakkoord is opgenomen dat er geen nieuwe grote infrastructurele werken toegevoegd worden aan de mobiliteitsportefeuille. In het licht van de financiële kaders moet zelfs al bezien worden of een nieuwe heroverweging van de bestaande portfolio nodig is.
- Mobiliteitsgelden bij de provincie zijn dus beperkt, waarmee nieuwe voorstellen / projecten een afwegingskader in moeten. Hier is waarschijnlijk pas Q1 2024 meer over bekend.
- Maatregelen zoals benoemd in het onderzoek kunnen niet zomaar naar voren gehaald worden. De provincie volgt voor haar eigen wegen vooral de onderhoudsplanning en willen daarin zo veel mogelijk werk met werk maken.
- Willen vooral samen blijven optrekken en richting de toekomst kijken. Op de korte termijn zijn de mogelijkheden beperkt.

Bijlage 3 – Inhoudelijke beoordeling maatregelen 'Lokaal verkeersonderzoek A73-Groesbeek'

Zoals gebleken uit het verkeersonderzoek, op basis van verkeerskundige berekeningen en de opgehaalde lokale kennis en ervaringen, zijn er geen doorstromingsproblemen maar staat vooral de leefbaarheid op en nabij de huidige routes onder druk en is een serieus aandachtspunt. Het rapport geeft inzicht in de (on)mogelijkheden en de nut en noodzaak van de toe te passen maatregelen. Het betreffen voorstellen voor fysieke maatregelen, maatregelen die meer juridisch van aard zijn (bv. gesloten verklaring voor vrachtverkeer) en maatregelen die afstemming/afspraken in de regio behoeven over bouwen en mobiliteit (bereikbaarheid). De conclusie daarbij is dat het beëindigen van doorgaand verkeer op korte of middellange termijn niet realistisch is. Wel worden er door Sweco mogelijkheden gezien om het (toekomstige) doorgaand verkeer of de overlast hiervan te verminderen. Waarbij het naast oplossingen voor het doorgaand verkeer ook belangrijk is om duurzame oplossingen te voorzien voor het herkomst-/bestemmingsverkeer en het lokaal verkeer om zo het totale aandeel gemotoriseerd verkeer te laten dalen en de leefbaarheid te verhogen.

Fysieke maatregelen

Deze maatregelen variëren van lokale (geringe) maatregelen die op de korte termijn zouden kunnen plaatsvinden, tot herinrichtingen van de wegen op de bestaande routes. De kosten van de herinrichtingen zijn in 2022 geraamd op een totaal van € 3.758.835 inclusief btw. De herinrichtingen kunnen niet los van elkaar worden gezien. Een autonome of gedeeltelijke aanpak zal niet leiden tot het gewenste resultaat. Ook zijn er voorstellen gedaan voor een nieuwe verkeersverbinding. De kostenindicaties hiervan variëren van 5 mln. tot 25 mln. euro.

Onderstaand een opsomming van de door Sweco benoemde fysieke maatregelen, met in het gekleurde kader steeds een inschatting van ons college over de haalbaarheid:

Eénrichtingsverkeer invoeren op de Heumensebaan en Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en Lindenlaan, waarbij het niet mogelijk is om vanaf het spoorviaduct/Lindenlaan richting het westen te rijden. Dit om het verkeer beter te spreiden over de bestaande wegen.

- Het voorstel is om het éénrichtingsverkeer zo in te richten dat het mogelijk blijft voor gemotoriseerd verkeer om vanuit Molenhoek richting Groesbeek te rijden. Voor fietsers en hulpdiensten blijft rijden in beide richtingen op dit stuk mogelijk. Bijkomend is het dan wenselijk om ook op de Stationsstraat tussen de Oude Bovensteweg en de Lindenlaan éénrichtingsverkeer toe te passen. Dit om te voorkomen dat verkeer via de Stationsstraat gaat rijden. Daarnaast is, om te voorkomen dat verkeer toch illegaal de Heumensebaan in de richting van de A73 inrijdt, een aanpassing van het kruispunt Heumensebaan – Lindenlaan noodzakelijk. Indien voor deze oplossing wordt gekozen, dient ook de Lindenlaan heringericht te worden, naar een GOW30 voor het verwerken van doorgaand verkeer. Hierbij is extra aandacht benodigd voor de oversteekbaarheid ter hoogte van de stationsomgeving, de kruising met de doorfietsroute en de aansluiting op de Rijksweg. De deelraming uit 2022 voor enkel de herinrichting van de Lindenlaan bedraagt €166.000. De overige kosten zijn verder niet in beeld gebracht vanuit het rapport.

De drie benoemde aandachtgebieden zijn in de ogen van het college duidelijke knelpunten bij het instellen van eenrichtingsverkeer en niet zomaar te negeren in het kader van de verkeersveiligheid. Een overzichtelijke aansluiting op de N271 (in afstemming met de provincie Limburg), een goede oversteekbaarheid bij het station en een veilige kruising met de doorfietsroute zijn bij hogere verkeersintensiteiten een vereiste. Een analyse en nadere uitwerking zouden de mogelijkheden hiervoor duidelijk kunnen maken en welke aanvullende financiering hiervoor benodigd is. Daarnaast blijkt uit het rapport dat in Molenhoek minimaal de helft van het

verkeer geen doorgaand verkeer is, maar herkomst-/bestemmingsverkeer of lokaal verkeer. Het invoeren van eenrichtingsverkeer zal er daarmee voor zorgen dat het lokale bestemmingsverkeer moet omrijden om op locatie te komen (extra vervoersbewegingen en uitstoot uitlaatgassen). Eenrichtingsverkeer leidt vaak tot snelheidsverhoging op het wegvak. Bij-effecten die de leefbaarheid in het overige deel van Molenhoek niet ten goede komen.

Diffuse verkeerstromen, met alle ongewenste gevolgen van dien, moeten worden voorkomen. Indien voor deze maatregel wordt gekozen is een nadere analyse en uitwerking noodzakelijk, ook voor eventuele aanvullende opties als venstertijden, een ontheffing voor bewoners en camera's met nummerbordherkenning. Ook capaciteit op handhaving zal benodigd zijn om het gewenste effect te bereiken en een verhoging van de gereden snelheid te voorkomen.

De Ringbaan in te richten als GOW30, de Heumensebaan als ETW30 en de Groesbeekseweg buiten de kern naar profiel B1 uit fietsontwerpwijzer met 50 km/h.

- Deze oplossingsrichting bestaat uit het herinrichten van de Ringbaan tot een GOW30 en de Heumensebaan tot een ETW30. Het doel van deze maatregelen is om de verkeersveiligheid te verbeteren, de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verminderen, de leefbaarheid te vergroten en de geluidsoverlast te verminderen. In de basis heeft het herinrichten geen effect op de hoeveelheid verkeer al kan het wel ontmoedigend werken indien er met een poortconstructie wordt gewerkt op de Ringbaan voor verkeer afkomstig van de Rijksweg.

  De GOW30 is een nieuwe wegcategorie binnen Nederland, bedoelt om de zogenoemde grijze wegen (wegen met zowel een verblijfs- als verkeersfunctie) verkeersveilig vorm te geven. Er bestaan nog geen landelijke richtlijnen voor de inrichting van GOW30-wegen, maar een smal wegprofiel, het creëren van meer ruimte voor fietsers en het instellen van voorrang op de GOW30 zijn belangrijke kenmerken om de maximumsnelheid van 30 km/uur af te dwingen. Voor de Heumensebaan geldt dat het aan te raden is om deze, door de omgeving, het beschikbare wegprofiel en de oversteekbewegingen, in te richten tot volwaardige ETW30. Ondanks dus dat deze weg ook een gebiedsontsluitende functie heeft. Dit omvat het gericht verminderen / verwijderen van de zebrapaden (deze geven schijnveiligheid), het verder accentueren van de kruispuntvlakken, het eventueel toepassen van verhoogd parkeren en aanbrengen van meer groen. Met betrekking tot het gericht verminderen van zebrapaden is het aan te raden om ter hoogte van de kruising met de Singel een goed uitgeruste voetgangersoversteek te voorzien met een middengeleider zodat het oversteken in twee fasen kan gebeuren.

  Voor de Groesbeekseweg is het voorstel buiten de kern om de weginrichting aan te passen naar 50 km/uur. Het advies is hierbij om profiel B1 uit de Fietsontwerpwijzer van het ASSV toe te passen. Dit houdt in dat de rijlopers teruggebracht worden tot 5,5 meter en de fietsstroken aan beide zijden worden verbreed naar 2 meter. Het toepassen van een asmarkering wordt afgeraden, aangezien dit een hogere snelheid suggereert. Verder kunnen versmallingen worden toegepast, waarbij ter hoogte van de versmallingen het fietsverkeer om de versmalling heen wordt geleid. De deelramingen uit 2022 voor deze herinrichtingen bedragen voor de Ringbaan €1.016.000, de Heumensebaan €944.000 en de Groesbeekseweg €882.000.

  Aanvullend is door Sweco geconcludeerd dat er bij herinrichting kansen zijn om de leefbaarheid te vergroten als wordt gekozen voor geluidbeperkende materialen, geluidsmuren in de grond, stiller asfalt en het toepassen van woninggebonden maatregelen (o.a. woningisolatie en het plaatsen van geschikte ramen). Op de Groesbeekseweg is er nog de mogelijkheid om de plateaus van klinkers te vervangen naar plateaus in asfalt om zo het geluid te reduceren. Dit kan in de basis leiden tot een snelheidsverhoging, maar dit zal beperkt zijn doordat het in deze situatie kleine

oppervlakken betreft. Een laatste optie is het bergopwaarts bevorderen van de snelheid voor vrachtwagens. Dit door de plateaus bij de 30 km-grens in Mook aan te passen, zodat vrachtwagens nog enige snelheid kunnen behouden. De beschikbare deelramingen uit 2022 voor de aanvullende maatregelen zijn; voor het aanbrengen van een geluidswal €75 per m2, voor het vervangen van klinkers naar asfalt op de kruising Groesbeekseweg x Generaal Gavinstraat €23.000 en het aanpassen van de dubbele oversteek Heumensebaan x Singel met de optie voor een verplaatsbare middengeleider of permanente middengeleider incl. verwijderen markering, nieuwe deklaag en nieuwe markering €6.000 of €30.000. Deze aanvullende ramingen zijn geen onderdeel van de eerder benoemde bedragen voor de herinrichtingen van de wegen.

Zoals door Sweco wordt opgemerkt resulteren de herinrichtingen niet in een vermindering van het aandeel verkeer op de betreffende wegen. Waarmee het dus geen oplossing is voor de daadwerkelijk oorzaak van de overlast die wordt ervaren, maar eigenlijk symptoombestrijding is gepaard gaande met aanzienlijke investeringskosten. Zeker de verwijdering van de oversteekplaatsen kan in het veiligheidsgevoel en de acceptatie van de maatregelen onwenselijke gevolgen hebben. Het is de vraag of met de herinrichting de klachten worden verholpen en hoe de bewoners aankijken tegen de voorgestelde herinrichting. Zoals het verwijderen van de zebra's. De bewoners hechten daar grote waarde aan. Daarnaast vraagt de uitvoering van deze maatregelen om een zeer grote investering, die in totaliteit opgepakt moet worden. Immers een autonome of gedeeltelijke aanpak zal niet leiden tot het gewenste resultaat. Deze betreffende wegen staan daarbij ook niet op de planning voor (groot) onderhoud. Waarmee er momenteel dus geen werk met werk gemaakt kan worden.

Het verleggen van de komgrens op de Groesbeekseweg naar de bebouwde kern

- Door de komgrens op de Groesbeekseweg te verplaatsen kan de geloofwaardigheid en attentiewaarde van de maximale snelheid in de kern verhoogt worden. Hiermee wordt de snelheidslimiet tussen de begraafplaats en 't Zwaantje verhoogd naar 60 km/uur. De deelraming uit 2022 voor het verplaatsen van de komgrens incl. 2 nieuwe snelheidsborden bedraagt €810.

De huidige komgrens is gezien het veranderende wegbeeld en de omgeving nabij 't Zwaantje niet onlogisch. Met name in de weekenden steken veel recreanten deze weg over waarbij gemotoriseerde verkeer met een te hoge snelheid als onveilig wordt ervaren. Met de verplaatsing van de komgrens naar de huidige locatie is destijds de snelheid teruggebracht naar 50 km/uur. Hiermee is het gebied ter hoogte van het 't Zwaantje aantrekkelijker gemaakt voor inwoners en bezoekers. Daarnaast heeft in 2022, om de snelheidsovergang extra te benadrukken, een herinrichting plaatsgevonden van de komingang. Samen met omwonenden en andere betrokkenen is het wegontwerp gemaakt, waarmee de herkenbaarheid van de weg als bebouwde kom is verbeterd en het rijgedrag en de verkeersveiligheid positief zijn beïnvloed. Het college is daardoor terughoudend in het opnieuw verleggen van de komgrens. De verplaatsing is immers, destijds, een bewuste keuze geweest.

Het aanleggen van een nieuwe verbinding

- Ten slotte heeft Sweco de uitbreiding van de bestaande infrastructuur onderzocht. Hierin is variant 5a (light), als meest haalbare variant uit een eerder onderzoek, ook meegenomen. Sweco ziet deze variant als een verplaatsing van het probleem en is van mening dat er geen nieuwe capaciteit aangelegd hoeft te worden als er nog capaciteit beschikbaar is op de Lindenlaan. Het enige voordeel van variant 5A, ten opzichte van de Lindenlaan is dat er een tweede alternatief is voor het vrachtverkeer dat nu enkel door de kern van Mook rijdt.

Vanuit verkeerskundig oogpunt en de ervaren problematiek is het volgens Sweco logischer om een nieuwe verbindingsweg vanaf het kruispunt N844 – N271 via de provinciegrens richting de Rijlaan te leiden of een nieuwe verbindingsweg via de noordwestkant van Mook te leiden. Deze alternatieven zijn effectiever en spelen beter in op de behandelde problematiek.

Hetgeen duidelijk naar voren komt uit het onderzoek, is dat Sweco geen voorstander is van het aanleggen van een nieuwe verkeersverbinding. De wel gedane suggesties voor nieuwe verbindingen om Molenhoek en Mook heen, zijn beperkt uitgewerkt en niet objectief onderbouwd. In het amendement van 16 maart 2023 is door uw raad gevraagd om een structurele oplossing. Het college is van mening dat een verdere uitwerking pas realistisch is als er zicht is op regionaal partnerschap.

Bij een structurele oplossing in de vorm van nieuwe infrastructuur moet rekening worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden, het voorkomen van een verschuiving van de verkeersproblematiek en uitvoering van de motie Spoorzone. Daarnaast is het verkrijgen van de benodigde financiering voor een nieuwe verkeersverbinding lastig en nu niet realistisch in het geval financiële ondersteuning vanuit de regio uit blijft.

Niet fysieke maatregelen

Deze voorstellen gaan vooral over de regionale verkeersstromen. Zaken die als belanghebbenden met de buurgemeenten moeten worden afgestemd. Vaak hebben deze ook een juridische grondslag.

Onderstaand een opsomming van de door Sweco benoemde niet fysieke maatregelen, met in het gekleurde kader steeds een inschatting van het college over de haalbaarheid:

In gesprek gaan met de gemeente Berg en Dal en de regio

- **Fietsstimulering / Mobiliteitsmanagement:** zorgen voor meer verplaatsingen per fiets (ook binnen de gemeente). Dit speelt in op 20-25% van de verplaatsingen die nu per auto worden gemaakt tussen Groesbeek en Mook en Middelaar. Daarnaast is door Sweco voorgesteld een nader onderzoek uit te voeren naar de potentie van het verkeer tussen Cuijk en Nijmegen voor het uitvoeren van gerichte mobiliteitscampagnes.

Het stimuleren van fietsgebruik is iets waar wij als gemeente al op inzetten. Ook in onze regionale samenwerkingen binnen de Groene Metropoolregio (GMR) en Trendsportal. Binnen de GMR en specifiek het Zuidflank-overleg, komen de opties ter sprake voor een goede doorstroming in de Zuidflank van Nijmegen. Hier worden ook Trendsportal en de gemeente Land van Cuijk bij aangehaakt. Daarnaast onderzoeken we, zoals toegelicht in de raadsmemo, ook de haalbaarheid en financiering van de aanleg van een fietspad op de Heumensebaan (buiten de bebouwde kom) in aansluiting op het fietspad in Groesbeek. Indien de uitvoering hiervan haalbaar wordt geacht volgt een afzonderlijk voorstel aan uw gemeenteraad.

- **Woningbouw:** in de woningbouwopgave invloed uitoefenen op het toewijzen van bewoners op basis van verplaatsingsgedrag. Dit om het aantal doorgaande bewegingen te beperken.

Het toewijzen van woningen op basis van verplaatsingsgedrag (bijvoorbeeld op basis van woon-werkafstanden) is in de praktijk niet realistisch gelet op de woningbouwopgave in de regio. Bovendien werkt het discriminerend als op basis van verplaatsingsgedrag woningen worden toegewezen. Deze optie wordt niet verder onderzocht of uitgevoerd.

- **Vrachtverkeer:** afspraken maken in verband met vergunningverlening aan (vrachtwagenaantrekkelijke) bedrijven. Het aantal bedrijven beperken of bij vergunningverlening voorwaarden stellen aan venstertijden, routes en type vrachtwagens. Een ander middel dat Sweco voorstelt is het instellen van een vrachtverbod of een geslotenverklaring op de Groesbeekseweg. Dit is van invloed op 70 tot 75 zware vrachtwagens per werkdag.

  Lastig uitvoerbaar. Het stellen van voorwaarden heeft immers invloed op het vestigings- en ondernemersklimaat van de buurgemeente. Daarnaast moet dit dan ook gehandhaafd worden. Het instellen van een geslotenverklaring is juridisch gezien lastig en heeft een hoog NIMBY gehalte. Buurgemeenten, als belanghebbenden, zullen hier naar verwachting succesvol bezwaar tegen maken, omdat de daarmee samenhangende verschuiving van de problematiek hun belangen zal schaden. Dit betreffen dus ook maatregelen die wij zonder medewerking, moeilijk af kunnen dwingen.

- **Bebording:** aanpassen door de route naar Venlo in Groesbeek, via Milsbeek te laten verlopen en dit ook digitaal door te voeren bij het gebruik van navigatiesoftware.

  Nu nog lastig te realiseren, zeker in combinatie met (zwaar) vrachtverkeer. Bij de ronde door de regio, heeft de gemeente Gennep duidelijk aangegeven dat voorzichtigheid en terughoudendheid is geboden bij het leiden van zwaar verkeer door Milsbeek. Zolang de rondweg aldaar nog niet is gerealiseerd, is dit voor Gennep niet bespreekbaar. Dit is van belang omdat de huidige route door een gebied loopt met voornamelijk langzaam verkeer. Op de korte termijn is dit dus niet bespreekbaar en zal het geen oplossing zijn.

Inspreek gelegenheid Algemene Commissie 6 maart 2024 Gemeente Mook en Middelaar.

Onderwerp: verkeersproblematiek Groesbeek-A73

1. Mijn naam is Alphons de Jong en ik spreek namens de aanwonenden van de Lindenlaan in Molenhoek.
2. Los van het eigen belang, dat iedere betrokkene heeft bij deze verkeersproblematiek, wil ik graag vanuit algemeen belang een nieuw voorstel vanuit "de groep Lindenlaan" bespreken.
3. Dit voorstel is niet "de gouden oplossing", maar resulteert wel in een eerlijkere verdeling van de verkeersoverlast over de regio, nu en in de toekomst. Momenteel komt 69% van het verkeer vanuit Groesbeek door Molenhoek en 29% door Mook.
4. SWECO ging uit van een oplossing met aanpassingen in de bebouwde kom van Molenhoek met als resultaat verschuiving van de overlast in het dorp en nieuwe (sluip)verkeersstromen. Dat is naar onze mening "dweilen met de kraan steeds verder open", want de verkeersintensiteit op de onveranderde aan/afvoerroute (Heumensebaan) zal in de toekomst toenemen en het hield ook geen rekening met nachtelijke goederentreinen na elektrificatie van het spoor.
5. (Uitleg van de in de commissie rondgedeelde tekening) Daarom stellen wij concreet voor om de aan/afvoerroute voor het autoverkeer van/naar Groesbeek onaantrekkelijker te maken door de Heumensebaan buiten de bebouwde kom tot aan de Rijlaan in te richten zoals de Bisseltsebaan is ingericht, maar dan met toevoeging van hinderlijke asfaltbrede verkeersdrempels en een te handhaven maximumsnelheid van 30 kmh. Er komt een twee richting fietspad aan de zuidzijde op de bestaande weg met een afscheiding van het autoverkeer, aansluitend op het fietspad naast de Rijlaan. Hiermee wordt er natuur en kosten bespaard. Er komen uitwijkhavens aan de noordzijde voor auto's uit Groesbeek, want de Heumensebaan is na aanleg van het fietspad te smal om twee auto's elkaar te laten passeren.
6. De verwachting is, dat daardoor de intensiteit van het verkeer door Molenhoek zal afnemen, omdat men andere aangenamere routes naar de A73 zal gaan opzoeken.
7. Tot slot nogmaals: hiermee blijft er verkeersoverlast voor iedereen bestaan, maar wel beter in balans verdeeld over de regio. Met de huidige ambitie voor nieuwbouwprojecten zal verkeersoverlast (auto/trein) namelijk eerder toe, dan afnemen. Niets doen is daarom geen optie!
8. Dank u wel voor uw aandacht.
9. Zijn er misschien nog vragen vanuit de commissie?

Inspreken Commissievergadering 6 maart: Kerngroep Verkeershinder Ringbaan en Heumensebaan (groen tekst niet uitgesproken vanwege tijdslimiet)

Niets doen is geen optie. Dat was de conclusie van sweco-adviseurs, die waren ingehuurd om de verkeersoverlast op de Heumensebaan en de Ringbaan te onderzoeken.

Teruggaand in het verleden: veel rapporten zijn opgesteld zonder daaropvolgende besluitvorming.

Minder lang geleden: maatregelen t.b.v. de banen zijn in 2021 uit het mobiliteitsplan geschrapt met de belofte dat er een structurele oplossing komt voor de banen. Het ecozoneplan zou daartoe worden gebruikt (een plan dat een stille dood is gestorven).

Nog iets minder lang geleden: alle partijen (jawel, zelfs de VVD) hebben tijdens het verkiezingsdebat in 2022 beloofd dat er een structurele oplossing komt.

En dan het Sweco onderzoek: de cijfers die gehanteerd waren, zijn naar onze mening té positief opgesteld, want er is gemeten in de coronatijd. Desondanks was de conclusie ondubbelzinnig NIETS DOEN IS GEEN OPTIE want de situatie is ernstig en wordt alleen maar ernstiger.

Vervolgens vertraging om tot een concrete oplossing te komen, want (gaat) de gemeente (gaat) eerst met omliggende gemeenten praten. Iedereen wist en weet dat er al JAREN met de buren wordt gesproken. Waarom dacht de gemeente dat de buurgemeenten nu plotseling met geld over de brug zouden komen? Die vraag hebben wij al eerder gesteld maar nooit een antwoord op gekregen. Trouwens mijn buren zijn ook niet bereid om mee te betalen aan een warmtepomp voor mijn huis. Dus wachten tot de andere gemeenten ooit wel meebetalen Dat is dus wachten op Sint Juttemus.

En ondertussen is niets doen geen optie.

De gemeente heeft geen geld wordt nu gemeld. Hoe is het mogelijk dat er geen geld apart is gezet terwijl de problemen al decennia lang bekend zijn? Hoe zo is er wat recenter ook geen geld apart gezet toen de gemeente opdracht gaf aan Sweco?
Het zal toch niet zo zijn dat de gemeente op voorhand al niet van plan om iets te doen??
Elk bedrijf en elk huishouden reserveert geld voor onderhoud en vervanging/vernieuwing. Hoezo de gemeente niet?
En…. is de gemeente echt gaan praten en onderhandelen met de buurgemeenten met een volledig lege portemonnee. Niet bepaald een goed uitgangspunt.

En ondertussen is niets doen geen optie.

En dan – te bizar voor woorden – een fietspad buiten de bebouwde kom richting Groesbeek. Terwijl er een alternatieve vers geasfalteerde route is langs het Jachtslot. Een nieuw fietspad dat ongetwijfeld meer dan een miljoen gaat kosten. Daar gaat wel geld voor gevonden worden?

Beste raad, het gaat hier niet om een lege portemonnee maar om uw keuzes. Keuzes waarbij de bewoners van de Heumensebaan en de Ringbaan NIET als tweederangsburgers in de kou worden

gezet. De belangen van bewoners van de Bieselt en de Lindelaan mogen niet zwaarder wegen dan onze belangen. En Dat betekent dat u MOET meewegen, dat de Heumensebaan en de Ringbaan 66% van het doorgaande verkeer ontvangen. Dat is geen eerlijke en billijke verdeling.

Wij herinneren u eraan dat u volksvertegenwoordigers bent. U dient dus ook onze belangen te wegen. U weet inmiddels hoe ernstig de problemen zijn. U kunt niet meer stekeblind en Oost-Indisch doof blijven.

En weeg dan mee, dat niets doen geen optie is

Een duur fietspad dat niet bijdraagt aan het oplossen van onze problemen,
terwijl de optie van Sweco voor éénrichtingsverkeer een goedkope oplossing is.
Een oplossing waar een aantal LEKEN – waaronder de wethouder en een aantal van u - een ONGEINFORMEERDE mening over heeft.

Laat aub een specialist serieus kijken naar invoering van éénrichtingsverkeer voordat deze optie wordt afschoten. En laat de nodige technologische oplossingen hierin meegewogen worden zoals bijv. elektronisch bewaking van venstertijden. Wij hebben de gemeente hierover de nodige informatie verstrekt. Waarom niet een paar uitgewerkte offertes aanvragen bij specialistische bedrijven voor de inrichting van éénrichtingsverkeer.

Want niets doen is immers geen optie.

Hoe bizar trouwens dat voor een fietspad van 1,3 km de natuur mag worden aangetast maar de aanpassing van de halve km-lange 5A oplossing onbespreekbaar is. Overigens dé oplossing waar de minste bewoners last van zouden ondervinden.

En ondertussen geldt nog steeds niet doen is geen optie.

Nu passeren er 8000 voertuigen per dag. Dit neemt toe als gevolg van woningbouw van Groesbeek en Kranenburg.
Nu neemt in het weekend het recreatieve verkeer toe vanwege de opening van het Jachtslot en de begraafplaats die beide via reclame proberen meer bezoekers te trekken. Overigens, waar is het geld gebleven dat de gemeente van Natuurmonumenten heeft ontvangen toen toestemming werd gegeven om de begraafplaats te realiseren?

De gevolgen zijn (en dat weet u al lang maar een aantal van u houdt van bagatelliseren) de verkeersveiligheid en sociale veiligheid staan onder druk en geluidsoverlast en stankoverlast nemen toe.

NIETS DOEN IS GEEN OPTIE en wonderbaarlijk genoeg kiest de wethouder daar nu WEL voor. Hoe is het mogelijk? Het zoveelste duur betaalde rapport gaat dus door de versnipperaar.
De wethouder stelt: niets doen TOT de actualiteit aanleiding geeft tot iets anders.

Beste wethouder, wat voor een actualiteit hebben we het dan over?

9000 in plaats van 8000 auto’s per dag?
Een ongeval met letsel of zelfs dood tot gevolg?
Scheldpartijen bij passeerpunten of het bruggetje die tot een handgemeen leiden?

ACTUEEL IS, dat u weer participatiebijeenkomsten organiseert, dit keer om input te verzamelen voor de omgevingsvisie van de gemeente.
Uh, was dat niet voorheen het ecozoneplan???
Uh??? Hebben wij al niet veel input gegeven aan Sweco. Informatie dat 1:1 meegenomen kan worden in de omgevingsvisie?

De uitnodiging voor die participatiebijeenkomsten is voor de inwoners van de Heumensebaan en de Ringbaan gewoon pervers te noemen ALS U nu niets aan de verkeersoverlast doet. Want onze dagelijkse realiteit en actualiteit is overlast als gevolg van het doorgaande verkeer! EN DAT WEET U INMIDDELS.

DAMES EN HEREN, NIETS DOEN IS NAMELIJK GEEN OPTIE.

20240305 Inspreektekst DUW – Molenhoek

Vergadering Algemene Commissie 6 maart 2024, Agendapunt 6, Vervolg Lokaal verkeersonderzoek A73 – Groesbeek

650 words is 5 minutes; actual wordcount: 685, Shortcuts in green (103)

Geachte voorzitter,

Na eindeloos ontkennen van klachten, bagatelliseren van verkeersoverlast, onevenwichtige weergaven in nieuwsbrieven in het participatietraject, sturing in rapportversies en het voortdurend uitvergroten van mogelijke bijeffecten hebben we nu een rapport van een deskundig bureau waarin staat dat de leefbaarheid van de wijk rond de HB/RB sterk onder druk staat en dat de bovengrens van de capaciteit van de route HB/RB (overigens zonder rekening te houden met verzwarende omstandigheden door het karakter van het doorgaande verkeer) is bereikt. De conclusie luidt dat de bestaande aangewezen wegen voldoende capaciteit bieden, **mits de Lindenlaan wordt gebruikt**. Hierbij zij aangetekend dat de Heumensebaan absoluut niet aan de vereisten voor een doorgaande weg voldoet.

Het goede nieuws is dat een onafhankelijk adviesbureau schrijft dat er oplossingen zijn. Oplossingen zonder bijeffecten bestaan natuurlijk niet. Maar de minst slechte oplossing is nu dat er eenrichtingsverkeer wordt ingesteld, zodat de last in Molenhoek eerlijker verdeeld wordt.

Zelfs deze keuze wuift de wethouder nu weg, terwijl dit zelfs een relatief goedkoop scenario is. Kosten worden door het College echter ten onrechte gekoppeld aan herinrichting van wegen zodat ze hoog worden. Beste Commissieleden, de kosten van eenrichtingsverkeer, zelfs met aanpassing van enkele kruispunten, zijn een koopje om een groot verkeersprobleem, zij het deels, op te lossen.

Het college trekt echter, en dan voornamelijk op financiële gronden, de conclusie dat Niets doen de beste oplossing is. Raar, want het uitgangspunt was vanaf het begin dat Niets doen géén optie was. Ook is het raar dat kostenoverwegingen als argument worden gebruikt. We kennen het verkeersknelpunt namelijk al heel lang. Ook zijn er in het kader van de ontwikkeling Natuurbegraven fondsen beschikbaar gesteld voor infrastructurele aanpassingen in de omgeving. Daarnaast zouden voorzieningen, die in het Mobiliteitsplan werden opgeschort, worden opgenomen in het plan Ecozone - Molenhoek. Waar zijn al die voorzieningen gebleven? En hoe kan het dat elders in deze gemeente inmiddels wél aanzienlijke herinrichtingen zijn gefinancierd (Witteweg, Groesbeekseweg, Cuijksesteeg)?

Voor u dus de vraag of de conclusie van het College gerechtvaardigd is, of dat bepaalde partijen of groepen gewoon geen oplossing **willen** vanuit, overigens begrijpelijk maar niet acceptabel, NIMBY-gedrag.

De boodschap voor de Molenhoekers rond de dichtbevolkte HB/RB is:, *even in onze eigen woorden*….'Jammer dat de verkeerdrukte zo groot is en dat jullie leefomgeving de komende jaren nog verder fundamenteel wordt aangetast, maar wij doen of beter **willen** er niets

meer aan doen!!!', is natuurlijk niet acceptabel. Wij hebben niets aan duidelijkheid en stoppen ook niet met protesteren als ieder jaar de overlast van het verkeer groeit. Ook deze bewoners hebben recht op een leefbare wijk. Dat thema stond tenminste in bijna al uw verkiezingsprogramma's. Of geldt dat alleen voor andere wijken?

Om u de urgentie nogmaals te duiden: filerijden op de Ringbaan ter hoogte van de kruising met het fietspad en ook ter hoogte van het bruggetje over het spoor, komt nu vrijwel dagelijks voor. Voor een woonwijk een achterlijke en onhoudbare situatie. Daar helpen nepoplossingen als een fietspad niet.

Het is bovendien stuitend dat in dit traject de bewoners van Molenhoek tegen elkaar zijn opgezet en tegenstellingen zijn uitvergroot.

De enig overgebleven en overigens betaalbare oplossing is éénrichtingsverkeer. Met deze maatregel zal 50% van het doorgaande verkeer in de ochtend (ca 25% van de totale verkeerslast) via de Lindenlaan worden geleid. Op deze wijze wordt de verkeersintensiteit bij ons wél verminderd en wordt met name de overlast van het doorgaande verkeer gereduceerd. Weliswaar gaat er dan dus nog steeds een aanzienlijke avondstroom van doorgaand verkeer en het lokale verkeer (totaal ca 75%) door onze straten maar wij zien deze oplossing uitdrukkelijk als een oplossing om de **overlast te delen: Fair share**.

Beste Commissieleden, denkt u aub in mogelijkheden en oplossingen. Het rapport van Sweco maakt duidelijk dat een beperkt deel van de overlast tegen beperkte kosten gedeeld kan worden met een route waar de woningdichtheid aanzienlijk minder is.
De renovatie van het bruggetje dat binnenkort wordt gerealiseerd, vereist aanpassingen aan het kruispunt Lindenlaan – Heumensebaan. Dat is dé gelegenheid om kosten efficiënt daadwerkelijk wat aan de overlast en leefbaarheid in onze straten te doen. Kleine gemeente, beperkte middelen, Ja. Niets doen door NIMBY, nee.

DUW/ Rob Wijdemans

BOOMM inspreektekst Algemene Commissie 6 maart 2024

Frans van Dam

- BOOMM en haar voorgangers betogen al meer dan 15 jaar: een weg door de spoorzone is vanuit geen enkel oogpunt gewenst of noodzakelijk.
- Zoals we gisteren in de Gelderlander schreven zijn we zeer verheugd dat college er ook zo over denkt.
- Iedereen krijgt nu zijn fair share van de verkeersdrukte:
    - Vrachtverkeer via de kern van Mook
    - De trein langs Lindenlaan
    - Personenauto's via Mook en Molenhoek
- Van de door Molenhoek auto's komt ruim 50% uit Molenhoek, zo laat het Sweco-onderzoek zien. Dat zijn u en uw buurtgenoten.
- Daar kunt u zelf wat aan doen door de fiets of het OV te nemen.
- BOOMM heeft 2.000 sympathisanten, buurtbewoners die rust willen en alles willen laten zoals het is.
- Het sluitstuk is de wijziging van het bestemmingsplan van de spoorzone van industrie naar natuur. Laten we onze inspanningen en middelen daarop richten.
- Als de Raad dat kan realiseren zijn meer dan 2.000 buurtbewoners u dankbaar.
- Dank voor uw aandacht!

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer	**CM24.**
Onderwerp	**Actualisering APV 2023 naar APV 2024**
Datum raadsvergadering	**14 maart 2024**
Raadscommissie	Algemene commissie
Datum raadscommissie	6 maart 2024
Programma	Algemeen Bestuur
Portefeuillehouder	mr. drs. W. Gradisen

Actualisatie APV 2023 naar APV 2024

Inleiding

Van de VNG zijn voorstellen aangaande de actualisatie van de APV ontvangen. Daarnaast zijn van de medewerkers vergunningverlening en handhaving verzoeken ontvangen om aanpassing en verduidelijking van een aantal bepalingen in de APV. In verband daarmee ontvangt u bijgaand voorstel tot aanpassing van een aantal bepalingen in de APV.

Voorstel

1. Instemmen met bijgaand raadsbesluit betreffende de wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2023 in Algemene Plaatselijke Verordening 2024.

Beoogd effect

Het doel van de voorliggende wijziging is de APV zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de bewoordingen van de model APV van de VNG en tevens de APV werkbaarder te maken voor de medewerkers vergunningverlening en handhaving. Na de vaststelling door de raad beschikken wij over een up-to-date APV.

Argumenten

1.1. De APV dient zoveel mogelijk aan te sluiten bij de model-APV van de VNG.
De voorliggende wijziging van de APV heeft te maken actualisatievoorstellen van de VNG. Voorts hebben de medewerkers vergunningverlening en handhaving verzocht om aanpassing van een aantal artikelen. Zo is er het verzoek van de afdeling vergunningverlening om bij voorwerpen op de weg niet langer voor alles een vergunning te moeten verlenen, maar te gaan werken met algemene regels waarbij een vergunning niet langer nodig is als iemand zich houdt aan die algemene regels. Alleen in die gevallen waarin het niet lukt om aan de algemene regels te voldoen dient een verzoek om ontheffing te worden ingediend. Dit is een lastenverlichting voor burgers, bedrijven en medewerkers. Verder hebben de medewerkers handhaving verzocht om aanpassing van een aantal artikelen zodat zij in een voorkomend geval ook kunnen handhaven, maar er ook geen tegenstrijdigheid bestaat bij de opgenomen regels in de APV.

1.2. Wijzigingen zichtbaar
Alle wijzigingen zijn gemakshalve zichtbaar gemaakt in de bijlage “Was-wordt-tabel”. Onderaan deze bijlage “Was-wordt-tabel” wordt per artikel de reden aangegeven van de voorgestelde wijziging. Tot slot is nog een geconsolideerde versie van de nieuwe APV bijgevoegd
De geconsolideerde versie wordt na besluitvorming van de raad gepubliceerd.

Kanttekeningen

1. Bij het aanpassen van de APV is de VNG-modelverordening zoveel mogelijk gevolgd.

Duurzaamheid

n.v.t.

Participatie

n.v.t.

Financiën

n.v.t. / geen financiële consequenties.

Communicatie

Na de vaststelling van de verordeningen door de raad vindt publicatie plaats in het elektronisch gemeenteblad. De nieuwe APV 2024 treedt 1 dag na publicatie in het Gemeenteblad in werking. Tevens zal een kennisgeving van het raadsbesluit in Ter Sprake worden gepubliceerd.

Uitvoering

Zie kopje communicatie.

Bijlage(n)

1. Algemene Plaatselijke Verordening Mook en Middelaar 2024 geconsolideerd (met wijzigingen bijgehouden).
2. Was-wordt-tabel met artikelsgewijze toelichting.
3. Concept-raadsbesluit APV 2024.

Mook, 20 februari 2024

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,

De gemeentesecretaris
drs. W. Mariman

De burgemeester
mr. drs. W. Gradisen

Besluit van de raad van de gemeente Mook en Middelaar tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2023

De raad van de gemeente Mook en Middelaar;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 20 februari 2024;

gelet op:
1. de artikelen 149, 149a, 151a, 151b, 151c, 151d, 154 en 154a van de Gemeentewet;
2. de artikelen 3 en 4 van de Wet openbare manifestaties;
3. de artikelen 4, 25a, 25b, 25c en 25d van de Alcoholwet;
4. de artikelen 2.18, eerste lid, onder f en g, en vijfde lid, 2.21 en 3.148, tweede lid, van het Activiteitenbesluit milieubeheer juncto artikel 8.2.2 van het Invoeringsbesluit Omgevingswet;
5. artikel 30c, tweede lid, van de Wet op de kansspelen;
6. artikel 3 van de Winkeltijdenwet;
7. artikel 2a van de Wegenverkeerswet 1994;

gelet op het advies van de raadscommissie d.d. 6 maart 2024;

besluit de Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2023 als volgt te wijzigen:
:

Artikel I

BESLUIT:
vast te stellen de Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Mook en Middelaar 2023.

wordt gewijzigd in:

BESLUIT:
Vast te stellen de Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Mook en Middelaar 2024.

A
Aan artikel 1.1 wordt de definitie toegevoegd:
aa. aanhangwagens/opleggers: voertuigen die door een voertuig worden voortbewogen of kennelijk bestemd zijn om aldus te worden voortbewogen;

B
Artikel 2:10 komt te luiden:

Artikel 2:10 Voorwerpen op of aan de weg of een openbare plaats
1. Het is verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, als dat gebruik:
   a. schade toebrengt of kan toebrengen aan de weg, de bruikbaarheid van de weg belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de weg; of
   b. niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.

2. Van een belemmering voor de bruikbaarheid van de weg is in ieder geval sprake wanneer niet ten minste een vrije doorgang van 1 strekkende meter wordt gelaten op voetpaden en van 3 strekkende meter op de rijbaan voor fietsers of gemotoriseerd verkeer.
3. Het college kan in het belang van de openbare orde of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen voor terrassen, uitstallingen en reclameborden voor zover deze regels niet zien op een activiteit die de fysieke leefomgeving wijzigt, als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, van het Omgevingsbesluit.
4. Het bevoegde bestuursorgaan kan ontheffing verlenen van het verbod.
5. Het verbod is niet van toepassing op:
   a. evenementen als bedoeld in artikel 2:24;
   b. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:17 of het omgevingsplan;
   c. overige gevallen waarin krachtens een wettelijke regeling een vergunning voor het gebruik van de weg is verleend;
   d. als door het gebruik, bedoeld in het eerste lid, de fysieke leefomgeving wijzigt, als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, van het Omgevingsbesluit.
6. Het verbod is voorts niet van toepassing op beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een weg of waterstaatswerk waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet, de provinciale omgevingsverordening of de waterschapsverordening of op situaties waarin wordt voorzien door artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994**.**

C

Artikel 2:25 komt te luiden:

Artikel 2:25 Evenementenvergunning
1. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van de burgemeester een evenement te organiseren.
2. Bij de indiening van de vergunningaanvraag worden de gegevens, bedoeld in artikel 2.3 van het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen, aangeleverd voor zover voor het evenement een gebruiksmelding zou moeten worden gedaan op grond van artikel 2:1, eerste lid, van het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen.
3. Geen vergunning is vereist voor een klein evenement, als de organisator ten minste vijf werkdagen voorafgaand aan het evenement daarvan melding heeft gedaan aan de burgemeester.
4. Eveneens is geen vergunning vereist voor evenementen als wandel- of fietstochten, met uitzondering van de Vierdaagse van Nijmegen, als de organisator ten minste vijf dagen voorafgaand aan het evenement daarvan melding heeft gedaan aan de burgemeester.
5. De burgemeester kan binnen twee weken na ontvangst van de melding besluiten een klein evenement te verbieden, als er aanleiding is te vermoeden dat daardoor de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu in gevaar komt. 5.5.5.
6. Het verbod is niet van toepassing op een wedstrijd op of aan de weg, in situaties waarin voorzien wordt door artikel 10 juncto 148 van de Wegenverkeerswet 1994.
7. Het derde lid is niet van toepassing op een krachtens artikel 2:24, tweede lid, onder f, aangewezen categorie vechtsportwedstrijden of -gala's.
8. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de burgemeester een vergunning voor een vechtsportevenement als bedoeld in artikel 2:24, tweede lid, onder f, weigeren als de organisator of de aanvrager van de vergunning in enig opzicht van slecht levensgedrag is.
9. Als ook een aanvraag om een omgevingsvergunning wordt ingediend, is afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing op de behandeling van de aanvragen om een vergunning. De burgemeester is het coördinerend bestuursorgaan.
10. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

D

Artikel 2:26 komt te luiden:

Artikel 2:26 Ordeverstoring
Het is verboden bij een evenement de orde te verstoren.

E

De titel van Afdeling 4 wordt als volgt gewijzigd:

Afdeling 4. Toezicht op openbare inrichtingen en toezicht op door de overheid ingerichte of gefinancierde opvanglocatie voor asielzoekers, ontheemden of statushouders

F

Artikel 2:29 komt te luiden:

Artikel 2:29 Sluitingstijd
1. Openbare inrichtingen zijn gesloten op zondag tot en met donderdag tussen 01.00 uur en 07.00 uur, en op vrijdag en zaterdag tussen 02.00 uur en 07.00 uur. Het bij een openbare inrichting behorende terras is dagelijks gesloten tussen 23:00 en 07:00 uur.
2. Het is verboden een openbare inrichting en/of terras voor bezoekers geopend te hebben, of bezoekers in de inrichting te laten verblijven na sluitingstijd.
3. De burgemeester kan ontheffing verlenen van de sluitingstijd.
4. Voor een openbare inrichting als bedoeld in artikel 2:28, vierde lid, aanhef en onder a, gelden dezelfde sluitingstijden als voor de winkel.
5. Het eerste en het derde lid zijn niet van toepassing op situaties waarin bij of krachtens de Omgevingswet is voorzien.
6. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

G
Artikel 2:31 komt te luiden:

Artikel 2:31 Verboden gedragingen

1. Het is verboden in een openbare inrichting of door de overheid ingerichte of gefinancierde opvanglocatie voor asielzoekers, ontheemden of statushouders de orde te verstoren.
2. Het is verboden in een openbare inrichting:
a. zich te bevinden na sluitingstijd, tenzij het personeel betreft, of gedurende de tijd dat de inrichting gesloten dient te zijn op grond van een besluit krachtens artikel 2:30, eerste lid;
b. op het terras spijzen of dranken te verstrekken aan personen die geen gebruik maken van het terras;

H
Artikel 2:50a komt te luiden:

2:50a Messen en andere voorwerpen als steekwapen
1. Het is verboden op door het college aangewezen openbare plaatsen of in daaraan grenzende voor het publiek openstaande gebouwen of op bij die gebouwen behorende erven messen of andere voorwerpen die als steekwapen kunnen worden gebruikt, bij zich te hebben.
2. Het verbod geldt niet voor messen of voorwerpen die zodanig zijn ingepakt dat zij niet voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.
3. Dit artikel is niet van toepassing voor zover het wapens betreft als bedoeld in artikel 2 van de Wet wapens en munitie.

I
Artikel 2:53 komt te luidend:

Artikel 2:53 Gevaar door houtopstand
Het is verboden om een houtopstand in een zodanige staat te hebben dat daardoor direct gevaar voor goederen of personen ontstaat.

J

Artikel 2:65 komt te luiden:

Artikel 2:65 Bedelarij
Het is verboden op een openbare plaats te bedelen om geld of andere zaken in door het college ter voorkoming of beëindiging van overlast aangewezen gebieden.

K
Artikel 2:71 komt te luiden:

Artikel 2:71 Definitie
In deze afdeling wordt onder consumentenvuurwerk verstaan vuurwerk dat op grond van artikel 2.1.1 van het Vuurwerkbesluit is aangewezen als vuurwerk dat ter beschikking mag worden gesteld voor particulier gebruik.

L
Artikel 2:78 komt te luiden:

Artikel 2:78 Gebiedsontzeggingen
1. De burgemeester kan in het belang van de openbare orde, het voorkomen of beperken van overlast, het voorkomen of beperken van aantastingen van het woon- of leefklimaat, de veiligheid van personen of goederen, de gezondheid of de zedelijkheid aan een persoon die strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht, een bevel geven zich gedurende ten hoogste 48 uur niet in een of meer bepaalde delen van de gemeente op een openbare plaats aanwezig te zijn.
2. Met het oog op de in het eerste lid genoemde belangen kan de burgemeester aan een persoon aan wie tenminste eenmaal een tijdelijk verbod is opgelegd als bedoeld in dat lid en die binnen zes maanden na een eerder tijdelijk verbod opnieuw strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht, een tijdelijk verbod opleggen om gedurende ten hoogste 8 weken niet in een of meer bepaalde delen van de gemeente op een openbare plaats aanwezig te zijn. Deze gebiedsontzegging van ten hoogste 8 weken kan de burgemeester telkens opnieuw opleggen aan een persoon die opnieuw strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht.
3. De burgemeester beperkt het krachtens het eerste of tweede lid opgelegde verbod, als hij dat in verband met de persoonlijke omstandigheden van betrokkene noodzakelijk oordeelt. De burgemeester kan op aanvraag tijdelijk ontheffing verlenen van een bevel.
4. Indien de officier van justitie een persoon een gedragsaanwijzing heeft gegeven als bedoeld in artikel 509hh, tweede lid, onderdeel a, van het Wetboek van Strafvordering, legt de burgemeester aan deze persoon voor hetzelfde gebied niet een tijdelijk verbod op als bedoeld in het eerste of tweede lid.

M
Artikel 2:80 wordt als volgt nieuw opgenomen:

Artikel 2:80 Sluiting voor publiek openstaand gebouw of bijbehorend erf
1. De burgemeester kan in het belang van de openbare orde of ter voorkoming of beperking van overlast of nadelige beïnvloeding van het woon- of leefklimaat besluiten tot de gehele of gedeeltelijke sluiting van een voor het publiek openstaand gebouw of een bij dat gebouw behorend erf.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op situaties waarin artikel 2:30, eerste lid, of artikel 13b van de Opiumwet voorziet.
3. De burgemeester brengt een afschrift van zijn besluit aan op of nabij de toegang van het voor het publiek openstaande gebouw of het bij dat gebouw behorende erf.
4. Eenieder is verplicht toe te laten dat het afschrift wordt aangebracht en aangebracht blijft, zolang de sluiting van kracht is.
5. Het is verboden een gesloten gebouw of erf te bezoeken, als bezoeker daarin of daarop te verblijven of een bezoeker daarin of daarop te laten verblijven zonder toestemming van de burgemeester.
6. De burgemeester kan een sluiting opheffen als later bekend geworden feiten en omstandigheden hiertoe aanleiding geven en voldoende garanties aanwezig zijn dat geen herhaling van de feiten of gedragingen die tot sluiting hebben geleid, zal plaatsvinden.

N
Artikel 2:81 wordt als volgt nieuw opgenomen:

Artikel 2:81 Tegengaan onveilig, niet leefbaar en malafide ondernemersklimaat

1. In dit artikel wordt verstaan onder:
   a. bedrijfsmatige activiteit: activiteit in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die niet valt onder de vergunningplicht bedoeld in artikel 3 van de Alcoholwet of de artikelen 2:28 of 3:3;
   b. beheerder: natuurlijk persoon die door de exploitant is aangesteld voor de feitelijke leiding over de bedrijfsmatige activiteit;
   c. exploitant: natuurlijk persoon of bestuurder van een rechtspersoon of tot vertegenwoordiging van die rechtspersoon bevoegde natuurlijk persoon, voor wiens rekening en risico de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend.
2. De burgemeester kan in het belang van de leefbaarheid, de openbare orde en veiligheid of ter voorkoming van een nadelige beïnvloeding daarvan bedrijfsmatige activiteiten en gebouwen of bij die gebouwen behorende erven of gebieden aanwijzen waarop het verbod uit het derde lid van toepassing is.
3. Het is verboden om zonder vergunning van de burgemeester een door hem aangewezen bedrijfsmatige activiteit uit te oefenen in een door hem aangewezen gebouw, op een bij dat gebouw behorend erf of in een door hem aangewezen gebied.
4. De exploitant vraagt de vergunning aan door gebruik te maken van een door de burgemeester vastgesteld formulier, waarbij in elk geval de volgende gegevens worden verstrekt:
   a. voor welke bedrijfsmatige activiteit de vergunning wordt gevraagd;
   b. de persoonsgegevens en een geldig identiteitsbewijs van de exploitant en beheerder;
   c. het adres en telefoonnummer van de locatie waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend;
   d. het nummer van inschrijving in het Handelsregister;
   e. voor zover van toepassing, de verblijfstitel van de exploitant en beheerder;
   f. voor zover van toepassing, een bewijs waaruit blijkt dat de exploitant en beheerder gerechtigd zijn om in Nederland arbeid te verrichten;
   g. een document waaruit blijkt dat de exploitant gerechtigd is over het gebouw of erf te beschikken waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend;
   h. een verklaring omtrent het gedrag van de exploitant en beheerder.
5. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de burgemeester een vergunning als bedoeld in het derde lid weigeren:
   a. als de leefbaarheid in het gebied door de wijze van exploitatie nadelig wordt beïnvloed of dreigt te worden beïnvloed;
   b. als de exploitant of beheerder in enig opzicht van slecht levensgedrag is;
   c. als redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de aanvraag vermelde in overeenstemming zal zijn;
   d. als niet voldaan is aan de bij of krachtens het vierde lid gestelde eisen voor de aanvraag;
   e. als er aanwijzingen zijn dat in de uitoefening van de bedrijfsmatige activiteit personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;
   f. als het uitoefenen van de bedrijfsmatige activiteit in strijd is met het omgevingsplan of de Wet milieubeheer.
6. De exploitant is verplicht elke verandering in de uitoefening van zijn bedrijfsmatige activiteit waardoor deze niet langer in overeenstemming is met de in de vergunning opgenomen gegevens zo spoedig mogelijk aan de burgemeester te melden. De burgemeester verleent een gewijzigde vergunning, als de bedrijfsmatige activiteit aan de vereisten voldoet.
7. Het is verboden het gebouw of erf waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend voor bezoekers geopend te hebben zonder dat de exploitant of beheerder aanwezig is.
8. De exploitant of de beheerder ziet erop toe dat in of vanuit het gebouw of erf waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend geen strafbare feiten plaatsvinden.
9. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:6 kan de burgemeester een vergunning intrekken of wijzigen als de omstandigheden sinds de vergunningverlening zijn gewijzigd, doordat:
   a. de exploitant of beheerder in enig opzicht van slecht levensgedrag is;
   b. de exploitant of beheerder betrokken is of ernstige nalatigheid kan worden verweten bij activiteiten of strafbare feiten die verband houden met de bedrijfsmatige activiteit of toestaat of gedoogt dat strafbare feiten of activiteiten worden gepleegd waarmee de openbare orde nadelig wordt beïnvloed;

c. er in de uitoefening van de bedrijfsmatige activiteit strafbare feiten hebben plaatsgevonden of plaatsvinden;
d. er aanwijzingen zijn dat in de uitoefening van de bedrijfsmatige activiteit personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;
e. de exploitant de bedrijfsmatige activiteit heeft beëindigd of gewijzigd; of
f. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de vergunning vermelde in overeenstemming is.

10. Als de bedrijfsmatige activiteit in strijd met de vergunning en het verbod wordt uitgeoefend of als een van de situaties bedoeld in het negende lid van toepassing is, kan de burgemeester, onverminderd het bepaalde in artikel 2:80, een besluit nemen tot sluiting van het gebouw of erf waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend.
11. De burgemeester brengt een afschrift van zijn besluit tot sluiting aan op of nabij de toegang van het voor het publiek openstaande gebouw of erf.
12. Eenieder is verplicht toe te laten dat het afschrift wordt aangebracht en aangebracht blijft, zolang de sluiting van kracht is.
13. Het is eenieder verboden een overeenkomstig het tiende lid gesloten gebouw of erf te betreden of daarin te verblijven.
14. De burgemeester kan de sluiting opheffen als later bekend geworden feiten en omstandigheden hiertoe aanleiding geven en voldoende garanties aanwezig zijn dat geen herhaling van de feiten of gedragingen die tot sluiting hebben geleid, zal plaatsvinden.
15. In afwijking van het derde lid geldt het verbod voor de exploitant die op het moment van inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit al een onder het aanwijzingsbesluit vallende bedrijfsmatige activiteit verricht, voor die bestaande activiteit op bestaande locaties eerst drie maanden na inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit of, als dat eerder is, met ingang van inwerkingtreding van het besluit tot weigering van een door hem aangevraagde of intrekking van een aan hem verleende vergunning.
16. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

O
Artikel 3:7 komt te luiden:

Artikel 3:7 Weigeringsgronden
1. De vergunning wordt geweigerd als:
   a. de exploitant of de beheerder onder curatele staat;
   b. de exploitant of de beheerder onherroepelijk is veroordeeld voor een gewelds- of zedendelict of voor mensenhandel, of in enig ander opzicht van slecht levensgedrag is;
   c. de exploitant of de beheerder de leeftijd van 21 jaar nog niet heeft bereikt;
   d. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de aanvraag vermelde in overeenstemming zal zijn;
   e. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de aanvrager in strijd zal handelen met aan de vergunning verbonden beperkingen of voorschriften;
   f. er aanwijzingen zijn dat voor of bij het seksbedrijf personen tewerkgesteld zijn of zullen zijn die, als het prostituees betreft, nog niet de leeftijd van 21 jaar hebben bereikt, als het overige personen betreft, nog niet de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt, slachtoffer zijn van mensenhandel of verblijven of werken in strijd met het bepaalde bij of krachtens de Vreemdelingenwet 2000;
   g. de exploitant of de beheerder minder dan vijf jaar voorafgaand aan de dag dat de vergunning wordt aangevraagd, wegens een misdrijf onherroepelijk is veroordeeld tot een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf van meer dan zes maanden;
   h. de exploitant of de beheerder minder dan vijf jaar voorafgaand aan de dag dat de vergunning wordt aangevraagd, bij meer dan één rechterlijke uitspraak of strafbeschikking onherroepelijk veroordeeld is tot een onvoorwaardelijke geldboete van € 500,- of meer of tot een andere hoofdstraf als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onder a, van het Wetboek van Strafrecht, wegens dan wel mede wegens overtreding van:
      1. 1º bepalingen, gesteld bij of krachtens de Alcoholwet, de Opiumwet, de Vreemdelingenwet 2000, de Wet arbeid vreemdelingen en hoofdstuk 3 van deze verordening;

2. 2º de artikelen 137c tot en met 137g, 140, 416, 417, 417bis, 420bis tot en met 420quinquies, 426 en 429quater van het Wetboek van Strafrecht;
3. 3º artikel 69 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen;
4. 4º de artikelen 8 en 162, derde lid, alsmede de artikelen 6 juncto 8 en 163 van de Wegenverkeerswet 1994;
5. 5º de artikelen 2 en 3 van de Wet op de weerkorpsen; of
6. 6º de artikelen 54 en 55 van de Wet wapens en munitie.

i. een maximum als bedoeld in artikel 3:5 al is bereikt;
j. de voorgenomen uitoefening van het seksbedrijf strijd zal opleveren met het omgevingsplan of een bekendgemaakte ontwerpwijziging daarvan of een aanwijzing als bedoeld in artikel 3:4.

2. Met een veroordeling als bedoeld in het eerste lid, onder g en h, wordt gelijkgesteld:
a. een bevel tot tenuitvoerlegging van een zodanige voorwaardelijke straf;
b. vrijwillige betaling van een geldsom als bedoeld in artikel 74, tweede lid, onder a, van het Wetboek van Strafrecht of artikel 76, tweede lid, onder a, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, tenzij de geldsom minder dan € 375,- bedraagt.

3. De periode van vijf jaar, bedoeld in het eerste lid, onder g en h, wordt bij de intrekking van een vergunning teruggerekend vanaf de datum van de intrekking van deze vergunning.

4. Voor de berekening van de periode van vijf jaar, bedoeld in het eerste lid, onder g en h, telt de periode waarin een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf is ondergaan, niet mee.

5. Een vergunning kan in ieder geval worden geweigerd:
a. voor een seksbedrijf waarvoor de vergunning op grond van artikel 3:9, eerste lid, aanhef en onder a tot en met f, of tweede lid, aanhef onder a tot en met g, of in het geval en onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur is ingetrokken, gedurende een periode van vijf jaar na de intrekking;
b. als niet is voldaan aan een bij of krachtens artikel 3:6 gestelde eis met betrekking tot de aanvraag, mits de aanvrager de gelegenheid heeft gehad de aanvraag binnen een door het college gestelde termijn aan te vullen;
c. als de vergunning geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op het uitoefenen van een prostitutiebedrijf in een seksinrichting waarvoor eerder een vergunning is ingetrokken, of in die seksinrichting eerder zonder vergunning een prostitutiebedrijf is uitgeoefend;
d. als de openbare orde, de woon- en leefomgeving of de veiligheid en de gezondheid van prostituees of klanten nadelig wordt beïnvloed door de aanwezigheid van de seksinrichting waarvoor de vergunning is aangevraagd;
e. als het bedrijfsplan niet voldoet aan artikel 3:15, eerste en tweede lid;
f. als onvoldoende aannemelijk is dat de exploitant de bij artikel 3:17 gestelde verplichtingen zal naleven;
g. als het escortbedrijf wordt gevestigd in een woonruimte waarvoor geen vergunning als bedoeld in artikel 21, aanhef en onder a, van de Huisvestingswet 2014 is verleend.

P

Artikel 4:5b komt te luiden:

Artikel 4:5b Geluidhinder in de openlucht

1. Het is verboden buiten een inrichting in de openlucht een geluidsapparaat, toestel of machine in werking te hebben op een zodanige wijze dat voor een omwonende of overigens voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt.

2. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.

3. Het college kan terreinen of wateren aanwijzen waar het verbod niet van toepassing is op het in werking hebben van bepaalde in de aanwijzing aangewezen categorieën van geluidsapparaten, toestellen of machines, voor zover wordt voldaan aan de door het college vast te stellen voorschriften ter voorkoming of beperking van geluidhinder.

4. De in het derde lid bedoelde voorschriften kunnen onder meer betrekking hebben op:
a. het maximale geluidsniveau;
b. de situering van geluidsbronnen;
c. de frequentie en tijden van gebruik.

5. Het verbod is niet van toepassing als de activiteit bij of krachtens de Omgevingswet is toegelaten, of sprake is van een situatie waarin wordt voorzien bij of krachtens de Zondagswet, de Wet openbare manifestaties, het Vuurwerkbesluit of de provinciale omgevingsverordening.

Q
Artikel 4:5c komt te luiden:

Artikel 4:5c Geluidhinder door dieren
1. Degene die buiten een inrichting de zorg heeft voor een dier, voorkomt dat dit voor een omwonende of overigens voor de omgeving ernstige en herhaaldelijke geluidhinder veroorzaakt.
2. Van ernstige en herhaaldelijke geluidshinder is sprake als de maximale geluidsnormen (LAmax) uit de tabel opgenomen in artikel 4:5 tweede lid APV dagelijks herhaaldelijk worden overschreden.

R
Artikel 4:6 komt te luiden:

Artikel 4:6 Overige geluidhinder
1. Het is verboden buiten een inrichting op een zodanige wijze toestellen of geluidsapparaten in werking te hebben of handelingen te verrichten dat voor een omwonende of voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt.
2. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
3. Het verbod is niet van toepassing als de activiteit bij of krachtens de Omgevingswet is toegelaten, of sprake is van een situatie waarin wordt voorzien bij of krachtens de Zondagswet, de Wet openbare manifestaties, het Vuurwerkbesluit of de provinciale omgevingsverordening.

S
Artikel 4:13 komt te luiden:

Artikel 4:13 Opslag voertuigen, vaartuigen, mest, afvalstoffen en dergelijke
1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of beëindiging van overlast dan wel voorkoming van schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen, buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, in de openlucht of buiten de weg de volgende voorwerpen of stoffen op te slaan, te plaatsen of aanwezig te hebben:
    a. onbruikbare of aan hun oorspronkelijke bestemming onttrokken voer- of vaartuigen of onderdelen daarvan;
    b. bromfietsen en motorvoertuigen of onderdelen daarvan;
    c. kampeermiddelen als bedoeld in artikel 4:17 of onderdelen daarvan, voor zover het plaatsen of aanwezig hebben daarvan geschiedt voor verkoop of verhuur of anderszins voor een commercieel doel; of
    d. mestopslag, gierkelders of andere verzamelplaatsen van vuil, een verzameling ingekuild gras, loof of pulp of ingekuilde landbouwproducten, afbraakmaterialen en oude metalen.
2. Het college kan bij de aanwijzing nadere regels stellen.
3. Dit artikel is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Omgevingswet of de provinciale omgevingsverordening.

T
Artikel 5:4 komt te luiden:

Artikel 5:4 Defecte voertuigen, onverzekerde voertuigen en ongekeurde voertuigen
1. Het is verboden een voertuig waarmee als gevolg van andere dan eenvoudig te verhelpen gebreken niet kan of mag worden gereden, langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg of een openbare parkeerplaats te parkeren.
2. Het is verboden een voertuig dat, in strijd met de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen niet verzekerd is voor wettelijke aansprakelijkheid, langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg of een openbare parkeerplaats te parkeren.
3. Het is verboden een voertuig dat niet beschikt over een geldig APK-keuringsbewijs, langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg of een openbare parkeerplaats te parkeren.

U
Artikel 5:5 komt te luiden:

Artikel 5:5 Voertuigwrakken
1. Het is verboden een voertuig dat rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en tevens in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeert op de weg of op een openbare parkeerplaats te parkeren.
2. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Wet milieubeheer of het Besluit activiteiten leefomgeving.

V
Artikel 5:10 komt te vervallen.

W
Artikel 5:12 komt te luiden:

Artikel 5:12 Overlast van fietsen of bromfietsen
1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of beëindiging van overlast of ter voorkoming van schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.
2. Het is verboden op door het college aangewezen plaatsen fietsen en bromfietsen langer dan vier weken onafgebroken te laten staan.

X
Artikel 5:14 komt te luiden:

Artikel 5:14 Definitie
1. In deze afdeling wordt onder venten verstaan het in de uitoefening van de ambulante handel te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten op een openbare en in de open lucht gelegen plaats of aan huis.
2. Onder venten wordt niet verstaan:
   a. het aan huis afleveren van goederen in het kader van de exploitatie van een winkel als bedoeld in artikel 1 van de Winkeltijdenwet;
   b. het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten op jaarmarkten en markten als bedoeld in artikel 160, eerste lid, onder g, van de Gemeentewet of artikel 5:22;
   c. het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten op een standplaats als bedoeld in artikel 5:17 of het omgevingsplan .

Y
Artikel 5:23 komt te luiden:

Artikel 5:23 Organiseren van een snuffelmarkt
1. Het is verboden een snuffelmarkt te organiseren:
   a. wegens strijd met het omgevingsplan;
   b. als de burgemeester het organiseren van de snuffelmarkt verboden heeft in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu; of
   c. zonder voorafgaande melding.
2. De organisator doet de melding als bedoeld in het eerste lid, onder c, binnen vier weken voorafgaand aan de snuffelmarkt met vermelding van:
   a. naam en adres van de organisator;
   b. adres van het gebouw waar de snuffelmarkt gehouden wordt;
   c. de dagen en tijdstippen waarop de snuffelmarkt wordt gehouden;
   d. de frequentie van het houden van de snuffelmarkt;
   e. het soort van goederen en diensten dat wordt aangeboden en verhandeld;
   f. het aantal standplaatsen; en
   g. het te verwachten aantal bezoekers.
3. De snuffelmarkt kan worden gehouden als de burgemeester niet binnen vier weken na ontvangst van de melding heeft beslist dat het organiseren van de snuffelmarkt wordt verboden in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu. De burgemeester geeft daarvan binnen drie weken na ontvangst van de melding aan de organisator met opgaaf van redenen bericht.

4. Het verbod geldt niet voor ruimten die uitsluitend dan wel nagenoeg geheel en voortdurend in gebruik zijn als winkel in de zin van de Winkeltijdenwet.

Z
Artikel 5:30 komt te luiden:

Artikel 5:30 Veiligheid op het water

1. Het is aan een ieder die zich als bader of zwemmer in het openbaar water ophoudt, verboden zich zodanig te gedragen dat het scheepvaartverkeer of andere gebruikers van het openbaar water daarvan hinder of gevaar kunnen ondervinden.
2. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door het Binnenvaartpolitiereglement, de provinciale omgevingsverordening of het bepaalde bij of krachtens de Omgevingswet.
3. Het is eenieder die zich met een vaartuig, niet zijnde een niet gemotoriseerde rubberboot, in het openbaar water ophoudt verboden zich te bevinden in het door de rechthebbende aangewezen zwemwater.
4. Het is verboden met een vaartuig met een grotere snelheid dan 9 km per uur te varen.
5. Het is verboden te waterskiën of te laten waterskiën dan wel op soortgelijke wijze van het openbaar water gebruik te maken, met uitzondering van de daartoe door de rechthebbende aangewezen en aangelegde waterskibanen.
6. Het is verboden zich met een waterscooter/jetski in het openbaar water te bevinden.

AA
Artikel 5:32 komt te luiden:

Artikel 5:32 Crossterreinen
1. Het is verboden op enig terrein, geen weg zijnde, met een motorvoertuig of een bromfiets te crossen buiten wedstrijdverband, een wedstrijd dan wel, ter voorbereiding van een wedstrijd, een trainings- of proefrit te houden of te doen houden dan wel daaraan deel te nemen, dan wel een motorvoertuig of een bromfiets met het kennelijke doel daartoe aanwezig te hebben.
2. Het verbod is niet van toepassing op door het college aangewezen terreinen. Het college kan nadere regels stellen voor het gebruik van deze terreinen in het belang van:
   a. het voorkomen of beperken van overlast;
   b. de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving en ter bescherming van andere milieuwaarden;
   c. de veiligheid van de deelnemers van de in het eerste lid bedoelde wedstrijden en ritten of van het publiek.
3. Het verbod is niet van toepassing als de activiteit is toegelaten bij of krachtens de Omgevingswet, in het bijzonder afdeling 3.9 van het Besluit activiteiten leefomgeving en binnen de in het omgevingsplan aangewezen terreinen voor zover die activiteit daarbij is toegelaten, of als sprake is van een situatie waarin wordt voorzien door de Zondagswet of het Besluit geluidproduktie sportmotoren.

AB

Artikel 5:33 komt te luiden:

Artikel 5:33 Beperking verkeer in natuurgebieden
1. Het is verboden binnen voor publiek toegankelijke natuurgebieden, parken, plantsoenen of voor recreatief gebruik beschikbare terreinen te rijden of zich te bevinden met een motorvoertuig, een bromfiets, een fiets of een paard.
2. Het verbod is niet van toepassing op door het college aangewezen terreinen. Het college kan nadere regels stellen voor het gebruik van deze terreinen in het belang van:
   a. het voorkomen van overlast;
   b. de bescherming van natuur- of milieuwaarden;
   c. de veiligheid van het publiek.
3. Het verbod is niet van toepassing op motorvoertuigen, bromfietsen, fietsen en paarden:
   a. ten dienste van politie, brandweer en geneeskundige hulpverlening en van andere krachtens artikel 29, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 door de bevoegde minister aangewezen hulpverleningsdiensten;

b. die worden gebruikt in verband met beheer, onderhoud of exploitatie van de terreinen als in het eerste lid bedoeld;
c. die worden gebruikt in verband met werken die krachtens wettelijk voorschrift moeten worden uitgevoerd;
d. van de zakelijk gerechtigden, huurders en pachters van percelen die gelegen zijn binnen de terreinen als in het eerste lid bedoeld;
e. voor het verkeer ten behoeve van bezoek en van de verzorging van de onder d bedoelde personen.

4. Het verbod is voorts niet van toepassing:
a. op wegen die gelegen zijn binnen de in het eerste lid bedoelde gebieden of terreinen;
b. binnen de bij of krachtens de provinciale omgevingsverordening aangewezen stiltegebieden ten aanzien van motorrijtuigen die bij of krachtens die verordening zijn aangewezen als toestel;
c. binnen de in het omgevingsplan aangewezen terreinen voor zover die activiteit daarbij is toegelaten.

5. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.

AC
Artikel 5:34 komt te luiden:

Artikel 5:34 Verbod afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen of anderszins vuur te stoken
1. Het is verboden in de openlucht afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, of anderszins vuur aan te leggen, te stoken of te hebben.
2. Mits geen sprake is van gevaar, overlast of hinder voor de omgeving, is het verbod niet van toepassing op:
a. verlichting door middel van kaarsen, fakkels en dergelijke;
b. sfeervuren zoals terrashaarden en vuurkorven, voor zover geen afvalstoffen worden verbrand;
c. vuur voor koken, bakken en braden.

3. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
4. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de ontheffing worden geweigerd ter bescherming van de flora en fauna.
5. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door artikel 429, aanhef en onder 1˚ of 3˚, van het Wetboek van Strafrecht of bij of krachtens de Omgevingswet.

AD

Artikel 6:4 komt te luiden:

Artikel 6:4 Intrekking oude verordening
De Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2023 wordt ingetrokken met ingang van de dag van inwerkingtreding van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2024.

AE
Artikel 6:6 komt te luiden:

Artikel 6:6 Inwerkingtreding
Deze verordening treedt in werking op de dag na publicatie in het Gemeenteblad.

AF
Artikel 6:7 komt te luiden:

Artikel 6:7 Citeertitel
Deze verordening wordt aangehaald als: Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Mook en Middelaar 2024.

Artikel II

1. De overige (en hierboven niet genoemde) artikelen uit de Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2023 worden ongewijzigd opgenomen in de Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2024.
2. Dit besluit treedt in werking op de dag na publicatie in het Gemeenteblad.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering d.d. 14 maart 2024.

De voorzitter,	De griffier,
mr. drs. W. Gradisen	mr. M.A.M. van Arensbergen

Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Mook en Middelaar 2024

De raad der gemeente Mook en Middelaar;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 20 februari 2024;

gelet op:
1. de artikelen 149, 149a, 151a, 151b, 151c, 151d, 154 en 154a van de Gemeentewet;
2. de artikelen 3 en 4 van de Wet openbare manifestaties;
3. de artikelen 4, 25a, 25b, 25c en 25d van de Alcoholwet;
4. de artikelen 2.18, eerste lid, onder f en g, en vijfde lid, 2.21 en 3.148, tweede lid, van het Activiteitenbesluit milieubeheer juncto artikel 8.2.2 van het Invoeringsbesluit Omgevingswet;
5. artikel 30c, tweede lid, van de Wet op de kansspelen;
6. artikel 3 van de Winkeltijdenwet;
7. artikel 2a van de Wegenverkeerswet 1994;

gelet op het advies van de raadscommissie d.d. 6 maart 2024;

B E S L U I T:

vast te stellen de Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Mook en Middelaar 2024.

Hoofdstuk 1. Definities

Artikel 1:1 Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:
aa. aanhangwagens/opleggers: voertuigen die door een voertuig worden voortbewogen of kennelijk bestemd zijn om aldus te worden voortbewogen;
a. bebouwde kom: de bebouwde kom of kommen waarvan gedeputeerde staten de grenzen hebben vastgesteld overeenkomstig artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994;
b. beperkingengebiedactiviteit: hetgeen daaronder wordt verstaan in de bijlage onder A bij de Omgevingswet.
c. bevoegd gezag: bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een omgevingsvergunning als bedoeld in de Omgevingswet;
d. bouwwerk: hetgeen daaronder wordt verstaan in de bijlage onder A, bij de Omgevingswet;
e. bromfiets: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1, eerste lid, onder e van de Wegenverkeerswet 1994;
f. college: het college van burgemeester en wethouders;
g. gebouw: hetgeen daaronder wordt verstaan in bijlage I bij het Besluit bouwwerken leefomgeving;
h. handelsreclame: iedere openbare aanprijzing van goederen of diensten, waarmee kennelijk beoogd wordt een commercieel belang te dienen;
i. motorvoertuig: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
j. openbaar water: wateren die voor het publiek bevaarbaar of op andere wijze toegankelijk zijn;
k. openbare plaats: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van de Wet op de openbare manifestaties;
l. parkeren: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
m. rechthebbende: degene die over een zaak zeggenschap heeft krachtens eigendom, bezit, beperkt recht of persoonlijk recht;
n. voertuig: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van kleine wagens, zoals kruiwagens en kinderwagens, en rolstoelen;
o. weg: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 1:2 Beslistermijn

1. Het bevoegde bestuursorgaan beslist op een aanvraag voor een vergunning of ontheffing binnen acht weken na de datum van ontvangst van de aanvraag.
2. Het bestuursorgaan kan de termijn voor ten hoogste acht weken verdagen.
3. Dit artikel is niet van toepassing op een aanvraag om een omgevingsvergunning.

Artikel 1:3
(Vervallen)

Artikel 1:4 Voorschriften en beperkingen

1. Aan een vergunning of ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden. Deze voorschriften en beperkingen strekken slechts tot bescherming van het belang of de belangen in verband waarmee de vergunning of ontheffing is vereist.
2. Degene aan wie een vergunning of ontheffing is verleend, is verplicht de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen na te komen.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op een omgevingsvergunning.

Artikel 1:5 Persoonlijk karakter van vergunning of ontheffing

1. De vergunning of ontheffing is persoonlijk, tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op een omgevingsvergunning.

Artikel 1:6 Intrekking of wijziging van vergunning of ontheffing

1. De vergunning of ontheffing kan worden ingetrokken of gewijzigd als:
a. ter verkrijging daarvan onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
b. op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten opgetreden na het verlenen van de vergunning of ontheffing, intrekking of wijziging noodzakelijk is vanwege het belang of de belangen ter bescherming waarvan de vergunning of ontheffing is vereist;
c. de aan de vergunning of ontheffing verbonden voorschriften en beperkingen niet zijn of worden nagekomen;
d. van de vergunning of ontheffing geen gebruik wordt gemaakt binnen of gedurende een daarin gestelde termijn dan wel, bij het ontbreken van een gestelde termijn, binnen een redelijke termijn; of
e. de houder dit verzoekt.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op een omgevingsvergunning.

Artikel 1:7 Termijnen

1. De vergunning of ontheffing geldt voor onbepaalde tijd, tenzij bij de vergunning of ontheffing anders is bepaald of de aard van de vergunning of ontheffing zich daartegen verzet.
2. De aard van de vergunning of ontheffing verzet zich in ieder geval tegen gelding voor onbepaalde tijd als het aantal vergunningen of ontheffingen is beperkt en het aantal mogelijke aanvragers het aantal beschikbare vergunningen of ontheffingen overtreft.

Artikel 1:8 Weigeringsgronden

1. Een vergunning of ontheffing kan in ieder geval worden geweigerd in het belang van:

- a. de openbare orde;
- b. de openbare veiligheid;
- c. de volksgezondheid;
- d. de bescherming van het milieu.

2. Een vergunning of ontheffing kan ook worden geweigerd als de aanvraag daarvoor minder dan vier weken voor de beoogde datum van de beoogde activiteit is ingediend en daardoor een behoorlijke behandeling van de aanvraag niet mogelijk is.

Hoofdstuk 2. Openbare orde en veiligheid, volksgezondheid en milieu

Afdeling 1. Voorkomen of bestrijden van ongeregeldheden

Artikel 2:1 Samenscholing en ongeregeldheden

1. Het is verboden op een openbare plaats deel te nemen aan een samenscholing, onnodig op te dringen of door uitdagend gedrag aanleiding te geven tot ongeregeldheden.
2. Degene die op een openbare plaats:

- a. aanwezig is bij een voorval waardoor ongeregeldheden ontstaan of dreigen te ontstaan;
- b. aanwezig is bij een gebeurtenis die aanleiding geeft tot toeloop van publiek waardoor ongeregeldheden ontstaan of dreigen te ontstaan; of
- c. zich bevindt in of aanwezig is bij een samenscholing;

  is verplicht op bevel van een ambtenaar van politie zijn weg te vervolgen of zich in de door hem aangewezen richting te verwijderen.

3. Het is verboden zich te begeven naar of zich te bevinden op openbare plaatsen die door het bevoegde bestuursorgaan in het belang van de openbare veiligheid of ter voorkoming van ongeregeldheden zijn afgezet.
4. De burgemeester kan ontheffing verlenen van het verbod, bedoeld in het derde lid.
5. Dit artikel is niet van toepassing op betogingen, vergaderingen en godsdienstige en levensbeschouwelijke samenkomsten als bedoeld in de Wet openbare manifestaties.

label

Artikel 2:2

(Vervallen)

Artikel 2:3 Kennisgeving betogingen op openbare plaatsen

1. Degene die het voornemen heeft op een openbare plaats een betoging te houden, waaronder begrepen een samenkomst als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Wet openbare manifestaties, geeft daarvan voor de openbare aankondiging en ten minste 48 uren voordat de betoging wordt gehouden, schriftelijk kennis aan de burgemeester.
2. De kennisgeving bevat:

- a. naam en adres van degene die de betoging houdt;
- b. het doel van de betoging;
- c. de datum waarop de betoging wordt gehouden en het tijdstip van aanvang en van beëindiging;
- d. de plaats en, voor zover van toepassing, de route;
- e. voor zover van toepassing, de wijze van samenstelling; en
- f. maatregelen die degene die de betoging houdt zal treffen om een regelmatig verloop te bevorderen.

3. Degene die de kennisgeving doet, ontvangt daarvan een bewijs waarin het tijdstip van de kennisgeving is vermeld.
4. Als het tijdstip van de schriftelijke kennisgeving valt op een vrijdag na 12.00 uur, een zaterdag, een zondag of een algemeen erkende feestdag, wordt de kennisgeving gedaan uiterlijk op de werkdag die aan de dag van dat tijdstip voorafgaat vóór 12.00 uur.
5. De burgemeester kan in bijzondere omstandigheden op verzoek een kennisgeving in behandeling nemen buiten deze termijn.

Artikel 2:4

(Vervallen)

Artikel 2:5

(Vervallen)

Artikel 2:6 Verspreiden geschreven of gedrukte stukken of afbeeldingen

1. Het is verboden gedrukte of geschreven stukken dan wel afbeeldingen onder publiek te verspreiden dan wel openlijk aan te bieden op door het college aangewezen openbare plaatsen.
2. Het college kan het verbod beperken tot bepaalde dagen en uren.
3. Het verbod is niet van toepassing op het huis-aan-huis verspreiden of het aan huis bezorgen van gedrukte of geschreven stukken en afbeeldingen.
4. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
5. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

Artikel 2:7

(Vervallen)

Artikel 2:8

(Vervallen)

Artikel 2:9 Vertoningen op openbare plaatsen

1. Het is verboden ten behoeve van publiek als straatartiest, straatfotograaf, tekenaar, filmoperateur of gids op te treden op door de burgemeester in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu aangewezen openbare plaatsen.
2. De burgemeester kan het verbod beperken tot bepaalde dagen en uren.
3. De burgemeester kan ontheffing verlenen van het verbod.
4. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

Afdeling 2. Bruikbaarheid, uiterlijk aanzien en veilig gebruik van openbare plaatsen

Artikel 2:10 Voorwerpen op of aan de weg of een openbare plaats

1. Het is verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, als dat gebruik:
    a. schade toebrengt of kan toebrengen aan de weg, de bruikbaarheid van de weg belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de weg; of
    b. niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.
2. Van een belemmering voor de bruikbaarheid van de weg is in ieder geval sprake wanneer niet ten minste een vrije doorgang van 1 strekkende meter wordt gelaten op voetpaden en van 3 strekkende meter op de rijbaan voor fietsers of gemotoriseerd verkeer.
3. Het college kan in het belang van de openbare orde of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen voor terrassen, uitstallingen en reclameborden voor zover deze regels niet zien op een activiteit die de fysieke leefomgeving wijzigt, als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, van het Omgevingsbesluit.
4. Het bevoegde bestuursorgaan kan ontheffing verlenen van het verbod.
5. Het verbod is niet van toepassing op:
    a. evenementen als bedoeld in artikel 2:24;
    b. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:17 of het omgevingsplan;
    c. overige gevallen waarin krachtens een wettelijke regeling een vergunning voor het gebruik van de weg is verleend;

d. als door het gebruik, bedoeld in het eerste lid, de fysieke leefomgeving wijzigt, als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, van het Omgevingsbesluit.

6. Het verbod is voorts niet van toepassing op beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een weg of waterstaatswerk waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet, de provinciale omgevingsverordening of de waterschapsverordening of op situaties waarin wordt voorzien door artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 2:11 (Omgevings)vergunning voor het aanleggen, beschadigen en veranderen van een weg

1. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegde bestuursorgaan een weg aan te leggen, de verharding daarvan op te breken, in een weg te graven of te spitten, aard of breedte van de wegverharding te veranderen of anderszins verandering te brengen in de wijze van aanleg van een weg.
2. Het verbod is niet van toepassing op voor zover in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam werkzaamheden worden verricht.
3. Het verbod is voorts niet van toepassing op beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een weg of waterstaatswerk waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet, provinciale omgevingsverordening of waterschapsverordening of op situaties waarin wordt voorzien door artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, de Wegenwet, het Wetboek van Strafrecht of het bepaalde bij of krachtens de Telecommunicatiewet.

Artikel 2:12 Maken of veranderen van een uitweg

1. Het is verboden zonder omgevingsvergunning van het college een uitweg te maken naar de weg of verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg.
2. In afwijking van het bepaalde in artikel 1:8 wordt de vergunning slechts geweigerd:

- a. ter voorkoming van gevaar voor het verkeer op de weg;
- b. als de uitweg zonder noodzaak ten koste gaat van een openbare parkeerplaats;
- c. als door de uitweg het openbaar groen op onaanvaardbare wijze wordt aangetast; of
- d. als er sprake is van een uitweg van een perceel dat al door een andere uitweg wordt ontsloten, en de aanleg van deze tweede uitweg ten koste gaat van een openbare parkeerplaats of het openbaar groen.

3. Het verbod is niet van toepassing beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een weg of waterstaatswerk waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet, provinciale omgevingsverordening of waterschapsverordening.

Artikel 2:12a Verbod opsporen explosieven, wapens en oudheidkundige voorwerpen

1. Het is voor anderen dan personen werkzaam voor de Explosieven Opruimingsdienst of de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, of personen of organisaties die in opdracht van derden belast naar explosieven, wapens en oudheidkundige voorwerpen, verboden op of aan de weg of op een andere voor het publiek toegankelijke plaats een mijndetector, metaaldetector, of enig ander voorwerp, kennelijk bedoeld voor het opsporen van explosieven, wapens of oudheidkundige voorwerpen bij zich te hebben.
2. Het college kan van dit verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2:13

(Vervallen)

Artikel 2:14 Winkelwagentjes

1. Een winkelier die winkelwagentjes ter beschikking stelt, is verplicht deze:

- a. te voorzien van de naam van het bedrijf of een ander herkenningsteken; en
- b. terstond te verwijderen of te doen verwijderen uit de omgeving van dat bedrijf.

2. Het is verboden een winkelwagentje na gebruik onbeheerd op een openbare plaats achter te laten.
3. Het eerste lid, aanhef en onder b, is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Omgevingswet.

Artikel 2:15 Hinderlijke beplanting of gevaarlijk voorwerp

Het is verboden beplanting of een voorwerp aan te brengen of te hebben op zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of voor het wegverkeer hinder of gevaar ontstaat.

Artikel 2:16 Openen straatkolken en dergelijke

Het is aan degene die daartoe niet bevoegd is verboden een straatkolk, rioolput, brandkraan of een andere afsluiting die behoort tot een openbare nutsvoorziening, te openen, onzichtbaar te maken of af te dekken.

Artikel 2:17 Kelderingangen en dergelijke

1. Kelderingangen en andere lager dan de aangrenzende weg gelegen betreedbare delen van een bouwwerk mogen geen gevaar voor de veiligheid van de weggebruikers opleveren.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door artikel 427, aanhef en onder 1˚ of 3˚, van het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 2:18 Rookverbod in bossen en natuurterreinen

1. Het is verboden in bossen, op heide of veengronden dan wel in duingebieden of binnen een afstand van dertig meter daarvan:

- a. te roken gedurende de maanden april tot en met oktober;
- b. voor zover het de open lucht betreft, brandende of smeulende voorwerpen te laten vallen, weg te werpen of te laten liggen.

2. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door artikel 429, aanhef en onder 3˚, van het Wetboek van Strafrecht.
3. Het verbod in het eerste lid, aanhef en onder a, is voorts niet van toepassing voor zover het roken plaatsvindt in gebouwen en aangrenzende erven.

Artikel 2:19

(Vervallen)

Artikel 2:20

(Vervallen)

Artikel 2:21 Voorzieningen voor verkeer en verlichting

1. De rechthebbende op een bouwwerk is verplicht toe te laten dat op of aan dat bouwwerk voorwerpen, borden of voorzieningen ten behoeve van het verkeer of de openbare verlichting worden aangebracht, onderhouden, gewijzigd of verwijderd.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door hoofdstuk 10 van de Omgevingswet.

Artikel 2:22 Objecten onder hoogspanningslijn

(Niet opgenomen)

Artikel 2:23 Veiligheid op het ijs

1. Het is verboden:

- a. voor het publiek toegankelijke ijsvlakten te beschadigen, te verontreinigen, te versperren of het verkeer daarop op enige andere wijze te belemmeren of in gevaar te brengen;
- b. bakens of andere voorwerpen ten behoeve van de veiligheid geplaatst op de onder a bedoelde ijsvlakten te verplaatsen, weg te nemen, te beschadigen of op enige andere wijze het gebruik daarvan te verijdelen of te belemmeren.

2. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht of de provinciale omgevingsverordening.

Afdeling 3. Evenementen

Artikel 2:24 Definities

1. In deze afdeling wordt onder evenement verstaan elke voor publiek toegankelijke verrichting van vermaak, met uitzondering van:

- a. bioscoop- en theatervoorstellingen;
- b. markten als bedoeld in artikel 160, eerste lid, onder g, van de Gemeentewet en artikel 5:22;
- c. kansspelen als bedoeld in de Wet op de kansspelen;
- d. het in een inrichting in de zin van de Alcoholwet gelegenheid geven tot dansen;
- e. betogingen, samenkomsten en vergaderingen als bedoeld in de Wet openbare manifestaties;
- f. activiteiten als bedoeld in de artikelen 2:9 en 2:39;
- g. sportwedstrijden, niet zijnde vechtsportevenementen als bedoeld in het tweede lid, onder f.

2. Onder evenement wordt mede verstaan:

- a. een herdenkingsplechtigheid;
- b. een braderie;
- c. een optocht op de weg, niet zijnde een betoging als bedoeld in artikel 2:3;
- d. een feest, muziekvoorstelling of wedstrijd op of aan de weg;
- e. een straatfeest of buurtbarbecue;
- f. een door de burgemeester aangewezen categorie vechtsportwedstrijden of -gala's.

3. In deze afdeling wordt onder klein evenement verstaan een eendaags evenement waarbij:

- a. het aantal aanwezigen niet meer bedraagt dan 100 personen;
- b. de activiteiten plaatsvinden tussen 9.30 uur en respectievelijk 24.00 uur (zo t/m do) en 01.00 (vr, za) uur;
- c. geen muziek ten gehore wordt gebracht op:
- d. maandag tot en met donderdag voor 09.00 uur of na 23.00 uur,
- e. vrijdag en zaterdag voor 9.00 uur of na 24.00 uur,
- f. zondag voor 13.00 uur of na 23.00 uur;
- g. tijdens de hiervoor genoemde tijdstippen het maximaal toelaatbare geluidsniveau van 75 dBA op de gevels van omringende woningen niet wordt overschreden;
- h. de activiteiten niet plaatsvinden op de rijbaan, (brom)fietspad of parkeerplaats of anderszins een belemmering vormen voor het verkeer en de hulpdiensten; en
- i. slechts kleine objecten worden geplaatst met een oppervlakte van minder dan 10 vierkante meter per object;
- j. er een organisator is.

Artikel 2:25 Evenementenvergunning

1. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van de burgemeester een evenement te organiseren.
2. Bij de indiening van de vergunningaanvraag worden de gegevens, bedoeld in artikel 2.3 van het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen, aangeleverd voor zover voor het evenement een gebruiksmelding zou moeten worden gedaan op grond van artikel 2:1, eerste lid, van het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen.
3. Geen vergunning is vereist voor een klein evenement, als de organisator ten minste vijf werkdagen voorafgaand aan het evenement daarvan melding heeft gedaan aan de burgemeester.
4. Eveneens is geen vergunning vereist voor evenementen als wandel- of fietstochten, met uitzondering van de Vierdaagse van Nijmegen, als de organisator ten minste vijf dagen voorafgaand aan het evenement daarvan melding heeft gedaan aan de burgemeester.
5. De burgemeester kan binnen twee weken na ontvangst van de melding besluiten een klein evenement te verbieden, als er aanleiding is te vermoeden dat daardoor de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu in gevaar komt. 5.5.5.
6. Het verbod is niet van toepassing op een wedstrijd op of aan de weg, in situaties waarin voorzien wordt door artikel 10 juncto 148 van de Wegenverkeerswet 1994.
7. Het derde lid is niet van toepassing op een krachtens artikel 2:24, tweede lid, onder f, aangewezen categorie vechtsportwedstrijden of -gala's.
8. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de burgemeester een vergunning voor een vechtsportevenement als bedoeld in artikel 2:24, tweede lid, onder f, weigeren als de organisator of de aanvrager van de vergunning in enig opzicht van slecht levensgedrag is.
9. Als ook een aanvraag om een omgevingsvergunning wordt ingediend, is afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing op de behandeling van de aanvragen om een vergunning. De burgemeester is het coördinerend bestuursorgaan.
10. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 2:26 Ordeverstoring

1. Het is verboden bij een evenement de orde te verstoren.
2. Het is verboden bij een evenement zichtbaar goederen te dragen, bij zich te hebben of te vervoeren die uiterlijke kenmerken zijn van een organisatie die bij rechterlijke uitspraak of bestuurlijk besluit verboden is verklaard of is ontbonden vanwege een doel of werkzaamheid in strijd met de openbare orde.
3. Het verbod in het tweede lid geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht.

Afdeling 4. Toezicht op openbare inrichtingen en toezicht op door de overheid ingerichte of gefinancierde opvanglocatie voor asielzoekers, ontheemden of statushouders

Artikel 2:27 Definities

1. In deze afdeling wordt onder openbare inrichting verstaan een hotel, restaurant, pension, café, waterpijpcafé, cafetaria, snackbar, discotheek, buurthuis of clubhuis of elke andere voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was logies wordt verstrekt of dranken worden geschonken of rookwaren of spijzen voor directe consumptie ter plaatse worden bereid of verstrekt.
2. Een buiten de in het eerste lid bedoelde besloten ruimte liggend deel waar sta- of zitgelegenheid kan worden geboden en waar tegen vergoeding dranken kunnen worden geschonken of spijzen voor directe consumptie ter plaatse kunnen worden bereid of verstrekt, waaronder in ieder geval een terras, maakt voor de toepassing van deze afdeling deel uit van die besloten ruimte.

Artikel 2:28 Exploitatie openbare inrichting

1. Het is verboden een openbare inrichting te exploiteren zonder vergunning van de burgemeester.
2. De burgemeester weigert de vergunning als de exploitatie van de openbare inrichting in strijd is met het omgevingsplan.

3. In afwijking van het bepaalde in artikel 1:8 kan de burgemeester de vergunning geheel of gedeeltelijk weigeren als naar zijn oordeel moet worden aangenomen dat:
a. de woon- of leefsituatie in de omgeving van de openbare inrichting of de openbare orde op ontoelaatbare wijze nadelig wordt beïnvloed; of
b. de exploitant of de leidinggevende in enig opzicht van slecht levensgedrag is.
4. Bij toepassing van de in het derde lid genoemde weigeringsgrond houdt de burgemeester rekening met het karakter van de straat en de wijk, waarin de openbare inrichting is gelegen of zal zijn gelegen, de aard van de openbare inrichting en de spanning waaraan het woonklimaat ter plaatse reeds blootstaat of bloot zal komen te staan door de exploitatie.
5. Geen vergunning is vereist voor een openbare inrichting die zich bevindt in:

- a. winkel als bedoeld in artikel 1 van de Winkeltijdenwet voor zover de activiteiten van de openbare inrichting een nevenactiviteit vormen van de winkelactiviteit;
- b. zorginstelling;
- c. museum; of
- d. bedrijfskantine of -restaurant.

6. De burgemeester weigert de vergunning als bedoeld in het eerste lid indien de aanvrager geen verklaring omtrent gedrag overlegt die uiterlijk drie maanden voor de datum waarop de vergunningaanvraag is ingediend, is afgegeven.
7. De vergunning kan voorts worden geweigerd in het geval en onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet Bevordering Integriteitsbeoordelingen (Wet BIBOB).
8. Paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) is niet van toepassing op de aanvraag om een vergunning en de vrijstelling.

Artikel 2:29 Sluitingstijd

1. Openbare inrichtingen zijn gesloten op zondag tot en met donderdag tussen 01.00 uur en 07.00 uur, en op vrijdag en zaterdag tussen 02.00 uur en 07.00 uur. Het bij een openbare inrichting behorende terras is dagelijks gesloten tussen 23:00 en 07:00 uur.
2. Het is verboden een openbare inrichting en/of terras voor bezoekers geopend te hebben, of bezoekers in de inrichting te laten verblijven na sluitingstijd.
3. De burgemeester kan ontheffing verlenen van de sluitingstijd.
4. Voor een openbare inrichting als bedoeld in artikel 2:28, vierde lid, aanhef en onder a, gelden dezelfde sluitingstijden als voor de winkel.
5. Het eerste en het derde lid zijn niet van toepassing op situaties waarin bij of krachtens de Omgevingswet is voorzien.
6. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 2:30 Afwijking sluitingstijd; tijdelijke sluiting

1. De burgemeester kan in het belang van de openbare orde, veiligheid of gezondheid of in geval van bijzondere omstandigheden voor een of meer openbare inrichtingen tijdelijk andere sluitingstijden vaststellen of tijdelijk sluiting bevelen.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op situaties waarin artikel 13b van de Opiumwet voorziet.

Artikel 2:31 Verboden gedragingen

1. Het is verboden in een openbare inrichting of door de overheid ingerichte of gefinancierde opvanglocatie voor asielzoekers, ontheemden of statushouders:
a. de orde te verstoren.;
2. Het is verboden in een openbare inrichting:
ab. zich te bevinden na sluitingstijd, tenzij het personeel betreft, of gedurende de tijd dat de inrichting gesloten dient te zijn op grond van een besluit krachtens artikel 2:30, eerste lid;
bc. op het terras spijzen of dranken te verstrekken aan personen die geen gebruik maken van het terras;

Artikel 2:32 Handel binnen openbare inrichtingen

De exploitant van een openbare inrichting staat niet toe dat een handelaar, aangewezen bij algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 437, eerste lid, van het Wetboek van Strafrecht, of een voor hem handelend persoon in die inrichting enig voorwerp verwerft, verkoopt of op enige andere wijze overdraagt.

Artikel 2:33 Het college als bevoegd bestuursorgaan

Als een openbare inrichting geen voor het publiek openstaand gebouw of bijbehorend erf is in de zin van artikel 174 van de Gemeentewet, treedt het college bij de toepassing van de artikelen 2:28 tot en met 2:30 op als bevoegd bestuursorgaan.

Afdeling 5. Regulering paracommerciële rechtspersonen en overige aangelegenheden uit de Alcoholwet

Artikel 2.34

(Vervallen)

Artikel 2:34a Definities

In deze afdeling wordt verstaan onder:
• alcoholhoudende drank;
• horecabedrijf;
• horecalokaliteit;
• inrichting;
• paracommerciële rechtspersoon;
• sterke drank;
• slijtersbedrijf;
• zwak-alcoholhoudende drank;
dat wat daaronder wordt verstaan in de Alcoholwet.

Artikel 2:34b Regulering paracommerciële rechtspersonen

1. Een paracommercieel rechtspersoon kan alcoholhoudende drank uitsluitend verstrekken op:

- a. maandag tot en met donderdag vanaf 12.00 tot 01.00 uur;
- b. vrijdag en zaterdag vanaf 12.00 tot 01.00 uur.

2. Een paracommercieel rechtspersoon, die zich voornamelijk of uitsluitend richt op het organiseren van activiteiten waarbij het faciliteren van sociale interactie een voorname rol speelt, mag maximaal acht bijeenkomsten van persoonlijke aard per jaar houden, waarbij alcoholhoudende drank wordt verstrekt.
3. Een paracommercieel rechtspersoon doet uiterlijk vier weken voor een bijeenkomst als bedoeld in het tweede lid, hiervan melding aan de burgemeester.

Artikel 2:34c Beperkingen voor horecabedrijven en slijtersbedrijven

De burgemeester kan in het belang van de handhaving van de openbare orde, de veiligheid, de zedelijkheid of de volksgezondheid aan een vergunning als bedoeld in artikel 3 van de Alcoholwet voorschriften verbinden en de vergunning beperken tot het verstrekken van zwak-alcoholhoudende drank.

Artikel 2:34d Verbod ‘happy hours’

Het is verboden in een horecalokaliteit of op een terras bedrijfsmatig of, anders dan tegen vergoeding, alcoholische drank te verstrekken voor gebruik ter plaatse tegen een prijs die voor een periode van 24 uur of korter lager is dan 60% van de prijs die daar gewoonlijk voor wordt gevraagd.

Afdeling 6. Toezicht op inrichtingen tot het verschaffen van nachtverblijf

Artikel 2:35 Definitie

In deze afdeling wordt onder inrichting verstaan elke al dan niet besloten ruimte waarin, in de uitoefening van beroep of bedrijf, aan personen de mogelijkheid van nachtverblijf of gelegenheid tot kamperen wordt verschaft.

Artikel 2:36 Kennisgeving exploitatie

Degene die een inrichting opricht, overneemt, verplaatst of de exploitatie of feitelijke leiding van een inrichting staakt, is verplicht daarvan binnen drie dagen daarna schriftelijk kennis te geven aan de burgemeester.

Artikel 2:37

In afwijking van het bepaalde in artikel 2:35 kunnen natuurlijke personen en verenigingen twee dagen voor tot een dag na de Vierdaagse van Nijmegen overnachtingen aanbieden. De burgemeester geeft hiervoor een vergunning, waaraan voorwaarden kan verbinden.

Artikel 2:38 Verschaffing gegevens nachtregister

Degene die in een inrichting nachtverblijf houdt of de kampeerder is verplicht de exploitant of feitelijk leidinggevende van die inrichting volledig en naar waarheid naam, woonplaats, dag van aankomst en de dag van vertrek te verstrekken.

Afdeling 7. Toezicht op speelgelegenheden

Artikel 2:38a Definities

1. In deze afdeling wordt onder speelgelegenheid verstaan een voor het publiek toegankelijke gelegenheid waar bedrijfsmatig of in een omvang alsof deze bedrijfsmatig is de mogelijkheid wordt geboden enig spel te beoefenen, waarbij geld of in geld inwisselbare voorwerpen kunnen worden gewonnen of verloren.
2. In deze afdeling voorkomende begrippen die in de Wet op de kansspelen zijn omschreven, hebben dezelfde betekenis als in die wet.

Artikel 2:39 Speelgelegenheden

1. Het is verboden zonder vergunning van de burgemeester een speelgelegenheid te exploiteren of te doen exploiteren.
2. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door de Wet op de kansspelen.
3. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 weigert de burgemeester de vergunning als:

- a. naar zijn oordeel moet worden aangenomen dat de woon- en leefsituatie in de omgeving van de speelgelegenheid of de openbare orde op ontoelaatbare wijze nadelig worden beïnvloed door de exploitatie van de speelgelegenheid; of
- b. de exploitatie van de speelgelegenheid in strijd is met het omgevingsplan.

4. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 2:40 Kansspelautomaten

1. In hoogdrempelige inrichtingen zijn twee kansspelautomaten toegestaan.
2. In laagdrempelige inrichtingen zijn kansspelautomaten niet toegestaan.

Artikel 2:40a Tegengaan onveilig, niet leefbaar en malafide ondernemersklimaat

1. In dit artikel wordt verstaan onder:

- a. Exploitant: natuurlijke persoon of personen of de bestuurder(s) van een rechtspersoon of hun gevolmachtigden, voor wiens rekening en risico de bedrijfsmatige activiteiten worden uitgeoefend;
- b. Beheerder: de exploitant alsmede andere natuurlijke personen die de algemene of onmiddellijke leiding hebben over de bedrijfsmatige activiteiten;
- c. Bedrijf: de bedrijfsmatige activiteit die plaatsvindt in een gebouw, of een daarbij behorend perceel, niet zijnde een woning die als zodanig in gebruik is.

2. De burgemeester kan gebouwen en bedrijfsmatige activiteiten aanwijzen waarop het verbod uit het derde lid van toepassing is. Een gebouw wordt uitsluitend aangewezen als in en rondom dat gebouw de leefbaarheid of de openbare orde en veiligheid onder druk staat. Een aanwijzing van een gebouw kan zich tot een of meer bedrijfsmatige activiteiten beperken. Een bedrijfsmatige activiteit wordt uitsluitend aangewezen als de leefbaarheid of de openbare orde en veiligheid door de bedrijfsmatige activiteit of door de exploitant en/of beheerder onder druk staat. Dit kan zich beperken tot een aangewezen gebied.
3. Het is verboden zonder vergunning van de burgemeester een bedrijf uit te oefenen:

- a. In een door de burgemeester op grond van het tweede lid aangewezen gebouw voor door de burgemeester genoemde bedrijfsmatige activiteiten,

  of

- b. Indien de uitoefening van het bedrijf een door de burgemeester op grond van het tweede lid aangewezen bedrijfsmatige activiteit betreft binnen het aangewezen gebied.

4. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de burgemeester een vergunning als bedoeld in het derde lid weigeren:

- a. In het belang van het voorkomen of beperken van overlast of strafbare feiten;
- b. Indien de leefbaarheid in het gebied door de wijze van exploitatie nadelig wordt beïnvloedt of dreigt te worden beïnvloed:
- c. Indien de exploitant of beheerder in enig opzicht van slecht levensgedrag is;
- d. Indien redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke exploitatie niet met de aanvraag in overeenstemming zal zijn;
- e. Indien er aanwijzingen zijn dat in het bedrijf personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;
- f. Indien de vestiging of de exploitatie in strijd is met het omgevingsplan, een bekendgemaakte ontwerpwijziging daarvan of een provinciale omgevingsverordening;
- g. Indien een of meer beheerders van het bedrijf binnen drie jaar vóór de indiening van de indiening van de vergunningaanvraag een bedrijf heeft geëxploiteerd of daar leiding aan heeft gegeven, dat wegens het aantasten van de openbare orde, de aantasting van het woon- en leefklimaat daaronder begrepen, gesloten is geweest dan wel waarvoor de vergunning om die reden is ingetrokken.

5. De vergunning wordt aangevraagd door de exploitant. Een aanvraag voor een vergunning wordt ingediend door gebruikmaking van een door de burgemeester vastgesteld aanvraagformulier. Bij de aanvraag voor een vergunning wordt vermeld welke bedrijfsmatige activiteiten de vergunning wordt gevraagd, en worden in ieder geval de volgende gegevens en bescheiden overlegd:

- a. De persoonsgegevens en een geldig identiteitsbewijs van de exploitant of beheerder;

- b. Het adres en telefoonnummer waar de bedrijfsmatige activiteit en worden uitgeoefend:
- c. Het nummer van inschrijving in het handelsregister van de Kamer van Koophandel:
- d. Indien van toepassing de verblijftitel van de exploitant of beheerder;
- e. Een bewijs waaruit blijkt dat de exploitant gerechtigd is om in Nederland arbeid te verrichten;
- f. Een document waaruit blijkt dat de exploitant gerechtigd is over de ruimte te beschikken waarin het bedrijf wordt gevestigd;
- g. Indien de burgemeester dat nodig acht voor de beoordeling van een aanvraag kan hij verlangen dat aanvullende gegevens worden overgelegd.

6. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:6 kan de burgemeester een vergunning als bedoeld in het derde lid intrekken of wijzigen indien:

- a. Door het bedrijf de openbare orde wordt aangetast of dreigt te worden aangetast, of;
- b. Door het bedrijf de leefbaarheid in het gebied door de wijze van de exploitatie nadelig wordt beïnvloed of dreigt te worden beïnvloed, of;
- c. De voorwaarden uit de vergunning niet worden nageleefd, of;
- d. De exploitant of de beheerder in enig opzicht van slecht levensgedrag is, of;
- e. De exploitant of beheerder betrokken is of ernstige nalatigheid kan worden verweten bij activiteiten of strafbare feiten in of vanuit het bedrijf dan wel toestaat of gedoogt dat strafbare feiten of activiteiten worden gepleegd waarmee de openbare orde nadelig wordt beïnvloed, of;
- f. Er strafbare feiten in het bedrijf hebben plaatsgevonden of plaatsvinden, of;
- g. Er aanwijzingen zijn dat in het bedrijf personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met het bij of krachtens Wet arbeid vreemdelingen of Vreemdelingenwet 2000 bepaalde, of;
- h. De bedrijfsmatige activiteiten door de exploitant zijn beëindigd, of;
- i. Redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke exploitatie niet met het in de vergunning vermelde in overeenstemming is.
- j. De vestiging of de exploitatie in strijd is met het omgevingsplan, een bekendgemaakte ontwerpwijziging daarvan of een provinciale omgevingsverordening.

7. De burgemeester kan de sluiting van het bedrijf bevelen indien een bedrijf in strijd met het verbod uit het derde lid van deze bepaling wordt geëxploiteerd
8. Het is eenieder verboden een overeenkomstig het zevende lid van deze bepaling gesloten bedrijf te betreden of daarin te verblijven.
9. De sluiting kan door de burgemeester worden opgeheven indien later bekend geworden feiten en omstandigheden hiertoe aanleiding geven.
10. De exploitant is verplicht elke verandering in de uitoefening van zijn bedrijf waardoor deze niet langer in overeenstemming is met de in de vergunning opgenomen gegevens zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen één maand, aan de burgemeester te melden. De burgemeester verleent een gewijzigde vergunning, als het bedrijf aan de vereisten voldoet.
11. Het is verboden een bedrijf voor bezoekers geopend te hebben zonder dat een op de vergunning vermelde beheerder aanwezig is.
12. De exploitant en de beheerder zien er op toe dat in het bedrijf geen strafbare feiten plaatsvinden.
13. In afwijking van het derde lid geldt dit verbod voor de exploitant die op het moment van inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit reeds onder het aanwijzingsbesluit vallende bedrijfsmatige activiteiten verricht, voor die bestaande activiteiten op bestaande locaties eerst drie maanden na inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit of met ingang van inwerkingtreding van het besluit tot weigering of intrekking van een door hem aangevraagde vergunning, voor zover dat eerder is.
14. Op de aanvraag om een vergunning als bedoeld in het derde lid is paragraaf 4.1.3.3. van de Algemene wet bestuursrecht (positieve beschikking bij het niet tijdig nemen van een beslissing) niet van toepassing.

Afdeling 8. Maatregelen ter voorkoming van overlast, gevaar of schade

Artikel 2:41 Betreden gesloten woning of lokaal

1. Het is verboden een krachtens artikel 174a van de Gemeentewet gesloten woning, een niet voor publiek toegankelijk lokaal, of een bij die woning of dat lokaal behorend erf te betreden.

2. Het is verboden een krachtens artikel 13b van de Opiumwet gesloten woning, een niet voor het publiek toegankelijk lokaal, een bij die woning of dat lokaal behorend erf, een voor het publiek toegankelijk lokaal of bij dat lokaal behorend erf te betreden.
3. Deze verboden zijn niet van toepassing op personen wier aanwezigheid in de woning of het lokaal of een daarbij behorend erf wegens dringende reden noodzakelijk is.

Artikel 2:42 Plakken en kladden

1. Het is verboden een openbare plaats of dat gedeelte van een onroerende zaak dat vanaf die plaats zichtbaar is te bekrassen of te bekladden.
2. Het is verboden zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbende op een openbare plaats of dat gedeelte van een onroerende zaak dat vanaf die plaats zichtbaar is:

- a. een aanplakbiljet of ander geschrift, afbeelding of aanduiding aan te plakken, te doen aanplakken, op andere wijze aan te brengen of te doen aanbrengen;
- b. met kalk, teer of een kleur- of verfstof een afbeelding, letter, cijfer of teken aan te brengen of te doen aanbrengen.

3. Het verbod, bedoeld in het tweede lid, is niet van toepassing voor zover gehandeld wordt krachtens wettelijk voorschrift.
4. De houder van de schriftelijke toestemming is verplicht deze aan een opsporingsambtenaar op diens eerste vordering terstond ter inzage af te geven.
5. Het college wijst aanplakborden aan voor het aanbrengen van meningsuitingen en bekendmakingen.
6. Het is verboden de aanplakborden te gebruiken voor het aanbrengen van handelsreclame.
7. Het college kan nadere regels stellen voor het aanbrengen van meningsuitingen en bekendmakingen, die geen betrekking mogen hebben op de inhoud daarvan.

Artikel 2:43 Vervoer plakgereedschap en dergelijke

1. Het is verboden op de weg of openbaar water enig aanplakbiljet, aanplakdoek, kalk, teer, kleur- of verfstof of verfgereedschap te vervoeren of bij zich te hebben.
2. Het verbod is niet van toepassing als de genoemde materialen of gereedschappen niet zijn gebruikt of niet zijn bestemd voor handelingen als verboden in artikel 2:42.

Artikel 2:44 Vervoer inbrekerswerktuigen

1. Het is verboden op een openbare plaats inbrekerswerktuigen te vervoeren of bij zich te hebben.
2. Het verbod is niet van toepassing als de bedoelde werktuigen niet zijn gebruikt of niet zijn bestemd om zich onrechtmatig de toegang tot een gebouw of erf te verschaffen, onrechtmatig sluitingen te openen of te verbreken, diefstal door middel van braak te vergemakkelijken of het maken van sporen te voorkomen.

Artikel 2:45 Betreden van plantsoenen en dergelijke

1. Het is verboden zonder ontheffing van het college zich te bevinden in of op bij de gemeente in onderhoud zijnde parken, wandelplaatsen, plantsoenen, groenstroken, grasperken of buiten de daarin gelegen wegen of paden.
2. Het verbod is niet van toepassing voor zover in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam werkzaamheden worden verricht.

Artikel 2:46 Rijden over bermen en dergelijke

1. Het is verboden met voertuigen die niet voorzien zijn van rubberbanden te rijden over de berm, de glooiing of de zijkant van een weg, tenzij dit door de omstandigheden redelijkerwijs wordt vereist.
2. Het verbod is niet van toepassing op beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een weg of waterstaatswerk waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet, provinciale omgevingsverordening of waterschapsverordening.

Artikel 2:47 Hinderlijk gedrag op openbare plaatsen

1. Het is verboden op een openbare plaats:

- a. te klimmen of zich te bevinden op een beeld, monument, overkapping, constructie, openbare toiletgelegenheid, voertuig, hek, omheining of andere afsluiting, verkeersmeubilair of daarvoor niet bestemd straatmeubilair;
- b. zich op te houden op een wijze die voor andere gebruikers of omwonenden onnodig overlast of hinder veroorzaakt.

2. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door de artikelen 424, 426bis of 431 van het Wetboek van Strafrecht of artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel 2:48 Verboden drankgebruik

1. Het is voor personen die de leeftijd van achttien jaar hebben bereikt verboden op een openbare plaats die deel uitmaakt van een door het college aangewezen gebied, alcoholhoudende drank te gebruiken of aangebroken flessen, blikjes en dergelijke met alcoholhoudende drank bij zich te hebben.
2. Het verbod is niet van toepassing op:

- a. een terras dat behoort bij een horecabedrijf als bedoeld in artikel 1 van de Alcoholwet;
- b. een andere plaats dan een horecabedrijf als bedoeld onder a, waarvoor een ontheffing geldt krachtens artikel 35 van de AlcoholDrank- en Horecawet.

Artikel 2:49 Verboden gedrag bij of in gebouwen

1. Het is verboden zonder redelijk doel:

- a. zich in een portiek of poort op te houden;
- b. in, op of tegen een raamkozijn of een drempel van een gebouw te zitten of te liggen.

2. Het is aan anderen dan bewoners of gebruikers van een flatgebouw, appartementsgebouw of een soortgelijke meergezinswoning of van een gebouw dat voor publiek toegankelijk is, verboden zich zonder redelijk doel te bevinden in een voor gemeenschappelijk gebruik bestemde ruimte van dat gebouw.

Artikel 2:50 Hinderlijk gedrag in voor het publiek toegankelijke ruimten

Het is verboden zich zonder redelijk doel en op een voor anderen hinderlijke wijze op te houden in of op een voor het publiek toegankelijke ruimte, dan wel deze te verontreinigen of te gebruiken voor een ander doel dan waarvoor deze ruimte is bestemd. Onder deze ruimten worden in elk geval verstaan portalen, wachtlokalen voor het openbaar vervoer, parkeergarages en rijwielstallingen.

~~Artikel 2:50a Verbod op zichtbare uitingen van verboden organisatie~~ Messen en andere voorwerpen als steekwapen

1. ~~Het is verboden op openbare plaatsen of in voor het publiek toegankelijke openstaande gebouwen en daarbij behorende erven zichtbaar goederen te dragen, bij zich te hebben of te vervoeren die uiterlijke kenmerken zijn van een organisatie die bij rechterlijke uitspraak of bestuurlijk besluit verboden is verklaard of is ontbonden vanwege een werkzaamheid of doel in strijd met de openbare orde.~~Het is verboden op door het college aangewezen openbare plaatsen of in daaraan grenzende voor het publiek openstaande gebouwen of op bij die gebouwen behorende erven messen of andere voorwerpen die als steekwapen kunnen worden gebruikt, bij zich te hebben.

2. ~~Het verbod geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht.~~Het verbod geldt niet voor messen of voorwerpen die zodanig zijn ingepakt dat zij niet voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

3. Dit artikel is niet van toepassing voor zover het wapens betreft als bedoeld in artikel 2 van de Wet wapens en munitie.

Artikel 2:51 Neerzetten van fietsen of bromfietsen

Het is verboden op een openbare plaats een fiets of een bromfiets te plaatsen of te laten staan tegen een raam, een raamkozijn, een deur, de gevel van een gebouw of in de ingang van een portiek als dit in strijd is met de uitdrukkelijk verklaarde wil van de gebruiker van dat gebouw of dat portiek of als daardoor de ingang versperd wordt.

Artikel 2:52 Overlast van fiets of bromfiets op markt en kermisterrein en dergelijke

Het is verboden zich op, door het college of de burgemeester aangewezen uren en plaatsen, met een fiets of bromfiets te bevinden op een door het college of de burgemeester aangewezen terrein waar een markt, kermis, uitvoering, bijeenkomst of plechtigheid wordt gehouden die publiek trekt, mits dit verbod kenbaar is aan de bezoekers van het terrein.

Artikel 2:53 Gevaar door houtopstand

Het is verboden om een houtopstand in een zodanige staat te hebben dat daardoor direct gevaar voor goederen of personen ontstaat.

Artikel 2:54

(Vervallen)

Artikel 2:55

(Vervallen)

Artikel 2:56

(Vervallen)

Artikel 2:57 Loslopende honden

1. Het is de eigenaar of houder van een hond verboden die hond te laten verblijven of te laten lopen:

- a. op een voor het publiek toegankelijke en kennelijk als zodanig ingerichte kinderspeelplaats, zandbak of speelweide of op een andere door het college aangewezen plaats;
- b. binnen de bebouwde kom op een openbare plaats als de hond niet is aangelijnd;
- c. buiten de bebouwde kom op een door het college aangewezen plaats als de hond niet is aangelijnd;
- d. op de weg als de hond niet is voorzien van een halsband of een ander identificatiemerk dat de eigenaar of houder duidelijk doet kennen.

2. Het eerste lid, aanhef en onder b, is niet van toepassing op door het college aangewezen plaatsen.
3. Het eerste lid, aanhef en onder a tot en met c, is niet van toepassing op de eigenaar of houder van een hond die zich vanwege zijn handicap door een geleidehond of sociale hulphond laat begeleiden of die deze hond aantoonbaar gekwalificeerd opleidt tot geleidehond of sociale hulphond.

Artikel 2:58 Verontreiniging door honden

1. De eigenaar of houder van een hond is verplicht ervoor te zorgen dat die hond zich niet van uitwerpselen ontdoet:

- a. op een gedeelte van de weg dat bestemd is of mede bestemd voor het verkeer van voetgangers;
- b. op een voor het publiek toegankelijke en kennelijk als zodanig ingerichte kinderspeelplaats, zandbak of speelweide;
- c. op een andere door het college aangewezen plaats.

2. Het college kan plaatsen aanwijzen waar het verbod genoemd in het eerste lid niet geldt.
3. De strafbaarheid wegens overtreding van het in het eerste lid gestelde gebod wordt opgeheven indien de eigenaar of houder van de hond er zorg voor draagt dat de uitwerpselen onmiddellijk worden verwijderd.
4. Degene, bedoeld in het eerste lid is verplicht binnen de bebouwde kom een deugdelijke voorziening bij zich te hebben waarin of waarmee hij/zij de uitwerpselen kan meenemen zoals een hondenpoepzakje of een hondenpoepschepje. Deze voorziening moet op eerste vordering getoond worden aan de met het toezicht belaste ambtenaar.

Artikel 2:59 Gevaarlijke honden

1. Als de burgemeester een hond in verband met zijn gedrag gevaarlijk of hinderlijk acht, kan hij de eigenaar of houder van die hond een aanlijngebod of een aanlijn- en muilkorfgebod opleggen voor zover de hond verblijft of loopt op een openbare plaats of op het terrein van een ander.
2. De eigenaar of houder van de hond aan wie een aanlijngebod is opgelegd, is verplicht de hond kort aangelijnd te houden, met een lijn met een lengte, gemeten van hand tot halsband, van ten hoogste 1,50 meter.
3. De eigenaar of houder van de hond aan wie een aanlijn- en muilkorfgebod is opgelegd, is naast de verplichting bedoeld in het tweede lid verplicht de hond voorzien te houden van een muilkorf die:

- a. vervaardigd is van stevige kunststof, van stevig leer of van beide stoffen;
- b. door middel van een stevige leren riem zodanig rond de hals is aangebracht dat verwijdering zonder toedoen van de mens niet mogelijk is; en
- c. zodanig is ingericht dat de hond niet kan bijten, dat de afgesloten ruimte binnen de korf een geringe opening van de bek toelaat en dat geen scherpe delen binnen de korf aanwezig zijn.

4. Onverminderd artikel 2:57, eerste lid, aanhef en onder d, dient een hond als bedoeld in het eerste lid voorzien te zijn van een door de minister die het aangaat op aanvraag verstrekt uniek identificatienummer door middel van een microchip die met een chipreader afleesbaar is.

Artikel 2:59a Gevaarlijke honden op eigen terrein

1. Het is de eigenaar of houder van een hond verboden deze hond op zijn terrein zonder muilkorf te laten loslopen als de burgemeester een aanlijngebod of een aanlijn- en muilkorfgebod heeft opgelegd als bedoeld in artikel 2:59, eerste lid.
2. Het in het eerste lid genoemde verbod geldt niet als:

- a. op een vanaf de weg zichtbare plaats een naar het oordeel van de burgemeester duidelijk leesbaar waarschuwingsbord is aangebracht;
- b. het mogelijk is een brievenbus te bereiken en aan te bellen zonder het terrein te betreden; en
- c. het terrein voorzien is van een zodanig hoge en deugdelijke afrastering dat de hond niet zelfstandig buiten het terrein kan komen.

Artikel 2:60 Houden of voeren van hinderlijke of schadelijke dieren

1. Het is verboden op door het college ter voorkoming of opheffing van overlast of schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen, buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, bij dat aanwijzingsbesluit aangeduide dieren:

- a. aanwezig te hebben;
- b. aanwezig te hebben anders dan met inachtneming van de door het college in het aanwijzingsbesluit gestelde regels;
- c. aanwezig te hebben in een groter aantal dan in het aanwijzingsbesluit is aangegeven.

2. Het college kan de rechthebbende op een onroerende zaak gelegen binnen een krachtens het eerste lid aangewezen plaats ontheffing verlenen van een of meer verboden als bedoeld in het eerste lid.

Artikel 2:61

(Vervallen)

Artikel 2:62 Loslopend vee

De rechthebbende op vee dat zich bevindt in een aan een weg liggend weiland of terrein dat niet van die weg is afgescheiden door een deugdelijke veekering, is verplicht ervoor te zorgen dat zodanige maatregelen getroffen worden dat dit vee die weg niet kan bereiken.

Artikel 2:63 Duiven

1. De rechthebbende op duiven is verplicht ervoor te zorgen dat die duiven niet kunnen uitvliegen tussen 8.00 uur en 18.00 uur in een door het college te bepalen tijdvak dat ligt tussen 1 maart en 1 juni.
2. Het college kan ontheffing verlenen van het in het gebod.
3. Het in het eerste lid is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door de provinciale omgevingsverordening.

Artikel 2:64 Bijen

1. Het is verboden bijen te houden:

- a. binnen een afstand van dertig meter van woningen of andere gebouwen waarin overdag mensen verblijven;
- b. binnen een afstand van dertig meter van de weg.

2. Het verbod in het eerste lid onder a, is niet van toepassing op degene die rechthebbende is op de woningen of gebouwen in dat lid.
3. Het verbod in het eerste lid, aanhef en onder b, is niet van toepassing op beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een weg waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet, provinciale omgevingsverordening of waterschapsverordening.
4. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
5. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3. van de Algemene wet bestuursrecht (positief positieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

Artikel 2:65 Bedelarij

Het is verboden op een openbare plaats te bedelen om geld of andere zaken in door het college ter voorkoming of beëindiging van overlast aangewezen gebieden.

Artikel 2:65a Slaapverblijf op de weg

Het is verboden op een openbare plaats, al dan niet in een motorvoertuig, te slapen, dan wel op of aan de weg een voertuig, woonwagen, tent, caravan of een soortgelijk of ander onderkomen te plaatsen met het kennelijke doel dit als slaapplaats te gebruiken of daarin te slapen dan wel gelegenheid daartoe te bieden.

Afdeling 9. Bestrijding van heling van goederen

Artikel 2:66 Definitie

In deze afdeling wordt onder handelaar verstaan de handelaar aangewezen bij algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 437, eerste lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 2:67 Verplichtingen met betrekking tot het verkoopregister

1. De handelaar is verplicht aantekening te houden van alle gebruikte of ongeregelde goederen die hij verkoopt of op andere wijze overdraagt, in een doorlopend en door de burgemeester gewaarmerkt register, en daarin onverwijld op te nemen:

- a. het volgnummer van de aantekening met betrekking tot het goed;
- b. de datum van verkoop of overdracht van het goed;
- c. een omschrijving van het goed, voor zover van toepassing daaronder begrepen soort, merk en nummer van het goed;
- d. de verkoopprijs of andere voorwaarden voor overdracht van het goed; en
- e. de naam en het adres van degene die het goed heeft verkregen.

2. De burgemeester kan vrijstelling verlenen van deze verplichtingen.
3. Op de aanvraag om een vrijstelling is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

Artikel 2:68 Voorschriften als bedoeld in artikel 437 ter van het Wetboek van Strafrecht

De handelaar of een voor hem handelend persoon is verplicht:
a. de burgemeester binnen drie dagen schriftelijk in kennis te stellen:

- aanduiding 1º dat hij het beroep van handelaar uitoefent met vermelding van zijn woonadres en het adres van de bij zijn onderneming behorende vestiging;
- aanduiding 2º van een verandering van de onder 1º bedoelde adressen;
- aanduiding 3º dat hij het beroep van handelaar niet langer uitoefent;
- aanduiding 4º dat hij enig goed kan verkrijgen dat redelijkerwijs van een misdrijf afkomstig is of voor de rechthebbende verloren is gegaan.

b. de burgemeester op eerste aanvraag zijn administratie of register ter inzage te geven;
c. aan de hoofdingang van elke vestiging een kenteken te hebben waarop zijn naam en de aard van de onderneming duidelijk zichtbaar zijn;
d. een door opkoop verkregen goed gedurende de eerste drie dagen in bewaring te houden in de staat waarin het goed verkregen is.

Artikel 2:69

(Vervallen)

Artikel 2:70

(Vervallen)

Afdeling 10. Consumentenvuurwerk

Artikel 2:71 Definitie

In deze afdeling wordt onder consumentenvuurwerk verstaan vuurwerk ~~van categorie F1, F2 of F3~~ dat op grond van artikel 2.1.1 van het Vuurwerkbesluit is aangewezen als vuurwerk dat ter beschikking mag worden gesteld voor particulier gebruik.

Artikel 2:72 Ter beschikking stellen van consumentenvuurwerk tijdens de verkoopdagen

1. Het is verboden in de uitoefening van een bedrijf of nevenbedrijf consumentenvuurwerk ter beschikking te stellen dan wel voor het ter beschikking stellen aanwezig te houden, zonder vergunning van het college.
2. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 2:73 Verbod gebruik van consumentenvuurwerk tijdens de jaarwisseling

1. Het is verboden om tussen 31 december 18:00 uur en 1 januari 02.00 uur van het daarop volgende jaar consumentenvuurwerk tot ontbranding te brengen.
2. Het verbod is niet van toepassing op vuurwerk dat zeer weinig gevaar en een te verwaarlozen geluidsniveau oplevert en bestemd is voor gebruik in een besloten ruimte, inclusief vuurwerk dat bestemd is voor
gebruik binnenshuis (zgn. fop- en schertsvuurwerk zoals omschreven in categorie F1 van artikel 1A.1.3, derde lid, aanhef en onder a, van het Vuurwerkbesluit).
3. Het verbod is voorts niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door artikel 429, aanhef en onder 1˚, van het Wetboek van Strafrecht.
4. De burgemeester kan voor een professionele vuurwerkshow, onder het stellen van voorwaarden, ontheffing verlenen van het verbod.

Artikel 2:73a Carbid schieten

1. Het is verboden acetyleengas afkomstig van reactie tussen calciumacetylide (carbid) en water of gasmengsels met vergelijkbare eigenschappen op explosieve wijze te verbranden op zodanige wijze dat gevaar, schade of hinder voor de omgeving kan worden veroorzaakt.
2. Het verbod gesteld in het eerste lid geldt niet indien:

- a. gebruik wordt gemaakt van melkbussen en/of dergelijke voorwerpen met een maximale omvang van 50 liter, met gebruikmaking van acetyleengas afkomstig van reactie tussen calciumcetylide (carbid) en water of gasmengsel met vergelijkbare eigenschappen en
- b. het gebruik plaatsvindt op 31 december van 18.00 uur tot 1 januari 02.00 uur en
- c. hiervan tenminste 14 dagen voorafgaan aan de datum van gebruik melding is gedaan aan het college en
- d. de melding vergezeld is van een schriftelijke toestemming van de eigenaar van het terrein waaraf geschoten wordt en
- e. de melding tevens is voorzien van een kaart waarop de betreffende locatie is ingetekend en
- f. er maximaal 4 personen aanwezig zijn die carbid schieten, waaronder een meerderjarige eigenaar/bewoner van het terrein die er voor zorgdraagt dat deze voorwaarden worden nageleefd en
- g. alle redelijkerwijs mogelijke maatregelen dienen in acht te worden genomen om te voorkomen dat gevaar/hinder voor mensen, gebouwen en milieu wordt veroorzaakt en
- h. de plaats vanwaar geschoten wordt is gelegen:
    - i. op een afstand van ten minste 75 meter van woonbebouwing en
    - ii. op een afstand van ten minste 300 meter van medische- en zorginstellingen en
    - iii. op een afstand van ten minste 300 meter van in gebruik zijnde voorzieningen voor het houden van dieren en
    - iv. wordt geschoten in een richting welke tegengesteld is aan de richting waarin de dichtstbijzijnde woonbebouwing is gelegen en
    - v. het vrijschootsveld minimaal 75 meter is en hierin geen verharde openbare wegen of paden liggen en
    - vi. er sprake is van een voldoende mate van verlichting op het terrein.

3. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet milieubeheer, Wet wapens en munitie, Wet milieugevaarlijke stoffen, Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het Wetboek van strafrecht.

Afdeling 11. Drugsoverlast

Artikel 2:74 Drugshandel op straat

Onverminderd het bepaalde in de Opiumwet is het verboden zich op een openbare plaats op te houden met het kennelijke doel om, al dan niet tegen betaling, middelen als bedoeld in de artikelen 2 of 3 van de Opiumwet of daarop gelijkende waar af te leveren, aan te bieden of te verwerven, daarbij behulpzaam te zijn of daarin te bemiddelen.

Artikel 2:74a Openlijk drugsgebruik

Het is verboden op of aan de weg, op een andere openbare plaats of in een voor publiek toegankelijk gebouw middelen als bedoeld in de artikelen 2 of 3 van de Opiumwet of daarop gelijkende waar te gebruiken, toe te dienen, dan wel voorbereidingen daartoe te verrichten of ten behoeve van dat gebruik voorwerpen of stoffen voorhanden te hebben.

Afdeling 12. Bijzondere bevoegdheden van de burgemeester

Artikel 2:75 Bestuurlijke ophouding

De burgemeester kan overeenkomstig artikel 154a van de Gemeentewet besluiten tot het tijdelijk doen ophouden van door hem aangewezen groepen van personen op een door hem aangewezen plaats als deze personen het bepaalde in artikel 2:1, 2:10, 2:11, 2:16, 2:46, 2:47, 2:48, 2:49, 2:50, 2:73 of 5:34 van de Algemene Plaatselijke Verordening groepsgewijs niet naleven.

Artikel 2:76 Veiligheidsrisicogebieden

De burgemeester kan overeenkomstig artikel 151b van de Gemeentewet bij verstoring van de openbare orde door de aanwezigheid van wapens, dan wel bij ernstige vrees voor het ontstaan daarvan, een gebied, met inbegrip van de daarin gelegen voor het publiek openstaande gebouwen en daarbij behorende erven, aanwijzen als veiligheidsrisicogebied.

Artikel 2:77 Cameratoezicht op openbare plaatsen

De burgemeester kan overeenkomstig artikel 151c van de Gemeentewet besluiten tot plaatsing van camera's voor een bepaalde duur ten behoeve van de handhaving van de openbare orde op openbare plaatsen.

Artikel 2:78 Gebiedsontzeggingen

1. De burgemeester kan in het belang van de openbare orde, het voorkomen of beperken van overlast, het voorkomen of beperken van aantastingen van het woon- of leefklimaat, de veiligheid van personen of goederen, de gezondheid of de zedelijkheid aan een persoon die strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht, een bevel geven zich gedurende ten hoogste 48 uur niet in een of meer bepaalde delen van de gemeente op een openbare plaats ~~op te houden~~ aanwezig te zijn.
2. Met het oog op de in het eerste lid genoemde belangen kan de burgemeester aan een persoon aan wie tenminste eenmaal een tijdelijk verbod is opgelegd als bedoeld in dat lid en die binnen zes maanden na een eerder tijdelijk verbod opnieuw strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht, een tijdelijk verbod opleggen om gedurende ten hoogste 8 weken niet in een of meer bepaalde delen van de gemeente op een openbare plaats ~~op te houden~~ aanwezig te zijn. Deze gebiedsontzegging van ten hoogste 8 weken kan de burgemeester telkens opnieuw opleggen aan een persoon die opnieuw strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht.

3. De burgemeester beperkt hetde krachtens het eerste of tweede lid opgelegde verbodgegeven bevelen, als hij dat in verband met de persoonlijke omstandigheden van betrokkene noodzakelijk oordeelt. De burgemeester kan op aanvraag tijdelijk ontheffing verlenen van een bevel.
4. Indien de officier van justitie een persoon een gedragsaanwijzing heeft gegeven als bedoeld in artikel 509hh, tweede lid, onderdeel a, van het Wetboek van Strafvordering, legt de burgemeester aan deze persoon voor hetzelfde gebied niet een tijdelijk verbod op als bedoeld in het eerste of tweede lid.

Artikel 2:79 Woonoverlast als bedoeld in artikel 151d Gemeentewet

1. Degene die een woning of een bij die woning behorend erf gebruikt of tegen betaling in gebruik geeft aan een persoon die niet als ingezetene met een adres in de gemeente in de basisregistratie personen is ingeschreven, draagt er zorg voor dat door gedragingen in of vanuit die woning of dat erf of in de onmiddellijke nabijheid van die woning of dat erf geen ernstige en herhaaldelijke hinder voor omwonenden wordt veroorzaakt.
2. De burgemeester kan een last onder bestuursdwang wegens overtreding van het eerste lid in ieder geval opleggen bij ernstige en herhaaldelijke:

- a. geluids- of geurhinder;
- b. hinder van dieren;
- c. hinder van bezoekers of personen die tijdelijk in een woning of op een erf aanwezig zijn;
- d. overlast door vervuiling of verwaarlozing van een woning of een erf.

Artikel 2:80 Sluiting voor publiek openstaand gebouw of bijbehorend erf

1. De burgemeester kan in het belang van de openbare orde of ter voorkoming of beperking van overlast of nadelige beïnvloeding van het woon- of leefklimaat besluiten tot de gehele of gedeeltelijke sluiting van een voor het publiek openstaand gebouw of een bij dat gebouw behorend erf.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op situaties waarin artikel 2:30, eerste lid, of artikel 13b van de Opiumwet voorziet.
3. De burgemeester brengt een afschrift van zijn besluit aan op of nabij de toegang van het voor het publiek openstaande gebouw of het bij dat gebouw behorende erf.
4. Eenieder is verplicht toe te laten dat het afschrift wordt aangebracht en aangebracht blijft, zolang de sluiting van kracht is.
5. Het is verboden een gesloten gebouw of erf te bezoeken, als bezoeker daarin of daarop te verblijven of een bezoeker daarin of daarop te laten verblijven zonder toestemming van de burgemeester.
6. De burgemeester kan een sluiting opheffen als later bekend geworden feiten en omstandigheden hiertoe aanleiding geven en voldoende garanties aanwezig zijn dat geen herhaling van de feiten of gedragingen die tot sluiting hebben geleid, zal plaatsvinden.

Artikel 2:81 Tegengaan onveilig, niet leefbaar en malafide ondernemersklimaat

1. In dit artikel wordt verstaan onder:
   a. bedrijfsmatige activiteit: activiteit in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die niet valt onder de vergunningplicht bedoeld in artikel 3 van de Alcoholwet of de artikelen 2:28 of 3:3;
   b. beheerder: natuurlijk persoon die door de exploitant is aangesteld voor de feitelijke leiding over de bedrijfsmatige activiteit;
   c. exploitant: natuurlijk persoon of bestuurder van een rechtspersoon of tot vertegenwoordiging van die rechtspersoon bevoegde natuurlijk persoon, voor wiens rekening en risico de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend.
2. De burgemeester kan in het belang van de leefbaarheid, de openbare orde en veiligheid of ter voorkoming van een nadelige beïnvloeding daarvan bedrijfsmatige activiteiten en gebouwen of bij die gebouwen behorende erven of gebieden aanwijzen waarop het verbod uit het derde lid van toepassing is.
3. Het is verboden om zonder vergunning van de burgemeester een door hem aangewezen bedrijfsmatige activiteit uit te oefenen in een door hem aangewezen gebouw, op een bij dat gebouw behorend erf of in een door hem aangewezen gebied.
4. De exploitant vraagt de vergunning aan door gebruik te maken van een door de burgemeester vastgesteld formulier, waarbij in elk geval de volgende gegevens worden verstrekt:

a. voor welke bedrijfsmatige activiteit de vergunning wordt gevraagd;
b. de persoonsgegevens en een geldig identiteitsbewijs van de exploitant en beheerder;
c. het adres en telefoonnummer van de locatie waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend;
d. het nummer van inschrijving in het Handelsregister;
e. voor zover van toepassing, de verblijfstitel van de exploitant en beheerder;
f. voor zover van toepassing, een bewijs waaruit blijkt dat de exploitant en beheerder gerechtigd zijn om in Nederland arbeid te verrichten;
g. een document waaruit blijkt dat de exploitant gerechtigd is over het gebouw of erf te beschikken waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend;
h. een verklaring omtrent het gedrag van de exploitant en beheerder.

5. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de burgemeester een vergunning als bedoeld in het derde lid weigeren:
a. als de leefbaarheid in het gebied door de wijze van exploitatie nadelig wordt beïnvloed of dreigt te worden beïnvloed;
b. als de exploitant of beheerder in enig opzicht van slecht levensgedrag is;
c. als redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de aanvraag vermelde in overeenstemming zal zijn;
d. als niet voldaan is aan de bij of krachtens het vierde lid gestelde eisen voor de aanvraag;
e. als er aanwijzingen zijn dat in de uitoefening van de bedrijfsmatige activiteit personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;
f. als het uitoefenen van de bedrijfsmatige activiteit in strijd is met het omgevingsplan of de Wet milieubeheer.

6. De exploitant is verplicht elke verandering in de uitoefening van zijn bedrijfsmatige activiteit waardoor deze niet langer in overeenstemming is met de in de vergunning opgenomen gegevens zo spoedig mogelijk aan de burgemeester te melden. De burgemeester verleent een gewijzigde vergunning, als de bedrijfsmatige activiteit aan de vereisten voldoet.

7. Het is verboden het gebouw of erf waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend voor bezoekers geopend te hebben zonder dat de exploitant of beheerder aanwezig is.

8. De exploitant of de beheerder ziet erop toe dat in of vanuit het gebouw of erf waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend geen strafbare feiten plaatsvinden.

9. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:6 kan de burgemeester een vergunning intrekken of wijzigen als de omstandigheden sinds de vergunningverlening zijn gewijzigd, doordat:
a. de exploitant of beheerder in enig opzicht van slecht levensgedrag is;
b. de exploitant of beheerder betrokken is of ernstige nalatigheid kan worden verweten bij activiteiten of strafbare feiten die verband houden met de bedrijfsmatige activiteit of toestaat of gedoogt dat strafbare feiten of activiteiten worden gepleegd waarmee de openbare orde nadelig wordt beïnvloed;
c. er in de uitoefening van de bedrijfsmatige activiteit strafbare feiten hebben plaatsgevonden of plaatsvinden;
d. er aanwijzingen zijn dat in de uitoefening van de bedrijfsmatige activiteit personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;
e. de exploitant de bedrijfsmatige activiteit heeft beëindigd of gewijzigd; of
f. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de vergunning vermelde in overeenstemming is.

10. Als de bedrijfsmatige activiteit in strijd met de vergunning en het verbod wordt uitgeoefend of als een van de situaties bedoeld in het negende lid van toepassing is, kan de burgemeester, onverminderd het bepaalde in artikel 2:80, een besluit nemen tot sluiting van het gebouw of erf waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend.

11. De burgemeester brengt een afschrift van zijn besluit tot sluiting aan op of nabij de toegang van het voor het publiek openstaande gebouw of erf.

12. Eenieder is verplicht toe te laten dat het afschrift wordt aangebracht en aangebracht blijft, zolang de sluiting van kracht is.

13. Het is eenieder verboden een overeenkomstig het tiende lid gesloten gebouw of erf te betreden of daarin te verblijven.

14. De burgemeester kan de sluiting opheffen als later bekend geworden feiten en omstandigheden hiertoe aanleiding geven en voldoende garanties aanwezig zijn dat geen herhaling van de feiten of gedragingen die tot sluiting hebben geleid, zal plaatsvinden.

15. In afwijking van het derde lid geldt het verbod voor de exploitant die op het moment van inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit al een onder het aanwijzingsbesluit vallende bedrijfsmatige activiteit verricht, voor die bestaande activiteit op bestaande locaties eerst drie maanden na inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit of, als dat eerder is, met ingang van inwerkingtreding van het besluit tot weigering van een door hem aangevraagde of intrekking van een aan hem verleende vergunning.
16. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Hoofdstuk 3. Regulering prostitutie, seksbranche en aanverwante onderwerpen

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Artikel 3:1 Afbakening

De artikelen 1:2 en 1:5 tot en met 1:8 zijn niet van toepassing op het bij of krachtens dit hoofdstuk bepaalde.

Artikel 3:2 Definities

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
• advertentie: elke commerciële uiting in een medium, die een seksbedrijf of een prostituee onder de aandacht van het publiek brengt;
• beheerder: de natuurlijke persoon die door de exploitant is aangesteld voor de feitelijke leiding van een seksbedrijf;
• bevoegd bestuursorgaan: het college of, voor zover het betreft voor het publiek openstaande gebouwen en daarbij behorende erven als bedoeld in artikel 174 van de Gemeentewet, de burgemeester;
• escortbedrijf: de activiteit, bestaande uit het bedrijfsmatig gelegenheid geven tot prostitutie in de vorm van bemiddeling tussen klant en prostituee;
• exploitant: de natuurlijke persoon of de bestuurder van een rechtspersoon of, voor zover van toepassing, de tot vertegenwoordiging van die rechtspersoon bevoegde natuurlijk persoon, voor wiens rekening en risico een seksbedrijf wordt uitgeoefend;
• klant: degene die gebruik maakt van de door een exploitant van een prostitutiebedrijf of een prostituee aangeboden seksuele diensten;
• prostituee: degene die zich beschikbaar stelt tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling;
• prostitutie: het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling;
• prostitutiebedrijf: de activiteit, bestaande uit het bedrijfsmatig gelegenheid geven tot prostitutie;
• seksbedrijf: de activiteit, bestaande uit het bedrijfsmatig gelegenheid geven tot prostitutie of tot het verrichten van seksuele handelingen voor een ander tegen betaling of uit het bedrijfsmatig aanbieden van vertoningen van erotisch-pornografische aard in een seksinrichting tegen betaling;
• seksinrichting: voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, onderdeel van een seksbedrijf.

Afdeling 2. Vergunning seksbedrijf

Artikel 3:3 Vergunning

1. Het is verboden een seksbedrijf uit te oefenen zonder vergunning van het bevoegde bestuursorgaan.
2. Op een aanvraag om een vergunning wordt binnen twaalf weken beslist. Deze termijn kan met ten hoogste twaalf weken worden verlengd.
3. Paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) is niet van toepassing.
4. Een vergunning kan mede voor een seksinrichting worden verleend.

5. De vergunning wordt verleend aan de exploitant en op diens naam gesteld.

Artikel 3:4 Concentratie seksinrichtingen

Het college kan delen van de gemeente aanwijzen waarbinnen voor het vestigen van een seksinrichting geen vergunning wordt verleend. Daarbij kan worden bepaald dat de aanwijzing slechts geldt voor seksinrichtingen van seksbedrijven van een nader aangewezen aard.

Artikel 3:5 Beperking aantal vergunningen

1. Voor het uitoefenen van een raamprostitutiebedrijf wordt geen vergunning verleend.
2. Het bevoegde bestuursorgaan kan een maximum stellen aan het totaal aantal seksinrichtingen van seksbedrijven, niet zijnde raamprostitutiebedrijven, waarvoor vergunning kan worden verleend.

Artikel 3:6 Aanvraag

1. Een aanvraag om vergunning wordt ingediend middels een door het college vastgesteld formulier.
2. Bij de aanvraag wordt vermeld voor welke activiteit vergunning wordt gevraagd, en worden in ieder geval de volgende gegevens en bescheiden overgelegd:

- a. de persoonsgegevens van de exploitant;
- b. het nummer van inschrijving in het handelsregister bij de Kamer van Koophandel;
- c. of in de vijf jaar voorafgaand aan de aanvraag de exploitant een vergunning voor een seksbedrijf is geweigerd of een aan de exploitant verleende vergunning voor een seksbedrijf is ingetrokken;
- d. het adres waar het seksbedrijf wordt uitgeoefend;
- e. het adres van een onder het seksbedrijf vallende seksinrichting;
- f. het vaste telefoonnummer dat in advertenties voor het seksbedrijf zal worden gebruikt;
- g. een geldig identiteitsbewijs als bedoeld in artikel 1 van de Wet op de identificatieplicht van de exploitant;
- h. voor zover van toepassing, de verblijfstitel van de exploitant;
- i. een actuele verklaring betalingsgedrag nakoming fiscale verplichtingen, verstrekt door de Belastingdienst;
- j. bewijs waaruit blijkt dat de exploitant gerechtigd is tot het gebruik van de ruimtes bestemd voor de uitoefening van het seksbedrijf;
- k. voor zover van toepassing, de plaatselijke ligging van de seksinrichting waarvoor vergunning wordt aangevraagd, door middel van een situatieschets met een noordpijl en schaalaanduiding;
- l. voor zover van toepassing, de plattegrond van de seksinrichting waarvoor vergunning wordt aangevraagd, door middel van een tekening met een schaalaanduiding.

3. Als er een beheerder is aangesteld, is het tweede lid, onder a tot en met c, g en h, van overeenkomstige toepassing op de beheerder.
4. Het bevoegde bestuursorgaan kan aanvullende gegevens of bescheiden verlangen.

Artikel 3:7 Weigeringsgronden

1. De vergunning ~~Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8~~ wordt ~~een vergunning~~ geweigerd als:

- a. de exploitant of de beheerder onder curatele staat;
- b. de exploitant of de beheerder onherroepelijk is veroordeeld voor een gewelds- of zedendelict of voor mensenhandel, of in enig ander opzicht van slecht levensgedrag is;
- c. de exploitant of de beheerder de leeftijd van 21 jaar nog niet heeft bereikt;
- d. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de aanvraag vermelde in overeenstemming zal zijn;

- e. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de aanvrager in strijd zal handelen met aan de vergunning verbonden beperkingen of voorschriften;
- f. er aanwijzingen zijn dat voor of bij het seksbedrijf personen tewerkgesteld zijn of zullen zijn die, als het prostituees betreft, nog niet de leeftijd van 21 jaar hebben bereikt, als het overige personen betreft, nog niet de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt, slachtoffer zijn van mensenhandel of verblijven of werken in strijd met het bepaalde bij of krachtens de Vreemdelingenwet 2000;
- g. de exploitant of de beheerder minder dan vijf jaar voorafgaand aan de dag dat de vergunning wordt aangevraagd, wegens een misdrijf onherroepelijk is veroordeeld tot een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf van meer dan zes maanden;
- h. de exploitant of de beheerder minder dan vijf jaar voorafgaand aan de dag dat de vergunning wordt aangevraagd, bij meer dan één rechterlijke uitspraak of strafbeschikking onherroepelijk veroordeeld is tot een onvoorwaardelijke geldboete van € 500,- of meer of tot een andere hoofdstraf als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onder a, van het Wetboek van Strafrecht, wegens dan wel mede wegens overtreding van:
    - aanduiding 1º bepalingen, gesteld bij of krachtens de Alcoholwet, de Opiumwet, de Vreemdelingenwet 2000, de Wet arbeid vreemdelingen en hoofdstuk 3 van deze verordening;
    - aanduiding 2º de artikelen 137c tot en met 137g, 140, 416, 417, 417bis, 420bis tot en met 420quinquies, 426 en 429quater van het Wetboek van Strafrecht;
    - aanduiding 3º artikel 69 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen;
    - aanduiding 4º de artikelen 8 en 162, derde lid, alsmede de artikelen 6 juncto 8 en 163 van de Wegenverkeerswet 1994;
    - aanduiding 5º de artikelen 2 en 3 van de Wet op de weerkorpsen; of
    - aanduiding 6º de artikelen 54 en 55 van de Wet wapens en munitie.
- i. een maximum als bedoeld in artikel 3:5 al is bereikt;
- j. de voorgenomen uitoefening van het seksbedrijf strijd zal opleveren met het omgevingsplan of een bekendgemaakte ontwerpwijziging daarvan of een aanwijzing als bedoeld in artikel 3:4.

2. Met een veroordeling als bedoeld in het eerste lid, onder g en h, wordt gelijkgesteld:

- a. een bevel tot tenuitvoerlegging van een zodanige voorwaardelijke straf;
- b. vrijwillige betaling van een geldsom als bedoeld in artikel 74, tweede lid, onder a, van het Wetboek van Strafrecht of artikel 76, tweede~~derde~~ lid, onder a, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, tenzij de geldsom minder dan € 375,- bedraagt.

3. De periode van vijf jaar, bedoeld in het eerste lid, onder g en h, wordt bij de intrekking van een vergunning teruggerekend vanaf de datum van de intrekking van deze vergunning.
4. Voor de berekening van de periode van vijf jaar, bedoeld in het eerste lid, onder g en h, telt de periode waarin een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf is ondergaan, niet mee.
5. Een vergunning kan in ieder geval worden geweigerd:

- a. voor een seksbedrijf waarvoor de vergunning op grond van artikel 3:9, eerste lid, aanhef en onder a tot en met f, of tweede lid, aanhef onder a tot en met g, of in het geval en onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur is ingetrokken, gedurende een periode van vijf jaar na de intrekking;
- b. als niet is voldaan aan een bij of krachtens artikel 3:6 gestelde eis met betrekking tot de aanvraag, mits de aanvrager de gelegenheid heeft gehad de aanvraag binnen een door het college gestelde termijn aan te vullen;
- c. als de vergunning geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op het uitoefenen van een prostitutiebedrijf in een seksinrichting waarvoor eerder een vergunning is ingetrokken, of in die seksinrichting eerder zonder vergunning een prostitutiebedrijf is uitgeoefend;
- d. als de openbare orde, de woon- en leefomgeving of de veiligheid en de gezondheid van prostituees of klanten nadelig wordt beïnvloed door de aanwezigheid van de seksinrichting waarvoor de vergunning is aangevraagd;
- e. als het bedrijfsplan niet voldoet aan artikel 3:15, eerste en tweede lid;
- f. als onvoldoende aannemelijk is dat de exploitant de bij artikel 3:17 gestelde verplichtingen zal naleven;

- g. als het escortbedrijf wordt gevestigd in een woonruimte waarvoor geen vergunning als bedoeld in artikel 21, aanhef en onder a, van de Huisvestingswet 2014 is verleend.

Artikel 3:8 Eisen met betrekking tot vergunning

1. De vergunning vermeldt in ieder geval:

- a. de naam van de exploitant;
- b. voor zover van toepassing, die van de beheerder;
- c. voor welke activiteit de vergunning is verleend;
- d. het adres waar het seksbedrijf wordt uitgeoefend;
- e. het vaste telefoonnummer dat in advertenties voor het seksbedrijf zal worden gebruikt;
- f. voor zover van toepassing, het adres van de onder dat seksbedrijf vallende seksinrichting waarvoor de vergunning mede is verleend;
- g. de voorschriften en beperkingen die aan de vergunning zijn verbonden;
- h. voor zover van toepassing, de geldigheidsduur van de vergunning;
- i. het nummer van de vergunning.

2. De exploitant draagt er zorg voor dat de vergunning of een afschrift daarvan zichtbaar aanwezig is in de seksinrichting waarvoor de vergunning mede is verleend, en tevens dat aan de buitenzijde van de seksinrichting zichtbaar is dat hij over een vergunning voor die seksinrichting beschikt.

Artikel 3:9 Intrekkingsgronden

1. De vergunning wordt ingetrokken als:

- a. de verstrekte gegevens zodanig onjuist of onvolledig blijken te zijn dat op de aanvraag een andere beslissing zou zijn genomen als bij de beoordeling daarvan de juiste gegevens bekend waren geweest;
- b. de vergunning in strijd met een wettelijk voorschrift is gegeven;
- c. is gehandeld in strijd met de artikelen 3:10, 3:13, aanhef en onder a, 3:14, 3:15 en 3:17, eerste lid, en tweede lid, aanhef en onderdeel b, aanhef en onder 1°;
- d. zich binnen het seksbedrijf feiten hebben voorgedaan die de vrees wettigen, dat het van kracht blijven van de vergunning gevaar oplevert voor de openbare orde of veiligheid;
- e. zich een omstandigheid voordoet als bedoeld in artikel 3:7, eerste lid, onder a tot en met h;
- f. de vergunninghouder dat verzoekt;
- g. de uitoefening van het seksbedrijf strijd oplevert met het omgevingsplan of een aanwijzing als bedoeld in artikel 3:4.

2. De vergunning kan worden geschorst of ingetrokken als:

- a. is gehandeld in strijd met aan de vergunning verbonden voorschriften of beperkingen;
- b. in verband met gewijzigde wettelijke voorschriften, gewijzigde omstandigheden of gewijzigde inzichten de bescherming van de belangen met het oog waarop het vergunningsvereiste is gesteld, zwaarder wegen dan het belang van de vergunninghouder bij behoud van de vergunning;
- c. een niet in de vergunning vermelde persoon exploitant of beheerder is geworden;
- d. is gehandeld in strijd met een of meer van de bij of krachtens dit hoofdstuk gestelde bepalingen, onverminderd het eerste lid, aanhef en onder c;
- e. is gehandeld in strijd met de in het bedrijfsplan beschreven maatregelen;
- f. zich binnen het seksbedrijf feiten hebben voorgedaan die de vrees wettigen dat het van kracht blijven van de vergunning gevaar oplevert voor de woon- en leefomgeving of de gezondheid van prostituees of klanten;

- g. de exploitant of de beheerder het toezicht op de naleving van het in dit hoofdstuk bepaalde belemmert of bemoeilijkt;
- h. er bij het seksbedrijf personen tewerkgesteld zijn die onherroepelijk zijn veroordeeld voor een gewelds- of zedendelict of voor mensenhandel;
- i. gedurende ten minste zes maanden geen gebruik is gemaakt van de vergunning.

Artikel 3:10 Melding gewijzigde omstandigheden

De vergunninghouder meldt elke verandering waardoor zijn seksbedrijf niet langer in overeenstemming is met de op grond van artikel 3:8, eerste lid, in de vergunning opgenomen gegevens, zo spoedig mogelijk aan het bevoegde bestuursorgaan. Deze verleent een gewijzigde vergunning, als het seksbedrijf aan de vereisten voldoet.

Artikel 3:11 Verlenging vergunning

1. Op een aanvraag om verlenging van een vergunning zijn de artikelen 3:3, 3:5, 3:6 tot en met 3:8 en 3:15, derde lid, van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat actuele gegevens en bescheiden waarover het bevoegde bestuursorgaan al beschikking heeft niet nogmaals overgelegd dienen te worden.
2. Als ten minste twaalf weken voorafgaand aan de vervaltermijn van de vergunning verlenging van de vergunning is aangevraagd, blijft de vergunning van kracht totdat op de aanvraag om verlenging is besloten.

Afdeling 3. Uitoefenen seksbedrijf

Paragraaf 3.1 Regels voor alle seksbedrijven

Artikel 3:12 Sluitingstijden seksinrichtingen; aanwezigheid; toegang

1. Het is de exploitant en de beheerder verboden een seksinrichting voor bezoekers geopend te hebben of daarin bezoekers toe te laten of te laten verblijven tussen 04.00 uur en 14.00 uur, tenzij bij vergunning anders is bepaald.
2. Het is bezoekers van een seksinrichting verboden zich daarin te bevinden gedurende de tijd dat die inrichting gesloten dient te zijn voor bezoekers.
3. Het is de exploitant en de beheerder verboden personen die nog niet de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt toe te laten of te laten verblijven in een seksinrichting.

Artikel 3:13 Adverteren

Het is verboden in advertenties voor een seksbedrijf:
a. geen vermelding op te nemen van het telefoonnummer, bedoeld in artikel 3:8, eerste lid, onder e, van het nummer, bedoeld in artikel 3:8, eerste lid, onder i, en van de bedrijfsnaam;
b. vermelding op te nemen van een ander telefoonnummer dan bedoeld onder a; en
c. als het een prostitutiebedrijf betreft, onveilige seks aan te bieden of te garanderen dat prostituees die voor of bij het betreffende bedrijf werken vrij zijn van seksueel overdraagbare aandoeningen.

Paragraaf 3.2 Regels voor alle prostitutiebedrijven en prostituees

Artikel 3:14 Leeftijd en verblijfstitel prostituees; verbod werken voor onvergund prostitutiebedrijf

1. Het is een exploitant verboden een prostituee voor of bij zich te laten werken die:

- a. nog niet de leeftijd van 21 jaar heeft bereikt;
- b. in Nederland verblijft of werkt in strijd met het bepaalde bij of krachtens de Vreemdelingenwet 2000.

2. Het is een prostituee verboden werkzaam te zijn voor of bij een exploitant aan wie geen vergunning voor een prostitutiebedrijf is verleend.

Artikel 3:15 Bedrijfsplan

1. Een prostitutiebedrijf beschikt over een bedrijfsplan, waarin in ieder geval wordt beschreven welke maatregelen de exploitant treft:

- a. op het gebied van hygiëne;
- b. ter bescherming van de gezondheid, de veiligheid en het zelfbeschikkingsrecht van de prostituees;
- c. ter bescherming van de gezondheid van de klanten;
- d. ter voorkoming van strafbare feiten.

2. De door de exploitant te treffen maatregelen, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b, waarborgen dat:

- a. de hygiëne in een seksinrichting voldoet aan de algemene eisen die hiervoor in de branche gelden en dat dit controleerbaar is;
- b. inzichtelijk en controleerbaar is welke maatregelen een exploitant in zijn bedrijfsvoering en inrichting van de werkruimten treft voor gezonde en veilige werkomstandigheden voor prostituees;
- c. in de werkruimten te allen tijde voldoende condooms met een CE-markering voor gebruik beschikbaar zijn;
- d. in de werkruimten voor de prostituees een goed functionerende alarmvoorziening aanwezig is;
- e. de prostituee zich regelmatig kan laten onderzoeken op seksueel overdraagbare aandoeningen en door de exploitant voldoende geïnformeerd is over de mogelijkheden van een dergelijk onderzoek;
- f. de prostituee niet gedwongen wordt zich geneeskundig te laten onderzoeken;
- g. de prostituee vrij is in de keuze van de arts(en) die zij wil bezoeken;
- h. de prostituee klanten en diensten kan weigeren zonder dat dat voor haar andere werkzaamheden gevolgen heeft;
- i. de prostituee kan weigeren alcohol of drugs te gebruiken zonder dat dat voor haar werkzaamheden gevolgen heeft;
- j. aan de voor de exploitant werkzame beheerder voldoende professionele eisen op het gebied van agressiebeheersing en bedrijfshulpverlening worden gesteld en waar nodig wordt gezorgd voor scholing hierin;
- k. de exploitant zich een oordeel vormt over de mate van zelfredzaamheid van de prostituee voordat deze voor of bij hem gaat werken, teneinde vast te stellen of zij voldoet aan de eisen die hij hiervoor in zijn bedrijfsplan heeft opgenomen;
- l. de exploitant voor elke voor of bij hem werkzame prostituee kan aantonen onder welke verhuur- of arbeidsvoorwaarden zij haar diensten aanbiedt;
- m. de exploitant of beheerder zich er regelmatig van vergewist dat de prostituee niet door derden gedwongen wordt tot prostitutie en dat hij in dit kader informatie van hulpverleningsinstanties ter beschikking stelt;

- n. de exploitant aan de voor of bij hem werkzame prostituees informatie ter beschikking stelt over de mogelijkheden om hulp te krijgen als een prostituee wil stoppen met haar werk in de prostitutie;
- o. de overlast aan de omgeving van de onder het seksbedrijf vallende seksinrichtingen beperkt wordt.

3. Het bedrijfsplan wordt overgelegd bij de aanvraag om een vergunning.
4. De exploitant meldt een voorgenomen wijziging van het bedrijfsplan onverwijld aan het bevoegde bestuursorgaan. De wijziging wordt na goedkeuring van het bevoegde bestuursorgaan als onderdeel van het bedrijfsplan aangemerkt, als deze voldoet aan de eisen die overeenkomstig het eerste en tweede lid aan een bedrijfsplan worden gesteld.
5. De rechten voor prostituees, die worden gewaarborgd op grond van het tweede lid, worden op schrift gesteld en in een voor haar begrijpelijke taal uitgereikt aan elke prostituee die werkzaam is voor of bij de exploitant.
6. In de seksinrichting wordt in ten minste twee talen en voor de klant goed zichtbaar bekend gemaakt dat een prostituee klanten en diensten mag weigeren en mag weigeren alcohol of drugs te gebruiken.

Artikel 3:16 Minimale verhuurperiode werkruimte

Een werkruimte wordt bij aanvang van het huren voor ten minste 4 aaneengesloten weken verhuurd.

Artikel 3:17 Verdere verplichtingen van de exploitant en beheerder prostitutiebedrijf

1. De exploitant of de beheerder is aanwezig gedurende de uren dat het prostitutiebedrijf daadwerkelijk wordt uitgeoefend.
2. De exploitant van een prostitutiebedrijf draagt er zorg voor dat:

- a. de voor of bij het prostitutiebedrijf werkzame prostituees redelijkerwijs hun eigen werktijden kunnen bepalen;
- b. er een deugdelijke bedrijfsadministratie wordt gevoerd waarin de actuele gegevens zijn opgenomen van in ieder geval;
    - aanduiding 1º de voor of bij het prostitutiebedrijf werkzame prostituees;
    - aanduiding 2º de verhuuradministratie;
    - aanduiding 3º met betrekking tot alle voor of bij het prostitutiebedrijf werkzame prostituees, de documentatie die ten grondslag ligt aan de vorming van het oordeel over de mate van zelfredzaamheid, bedoeld in artikel 3:15, tweede lid, onder k;
    - aanduiding 4º de werkroosters van de beheerders;
- c. de bedrijfsadministratie met inachtneming van de wettelijke termijnen wordt bewaard en te allen tijde beschikbaar is voor toezichthouders;
- d. medewerkers van de gemeentelijke gezondheidsdienst en van andere door de burgemeester of het college aangewezen instellingen worden toegelaten tot seksinrichtingen als ze voornemens zijn voorlichtings- en preventieactiviteiten uit te voeren of voorlichtingsmateriaal te verspreiden;
- e. onverwijld bij de politie wordt gemeld ieder signaal van mensenhandel of andere vormen van dwang en uitbuiting;
- f. onverwijld aan het bevoegde bestuursorgaan wordt gemeld als gedurende ten minste één maand geen gebruik gemaakt zal worden van de vergunning. Deze melding vermeldt de reden en de verwachte duur;
- g. gedaan wordt wat nodig is voor een goede gang van zaken binnen het prostitutiebedrijf.

Paragraaf 3.3 Raam- en straatprostitutie

Artikel 3:18 Raamprostitutie

1. Het is een prostituee verboden:

- a. zich vanuit een gebouw of vanuit de toegang naar een gebouw aan klanten die zich op of aan de weg bevinden beschikbaar te stellen; en
- b. passanten hinderlijk te bejegenen of zich aan passanten op te dringen dan wel zich ongekleed of vrijwel ongekleed achter het raam van een seksinrichting of in de toegang tot een seksinrichting op te houden.

Artikel 3:19 Straatprostitutie

1. Het is verboden op of aan de weg of op, aan of in een andere vanaf de weg zichtbare plaats, niet zijnde een seksinrichting waarvoor een vergunning is verleend, zich op te houden met het kennelijke doel prostitutie of het verrichten van seksuele handelingen in het kader van prostitutie.

Artikel 3:20 Handhaving straatprostitutie

Met het oog op de naleving van het verbod, bedoeld in artikel 3:19, eerste lid, kan door een politieambtenaar of toezichthouder het bevel worden gegeven zich onmiddellijk in een bepaalde richting te verwijderen.

Afdeling 4. Overige bepalingen

Artikel 3:21 Verbodsbepalingen klanten

1. Het is een klant verboden seksuele handelingen te verrichten met een prostituee van wie hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat zij werkzaam is voor of bij een exploitant aan wie geen vergunning voor een prostitutiebedrijf is verleend.
2. Het is verboden op of aan de weg of op, aan of in een andere voor publiek toegankelijke plaats gebruik te maken van de diensten van een prostituee.
3. Het verbod, bedoeld in het tweede lid, geldt niet in een seksinrichting waarvoor een vergunning is verleend.

Artikel 3:22 Tentoonstellen, aanbieden en aanbrengen van erotisch-pornografische goederen, afbeeldingen en dergelijke

1. Het is de rechthebbende op een onroerende zaak verboden daarin of daarop goederen, opschriften, aankondigingen, gedrukte of geschreven stukken dan wel afbeeldingen van erotisch-pornografische aard openlijk tentoon te stellen, aan te bieden of aan te brengen als de burgemeester aan de rechthebbende heeft bekendgemaakt dat de wijze van tentoonstellen, aanbieden of aanbrengen daarvan, de openbare orde of de woon- en leefomgeving in gevaar brengt.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op het tentoonstellen, aanbieden of aanbrengen van goederen, opschriften, aankondigingen, gedrukte of geschreven stukken dan wel afbeeldingen, die dienen tot het openbaren van gedachten en gevoelens, bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de Grondwet.

Hoofdstuk 4. Bescherming van het milieu en het natuurschoon en zorg voor het uiterlijk aanzien van de gemeente

Afdeling 1. Voorkomen of beperken geluidhinder en hinder door verlichting

Artikel 4:1 Definities

In deze afdeling wordt verstaan onder:

• Activiteitenbesluit milieubeheer: Activiteitenbesluit milieubeheer, zoals dat besluit luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet;
• collectieve festiviteit: festiviteit die niet specifiek aan één of een klein aantal inrichtingen is verbonden;
• gevoelige gebouwen: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1.1. van het Activiteitenbesluit milieubeheer;
• gevoelige terreinen: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1.1. van het Activiteitenbesluit milieubeheer;
• houder van een inrichting: degene die als eigenaar, bedrijfsleider, beheerder of anderszins een inrichting drijft;
• incidentele festiviteit: festiviteit of activiteit die gebonden is aan één of een klein aantal inrichtingen;
• inrichting: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1.1 van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, met dien verstande dat de artikelen 4:2 tot en met 4:5 uitsluitend van toepassing zijn op inrichtingen type A of type B als bedoeld in het Activiteitenbesluit milieubeheer;
• onversterkte muziek: muziek die niet elektronisch is versterkt.

Artikel 4:2 Aanwijzing collectieve festiviteiten

1. De geluidsnormen bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a en 2.20 van het Activiteitenbesluit milieubeheer en artikel 4:5 gelden niet voor door het college per kalenderjaar aan te wijzen collectieve festiviteiten gedurende de daarbij aan te wijzen dagen of dagdelen.
2. De voorwaarden met betrekking tot de verlichting ten behoeve van sportbeoefening in de buitenlucht als bedoeld in artikel 3.148, eerste lid, van het Activiteitenbesluit milieubeheer gelden niet voor door het college per kalenderjaar aan te wijzen collectieve festiviteiten gedurende de daarbij aan te wijzen dagen of dagdelen.
3. In een aanwijzing als bedoeld in het eerste en tweede lid kan het college bepalen dat de aanwijzing slechts geldt in een of meer van delen.
4. Als een collectieve festiviteit redelijkerwijs niet te voorzien was, kan het college een festiviteit terstond als collectieve festiviteit als bedoeld in het eerste lid aanwijzen.
5. Het equivalente geluidsniveau LAeq veroorzaakt door de inrichting, bedraagt niet meer dan 75 dB(A), gemeten op de gevel van gevoelige gebouwen op een hoogte van 1,5 meter.
6. De geluidsnorm, bedoeld in het zesde lid, is inclusief onversterkte muziek en exclusief 10 dB(A) toeslag vanwege muziekcorrectie. Tevens wordt de bedrijfsduurcorrectie buiten beschouwing gelaten.
7. Op de dagen, bedoeld in het eerste lid, wordt het ten gehore brengen van extra muziek hoger dan de geluidsnorm, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a en 2.20 van het Activiteitenbesluit milieubeheer en artikel 4:5, uiterlijk om 24.00 uur beëindigd.

Artikel 4:3 Melding incidentele festiviteiten

1. Het is een inrichting toegestaan op maximaal 12 dagen of dagdelen per kalenderjaar incidentele festiviteiten te houden waarbij de geluidsnormen, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a en 2.20 van het Activiteitenbesluit milieubeheer en artikel 4:5, niet van toepassing zijn, mits de houder van de inrichting ten minste twee weken voor de aanvang van de festiviteit daarvan melding heeft gedaan aan het college.
2. Het is een inrichting toegestaan om tijdens maximaal 4 dagen of dagdelen per kalenderjaar in verband met de viering van incidentele festiviteiten de verlichting langer aan te houden ten behoeve van sportactiviteiten waarbij artikel 3.148, eerste lid, van het Activiteitenbesluit milieubeheer niet van toepassing is, mits de houder van de inrichting ten minste tien werkdagen voor de aanvang van de festiviteit daarvan melding heeft gedaan aan het college.
3. Het college stelt een formulier vast voor het doen van de melding.

4. De melding is gedaan wanneer het formulier, volledig en naar waarheid ingevuld, tijdig is ingeleverd op de plaats op dat formulier vermeld.
5. De melding wordt geacht te zijn gedaan wanneer het college op verzoek van de houder van een inrichting een incidentele festiviteit die redelijkerwijs niet te voorzien was, terstond toestaat.
6. Het equivalente geluidsniveau LAeq veroorzaakt door de inrichting bedraagt niet meer dan 75 dB(A), gemeten op de gevel van gevoelige gebouwen op een hoogte van 1,5 meter.
7. De geluidsnorm, bedoeld in het zesde lid, is inclusief onversterkte muziek en exclusief 10 dB(A) toeslag vanwege muziekcorrectie. Tevens wordt de bedrijfsduurcorrectie buiten beschouwing gelaten.
8. Op de dagen, bedoeld in het eerste lid, wordt het ten gehore brengen van extra muziek hoger dan de geluidsnorm, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a en 2.20 van het Activiteitenbesluit milieubeheer en artikel 4:5, uiterlijk om24.00 uur beëindigd.
9. De geluidsnorm, bedoeld in het zesde lid, geldt voor het bebouwde gedeelte van de inrichting en niet voor de buitenruimte.
10. Bij het ten gehore brengen van muziekgeluid blijven ramen en deuren gesloten, behoudens voor het onmiddellijk doorlaten van personen of goederen.

Artikel 4:4

(Vervallen)

Artikel 4:5 Onversterkte muziek

1. Bij het ten gehore brengen van onversterkte muziek als bedoeld in artikel 2.18, eerste lid, onder f, en vijfde lid, van het Activiteitenbesluit milieubeheer binnen inrichtingen is de in het tweede lid opgenomen tabel van toepassing, met dien verstande dat:

- a. de in de tabel aangegeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet gelden als de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen;
- b. de in de tabel aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein;

c. de waarden in in- en aanpandige gevoelige gebouwen, voor zover het woningen betreft, gelden in geluidsgevoelige ruimten als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder en verblijfsruimten als bedoeld in artikel 1.1, onder d, van het Besluit geluidhinder, zoals die wet en dat besluit luidden direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet;

- d. bij het bepalen van de geluidsniveaus als vermeld in de tabel geen bedrijfsduurcorrectie wordt toegepast.

2. Tabel

	7.00-19.00 uur	**19.00-23.00 uur tekst**	**23.00-7.00 uur**
LAr.LT op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
LAr.LT in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
LAmax op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
LAmax in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

3. Voor de duur van 3 uur in de week is onversterkte muziek, vanwege het oefenen door muziekgezelschappen zoals orkesten, harmonie- en fanfaregezelschappen, in een inrichting gedurende de dag- en avondperiode uitgezonderd van de genoemde geluidsniveaus in het eerste lid.
4. Als versterkte elementen worden gecombineerd met onversterkte elementen, wordt het hele samenspel beschouwd als versterkte muziek en is dit artikel niet van toepassing.

5. Het eerste lid is niet van toepassing op collectieve en incidentele festiviteiten als bedoeld in de artikelen 4:2 en 4:3.

Artikel 4:5a Traditioneel schieten

Bij traditioneel schieten als bedoeld in artikel 2:18, eerste lid, onder g, van het Activiteitenbesluit milieubeheer worden de volgende regels in acht genomen:
a. het schieten vindt plaats op ten hoogste twee dagen per week en ten hoogste 4 uren per dag;
b. het schieten vindt uitsluitend plaats tussen 09.00 uur en 22.00 uur;
c. de opvangvoorziening voor de kogels is voorzien van geluiddempend materiaal aan de buitenzijde.

Artikel 4:5b Geluidhinder in de openlucht

1. Het is verboden buiten een inrichting in de openlucht een geluidsapparaat, toestel of machine in werking te hebben op een zodanige wijze dat voor een omwonende of overigens voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt.
2. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
3. Het college kan terreinen of wateren aanwijzen waar het verbod niet van toepassing is op het in werking hebben van bepaalde in de aanwijzing aangewezen categorieën van geluidsapparaten, toestellen of machines, voor zover wordt voldaan aan de door het college vast te stellen voorschriften ter voorkoming of beperking van geluidhinder.
4. De in het derde lid bedoelde voorschriften kunnen onder meer betrekking hebben op:

- a. het maximale geluidsniveau;
- b. de situering van geluidsbronnen;
- c. de frequentie en tijden van gebruik.

5. Het verbod is niet van toepassing als de activiteit bij of krachtens de Omgevingswet is toegelaten, of sprake is van een situatie waarin wordt voorzien bij of krachtens de Zondagswet, de Wet openbare manifestaties, het Vuurwerkbesluit of de provinciale omgevingsverordening.

Artikel 4:5c Geluidhinder door dieren

1. Degene die buiten een inrichting de zorg heeft voor een dier, voorkomt dat dit voor een omwonende of overigens voor de omgeving ernstige en herhaaldelijke geluidhinder veroorzaakt.
2. Van ernstige en herhaaldelijke geluidshinder is sprake als de maximale geluidsnormen (LAmax) uit de tabel opgenomen in artikel 4:5 tweede lid APV dagelijks herhaaldelijk worden overschreden.

Artikel 4:5d Geluidhinder door motorvoertuigen en bromfietsen

Het is verboden buiten een inrichting zich met een motorvoertuig of een bromfiets zodanig te gedragen, dat daardoor voor een omwonende of overigens voor de omgeving geluidhinder ontstaat.

Artikel 4:5e Geluidhinder door vrachtauto's

1. Het is verboden buiten een inrichting een vrachtauto als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op zodanige wijze te laden of te lossen dat daardoor voor een omwonende of overigens voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt.
2. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.

Artikel 4:5f Routering

1. Het is verboden buiten een inrichting met een vrachtauto als bedoeld in artikel 4:5e, waarvan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen meer bedraagt dan 3.500 kilogram of die met inbegrip van de lading een lengte heeft van meer dan zes meter of een hoogte van meer dan twee meter, tussen 23.00 en 07.00 uur op een andere dan door het college aangewezen weg te rijden.
2. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.

Artikel 4:6 Overige geluidhinder

1. Het is verboden buiten een inrichting op een zodanige wijze toestellen of geluidsapparaten in werking te hebben of handelingen te verrichten dat voor een omwonende of voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt.
2. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
3. Het verbod is niet van toepassing als de activiteit bij of krachtens de Omgevingswet is toegelaten, of sprake is van een situatie waarin wordt voorzien bij of krachtens de Zondagswet, de Wet openbare manifestaties, het Vuurwerkbesluit of de provinciale omgevingsverordening.

Artikel 4:6a Mosquito

1. Onder mosquito wordt verstaan een apparaat dat een slechts voor jongeren hoorbare, hinderlijke hoge pieptoon produceert, met als doel groepen jongeren weg te houden van plaatsen waar zij overlast veroorzaken.
2. In afwijking van artikel 4:6 kan de burgemeester in het belang van de openbare orde besluiten op een openbare plaats een mosquito aan te brengen bij gebleken ernstige overlast door jongeren op die plaats.
3. De aanwezigheid van een mosquito wordt duidelijk kenbaar gemaakt op de plaats waar deze is aangebracht.
4. Een mosquito is alleen in werking op die tijdstippen dat overlast redelijkerwijs valt te verwachten.
5. Een mosquito wordt aangebracht voor een periode van ten hoogste drie maanden. De burgemeester kan die periode telkens met een periode van ten hoogste drie maanden verlengen.

Afdeling 2. Bodem-, weg- en milieuverontreiniging

Artikel 4:7 Straatvegen

Het is verboden op een door het college ten behoeve van de werkzaamheden van de gemeentelijke reinigingsdienst aangewezen weggedeelte, een voertuig te parkeren of enig ander voorwerp te laten staan gedurende een daarbij aangeduide tijdsperiode.

Artikel 4:8 Natuurlijke behoefte doen

Het is verboden binnen de bebouwde kom op een openbare plaats zijn natuurlijke behoefte te doen buiten daarvoor bestemde plaatsen.

Artikel 4:9 Toestand van sloten en andere wateren en niet openbare riolen en putten buiten gebouwen

Sloten en andere wateren en niet openbare riolen en putten buiten gebouwen mogen zich niet bevinden in een toestand die gevaar oplevert voor de veiligheid, nadeel voor de gezondheid of hinder voor de gebruikers van de gebouwen of voor anderen.

Afdeling 3. Het bewaren van houtopstanden

(Vervallen, opgenomen in de Bomenverordening gemeente Mook en Middelaar 2009)

Artikel 4:10

(Vervallen)

Artikel 4:11

(Vervallen)

Artikel 4:12

(Vervallen)

Afdeling 4. Maatregelen tegen ontsiering en stankoverlast

Artikel 4:13 Opslag voertuigen, vaartuigen, mest, afvalstoffen en dergelijke

1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of beëindiging van overlast dan wel voorkoming van schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen, buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, in de openlucht of buiten de weg de volgende voorwerpen of stoffen op te slaan, te plaatsen of aanwezig te hebben:

- a. onbruikbare of aan hun oorspronkelijke bestemming onttrokken voer- of vaartuigen of onderdelen daarvan;
- b. bromfietsen en motorvoertuigen of onderdelen daarvan;
- c. kampeermiddelen als bedoeld in artikel 4:17 of onderdelen daarvan, voor zover het plaatsen of aanwezig hebben daarvan geschiedt voor verkoop of verhuur of anderszins voor een commercieel doel; of
- d. mestopslag, gierkelders of andere verzamelplaatsen van vuil, een verzameling ingekuild gras, loof of pulp of ingekuilde landbouwproducten, afbraakmaterialen en oude metalen.

2. Het college kan bij de aanwijzing nadere regels stellen.
3. Dit artikel is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Omgevingswet of de provinciale omgevingsverordening.

Artikel 4:14

(Vervallen)

Artikel 4:15 Verbod hinderlijke of gevaarlijke reclame

1. Het is verboden op of aan een onroerende zaak handelsreclame te maken of te voeren door middel van een opschrift, aankondiging of afbeelding waardoor het verkeer in gevaar wordt gebracht of ernstige hinder ontstaat voor de omgeving.

2. Het verbod in het eerste lid is niet van toepassing in gevallen waarin een omgevingsvergunning is verleend en het gevaar en de hinder zijn betrokken bij de afweging om al dan niet een vergunning te verlenen.

Artikel 4:16

(Vervallen)

Afdeling 5. Kamperen buiten kampeerterreinen

Artikel 4:17 Definitie

In deze afdeling wordt onder kampeermiddel verstaan een niet-grondgebonden onderkomen of voertuig dat bestemd of opgericht is dan wel gebruikt wordt of kan worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf.

Artikel 4:18 Recreatief nachtverblijf buiten kampeerterreinen

1. Het is verboden ten behoeve van recreatief nachtverblijf kampeermiddelen te plaatsen of geplaatst te houden buiten een kampeerterrein dat als zodanig in het omgevingsplan is bestemd of mede bestemd.
2. Het verbod geldt niet voor het plaatsen van kampeermiddelen voor eigen gebruik door de rechthebbende op een terrein.
3. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
4. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de ontheffing worden geweigerd in het belang van de bescherming van:

- a. natuur en landschap; of
- b. een stadsgezicht.

Artikel 4:19 Aanwijzing kampeerplaatsen

1. Artikel 4:18, eerste lid, is niet van toepassing op door het college aangewezen plaatsen.
2. Het college kan daarbij nadere regels stellen ter bescherming van de belangen genoemd in artikel 4:18, vierde lid.

Hoofdstuk 5. Andere onderwerpen betreffende de huishouding van de gemeente

Afdeling 1. Parkeerexcessen en stopverbod

Artikel 5:1

(Vervallen)

Artikel 5:2 Voertuigen van autobedrijf en dergelijke

1. Onder verhuren als bedoeld in dit artikel wordt mede verstaan:

- a. het gebruiken van een voertuig voor het geven van lessen; of
- b. het gebruiken van een voertuig voor het vervoeren van personen tegen betaling.

2. Tot de voertuigen als bedoeld in dit artikel worden niet gerekend:

- a. voertuigen waaraan herstel- of onderhoudswerkzaamheden worden verricht die in totaal niet meer dan een uur vergen, en dit gedurende de tijd die nodig is en gebruikt wordt voor deze werkzaamheden; of
- b. voertuigen voor persoonlijk gebruik van de in het derde lid bedoelde persoon.

3. Het is degene die er zijn bedrijf, nevenbedrijf dan wel een gewoonte van maakt voertuigen te stallen, te herstellen, te slopen, te verhuren of te verhandelen, verboden:

- a. drie of meer voertuigen die hem toebehoren of zijn toevertrouwd, op de weg te parkeren binnen een cirkel met een straal van 10 meter met als middelpunt een van deze voertuigen;
- b. de weg als werkplaats voor voertuigen te gebruiken.

4. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
5. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 5:3 Te koop aanbieden van voertuigen

1. Het is verboden op een door het college aangewezen weg een voertuig te parkeren met het kennelijke doel het te koop aan te bieden of te verhandelen.
2. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
3. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 5:4 Defecte voertuigen, onverzekerde voertuigen en ongekeurde voertuigen

1. Het is verboden een voertuig waarmee als gevolg van andere dan eenvoudig te verhelpen gebreken niet kan of mag worden gereden, langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg of een openbare parkeerplaats te parkeren.
2. Het is verboden een voertuig dat, in strijd met de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen niet verzekerd is voor wettelijke aansprakelijkheid, langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg of een openbare parkeerplaats te parkeren.
3. Het is verboden een voertuig dat niet beschikt over een geldig APK-keuringsbewijs, langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg of een openbare parkeerplaats te parkeren.

Artikel 5:5 Voertuigwrakken

1. Het is verboden een voertuig dat rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en tevens in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeert op de weg of op een openbare parkeerplaats te parkeren.
2. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Wet milieubeheer of het Besluit activiteiten leefomgeving.

Artikel 5:6 Kampeermiddelen en andere voertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat voor recreatie of anderszins voor andere dan verkeersdoeleinden wordt gebruikt:

- a. langer dan op drie achtereenvolgende dagen te plaatsen of te hebben op een door het college aangewezen weg, waar dit naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte of schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente;

- b. op een door het college aangewezen plaats te parkeren, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.

2. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod, bedoeld in het eerste lid, aanhef en onder a.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een weg waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de provinciale omgevingsverordening.
4. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

Artikel 5:7 Reclamevoertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat is voorzien van een aanduiding van handelsreclame op de weg te parkeren met het kennelijk doel om daarmee handelsreclame te maken.
2. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
3. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

Artikel 5:8 Grote voertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat, of een oplegger of aanhanger die, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.
2. Het is verboden een voertuig dat, of een oplegger of aanhanger die, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter te parkeren op een door het college aangewezen weg, waar dit naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte.
3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op campers, kampeerauto's, caravans en kampeerwagens.
4. Het tweede lid is voorts niet van toepassing op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur.
5. Het college kan ontheffing verlenen van de verboden.
6. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

Artikel 5:9 Uitzichtbelemmerende voertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat, of een oplegger of aanhanger die, met inbegrip van lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter, op de weg te parkeren bij een voor bewoning of ander dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of hen anderszins hinder of overlast wordt aangedaan.
2. Het verbod is niet van toepassing gedurende de tijd die nodig is en gebruikt wordt voor het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor de aanwezigheid van het voertuig, de oplegger en/of de aanhanger ter plaatse noodzakelijk is.

Artikel 5:10

(Vervallen)

Artikel 5:11 Aantasting groenvoorzieningen door voertuigen

1. Het is verboden met een voertuig te rijden door een park of plantsoen of een van gemeentewege aangelegde beplanting of groenstrook, of het daarin te doen of te laten staan.
2. Dit verbod is niet van toepassing op:

- a. de weg;
- b. voertuigen die worden gebruikt voor werkzaamheden in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam;
- c. voertuigen waarmee standplaats wordt of is ingenomen op terreinen die voor dit doel zijn bestemd.

3. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.

Artikel 5:12 Overlast van fietsen of bromfietsen

1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of beëindiging van overlast of ter voorkoming van schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.
2. Het is verboden op door het college aangewezen plaatsen fietsen en bromfietsen langer dan vier weken onafgebroken te laten staan.

Afdeling 2. Collecteren

Artikel 5:13 Inzameling van geld of goederen of leden- of donateurswerving

1. Het is verboden zonder vergunning van het college een openbare inzameling van geld of goederen te houden of daartoe een intekenlijst aan te bieden, dan wel in het openbaar leden of donateurs te werven als daarbij te kennen wordt gegeven of de indruk wordt gewekt dat de opbrengst geheel of ten dele voor een liefdadig of ideëel doel is bestemd.
2. Onder een inzameling als bedoeld in het eerste lid wordt mede verstaan het aanvaarden van geld of goederen bij het aanbieden van diensten of goederen, waartoe ook worden gerekend geschreven of gedrukte stukken, als daarbij te kennen wordt gegeven of de indruk wordt gewekt dat de opbrengst geheel of ten dele voor een liefdadig of ideëel doel is bestemd.
3. Het verbod geldt niet voor een inzameling of werving die wordt gehouden:

- a. in besloten kring;
- b. door een instelling die is ingedeeld in het door het college vastgestelde collecte- en wervingsrooster, mits de inzameling of werving overeenkomstig dat collecte- en wervingsrooster en met inachtneming van de door het college gegeven voorschriften plaatsvindt;
- c. door een andere, door het college aangewezen instelling.

4. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

Afdeling 3. Venten

Artikel 5:14 Definitie

1. In deze afdeling wordt onder venten verstaan het in de uitoefening van de ambulante handel te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten op een openbare en in de open lucht gelegen plaats of aan huis.
2. Onder venten wordt niet verstaan:

- a. het aan huis afleveren van goederen in het kader van de exploitatie van een winkel als bedoeld in artikel 1 van de Winkeltijdenwet;
- b. het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten op jaarmarkten en markten als bedoeld in artikel 160, eerste lid, onder g, van de Gemeentewet of artikel 5:22;
- c. het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten op een standplaats als bedoeld in artikel 5:17 of het omgevingsplan .

Artikel 5:15 Ventverbod

1. Het is verboden te venten op door het college aangewezen openbare plaatsen, dagen of uren.
2. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
3. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.
4. Het verbod is niet van toepassing op:

- a. situaties waarin wordt voorzien door artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994;
- b. het venten met gedrukte of geschreven stukken waarin gedachten en gevoelens worden geopenbaard.

Artikel 5:16

(Vervallen)

Afdeling 4. Standplaatsen

Artikel 5:17 Definitie

1. In deze afdeling wordt onder standplaats verstaan het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten, gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel.
2. Onder standplaats wordt niet verstaan:

- a. een vaste plaats op een jaarmarkt of markt als bedoeld in artikel 160, eerste lid, aanhef en onder g, van de Gemeentewet;
- b. een vaste plaats op een evenement als bedoeld in artikel 2:24.

Artikel 5:18 Standplaatsvergunning en weigeringsgronden

1. Het is verboden zonder vergunning van het college een standplaats in te nemen of te hebben.
2. Het college weigert de vergunning wegens strijd met het omgevingsplan.
3. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de vergunning worden geweigerd als:

- a. de standplaats hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand; of

- b. een kwantitatieve of territoriale beperking als gevolg van bijzondere omstandigheden in de gemeente of in een deel van de gemeente noodzakelijk is in verband met een dwingende reden van algemeen belang.

4. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 5:19 Toestemming rechthebbende

Het is de rechthebbende op een perceel verboden toe te staan dat daarop zonder vergunning van het college een standplaats wordt of is ingenomen.

Artikel 5:20 Afbakeningsbepalingen

1. Artikel 5:18, eerste lid, is niet van toepassing op beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een weg of waterstaatswerk waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet of de provinciale omgevingsverordening.
2. De weigeringsgrond van artikel 5:18, derde lid, onder a, is niet van toepassing op bouwwerken.

Artikel 5:21

(Vervallen)

Afdeling 5. Snuffelmarkten

Artikel 5:22 Definitie

1. In deze afdeling wordt onder snuffelmarkt verstaan een markt in een voor het publiek toegankelijk gebouw waar hoofdzakelijk tweedehands en incourante goederen worden verhandeld of diensten worden aangeboden vanaf standplaatsen.
2. Onder snuffelmarkt wordt niet verstaan:

- a. een markt of jaarmarkt als bedoeld in artikel 160, eerste lid, aanhef en onder g, van de Gemeentewet;
- b. een evenement als bedoeld in artikel 2:24.

Artikel 5:23 Organiseren van een snuffelmarkt

1. Het is verboden een snuffelmarkt te organiseren:

- a. wegens strijd met het omgevingsplan;
- b. als de burgemeester het organiseren van de snuffelmarkt verboden heeft in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu; of
- c. zonder voorafgaande meldingals degene die voornemens is een snuffelmarkt te organiseren daarvan niet tevoren melding heeft gedaan.

2. De organisator doet de melding als bedoeld in het eerste lid, onder c, binnen vier weken voorafgaand aan de snuffelmarkt met vermelding van:

- a. naam en adres van de organisator;
- b. adres van het gebouw waar de snuffelmarkt gehouden wordt;
- c. de dagen en tijdstippen waarop de snuffelmarkt wordt gehouden;
- d. de frequentie van het houden van de snuffelmarkt;
- e. het soort van goederen en diensten dat wordt aangeboden en verhandeld;
- f. het aantal standplaatsen; en
- g. het te verwachten aantal bezoekers.

3. De snuffelmarkt kan worden gehouden als de burgemeester niet binnen vier weken na ontvangst van de melding heeft beslist dat het organiseren van de snuffelmarkt wordt verboden in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu. De burgemeester geeft daarvan binnen drie weken na ontvangst van de melding aan de organisator met opgaaf van redenen bericht.
4. Het verbod geldt niet voor ruimten die uitsluitend dan wel nagenoeg geheel en voortdurend in gebruik zijn als winkel in de zin van de Winkeltijdenwet.

Afdeling 6. Openbaar water en waterstaatswerken

Artikel 5:24 Voorwerpen op, in of boven openbaar water

1. Het is verboden een voorwerp, niet zijnde een vaartuig (zoals een fly board), op, in of boven openbaar water te plaatsen, aan te brengen of te hebben, als dit door zijn omvang of vormgeving, constructie of plaats van bevestiging gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van het openbaar water of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan dan wel een belemmering vormt voor het doelmatig beheer en onderhoud van het openbaar water.
2. Degene die voornemens is een steiger, een meerpaal of een ander voorwerp met een permanent karakter op, in of boven openbaar water te plaatsen, doet daarvan uiterlijk twee weken tevoren een melding aan het college.
3. De melding bevat in ieder geval naam, adres en contactgegevens van de melder, en een beschrijving van de aard en omvang van het voorwerp.
4. Van de melding wordt kennis gegeven op de in de gemeente gebruikelijke wijze van bekendmaking.
5. Het verbod is niet van toepassing op beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een waterstaatswerk waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet, de provinciale omgevingsverordening of de waterschapsverordening of op situaties waarin wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement of het bepaalde bij of krachtens de Telecommunicatiewet.

Artikel 5:25 Ligplaats vaartuigen

1. Het is verboden met een vaartuig een ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een vaartuig beschikbaar te stellen op door het college aangewezen gedeelten van openbaar water.
2. Het college kan aan het innemen, hebben of beschikbaar stellen van een ligplaats met dan wel voor een vaartuig op niet krachtens het eerste lid aangewezen gedeelten van openbaar water:

- a. nadere regels stellen in het belang van de openbare orde, volksgezondheid, veiligheid, milieuhygiëne en het uiterlijk aanzien van de gemeente;
- b. beperkingen stellen naar soort en aantal vaartuigen.

3. Het verbod is niet van toepassing op beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een waterstaatswerk waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet, de provinciale omgevingsverordening of de waterschapsverordening of op situaties waarin wordt voorzien door het Besluit bouwwerken leefomgeving of het overige bepaalde bij of krachtens de Omgevingswet, de Wet milieubeheer of het Binnenvaartpolitiereglement.

4. Het college kan aan de rechthebbende op een vaartuig aanwijzingen geven met betrekking tot het innemen, veranderen of gebruik van een ligplaats in het belang van de openbare orde, volksgezondheid, veiligheid, de milieuhygiëne en het uiterlijk aanzien van de gemeente.
5. De rechthebbende op een vaartuig is verplicht alle door het college gegeven aanwijzingen met betrekking tot het innemen, veranderen of gebruik van een ligplaats op te volgen.

Artikel 5:26

(Vervallen)

Artikel 5:27

(Vervallen)

Artikel 5:27a

1. Het is verboden een vaartuig langer dan 48 uur te laten verblijven in de ‘Passantenhaven’ en aan de aangrenzende kade aan de rivier de Maas te Mook.
2. Burgemeester en wethouders kunnen van het onder 1 genoemde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 5:28 Beschadigen van waterstaatswerken

1. Het is verboden schade toe te brengen aan of veranderingen aan te brengen in de toestand van openbare wateren, havens, dijken, wallen, kaden, trekpaden, beschoeiingen, oeverbegroeiing, bruggen, zetten, duikers, pompen, waterleidingen, gordingen, aanlegpalen, stootpalen, bakens of sluizen die bij de gemeente in beheer zijn.
2. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, het Binnenvaartpolitiereglement of de Provinciale omgevingsverordening.

Artikel 5:29 Reddingsmiddelen

Het is verboden een voor het redden van drenkelingen bestemd en daartoe bij het water aangebracht voorwerp te gebruiken voor een ander doel dan wel voor dadelijk gebruik ongeschikt te maken.

Artikel 5:30 Veiligheid op het water

1. Het is aan een ieder die zich als bader of zwemmer in het openbaar water ophoudt, verboden zich zodanig te gedragen dat het scheepvaartverkeer of andere gebruikers van het openbaar water daarvan hinder of gevaar kunnen ondervinden.
2. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door het Binnenvaartpolitiereglement, de provinciale omgevingsverordening of het bepaalde bij of krachtens de Omgevingswet.
3. Het is eenieder die zich met een vaartuig, niet zijnde een niet gemotoriseerde rubberboot, in het openbaar water ophoudt verboden zich te bevinden in het door de rechthebbende aangewezen zwemwater.
4. Het is verboden met een vaartuig met een grotere snelheid dan 9 km per uur te varen.
5. Het is verboden te waterskiën of te laten waterskiën dan wel op soortgelijke wijze van het openbaar water gebruik te maken, met uitzondering van de daartoe door de rechthebbende aangewezen en aangelegde waterskibanen.
6. Het is verboden zich met een waterscooter/jetski in het openbaar water te bevinden.

Artikel 5:31 Overlast aan vaartuigen

1. Het is verboden zich zonder redelijk doel vast te houden aan een vaartuig in openbaar water, daarop te klimmen of zich daarop of daarin te begeven of te bevinden.
2. Het is aan degene die daartoe niet bevoegd is verboden een vaartuig, liggend in of aan een openbaar water, los te maken.

Afdeling 7. Crossterreinen en gemotoriseerd en ruiterverkeer in natuurgebieden

Artikel 5:31a

(Vervallen)

Artikel 5:32 Crossterreinen

1. Het is verboden op enig terrein, geen weg zijnde, met een motorvoertuig of een bromfiets te crossen buiten wedstrijdverband, een wedstrijd dan wel, ter voorbereiding van een wedstrijd, een trainings- of proefrit te houden of te doen houden dan wel daaraan deel te nemen, dan wel een motorvoertuig of een bromfiets met het kennelijke doel daartoe aanwezig te hebben.
2. Het verbod is niet van toepassing op door het college aangewezen terreinen. Het college kan nadere regels stellen voor het gebruik van deze terreinen in het belang van:

- a. het voorkomen of beperken van overlast;
- b. de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving en ter bescherming van andere milieuwaarden;
- c. de veiligheid van de deelnemers van de in het eerste lid bedoelde wedstrijden en ritten of van het publiek.

3. Het verbod is niet van toepassing als de activiteit is toegelaten bij of krachtens de Omgevingswet, in het bijzonder afdeling 3.9 van het Besluit activiteiten leefomgeving en binnen de in het omgevingsplan aangewezen terreinen voor zover die activiteit daarbij is toegelaten, of als sprake is van een situatie waarin wordt voorzien door de Zondagswet of het Besluit geluidproduktie sportmotoren.

Artikel 5:33 Beperking verkeer in natuurgebieden

1. Het is verboden binnen voor publiek toegankelijke natuurgebieden, parken, plantsoenen of voor recreatief gebruik beschikbare terreinen te rijden of zich te bevinden met een motorvoertuig, een bromfiets, een fiets of een paard.
2. Het verbod is niet van toepassing op door het college aangewezen terreinen. Het college kan nadere regels stellen voor het gebruik van deze terreinen in het belang van:

- a. het voorkomen van overlast;
- b. de bescherming van natuur- of milieuwaarden;
- c. de veiligheid van het publiek.

3. Het verbod is niet van toepassing op motorvoertuigen, bromfietsen, fietsen en paarden:

- a. ten dienste van politie, brandweer en geneeskundige hulpverlening en van andere krachtens artikel 29, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 door de bevoegde minister aangewezen hulpverleningsdiensten;
- b. die worden gebruikt in verband met beheer, onderhoud of exploitatie van de terreinen als in het eerste lid bedoeld;

- c. die worden gebruikt in verband met werken die krachtens wettelijk voorschrift moeten worden uitgevoerd;
- d. van de zakelijk gerechtigden, huurders en pachters van percelen die gelegen zijn binnen de terreinen als in het eerste lid bedoeld;
- e. voor het verkeer ten behoeve van bezoek en van de verzorging van de onder d bedoelde personen.

4. Het verbod is voorts niet van toepassing:

- a. op wegen die gelegen zijn binnen de in het eerste lid bedoelde gebieden of terreinen;
- b. binnen de bij of krachtens de provinciale omgevingsverordening aangewezen stiltegebieden ten aanzien van motorrijtuigen die bij of krachtens die verordening zijn aangewezen als toestel.
- c. binnen de in het omgevingsplan aangewezen terreinen voor zover die activiteit daarbij is toegelaten.

5. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.

Afdeling 8. Vuurverbod

Artikel 5:34 Verbod afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen of anderszins vuur te stoken

1. Het is verboden in de openlucht afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, of anderszins vuur aan te leggen, te stoken of te hebben.
2. Mits geen sprake is van gevaar, overlast of hinder voor de omgeving, is het verbod niet van toepassing op:

- a. verlichting door middel van kaarsen, fakkels en dergelijke;
- b. sfeervuren zoals terrashaarden en vuurkorven, voor zover geen afvalstoffen worden verbrand;
- c. vuur voor koken, bakken en braden.

3. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
4. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de ontheffing worden geweigerd ter bescherming van de flora en fauna.
5. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door artikel 429, aanhef en onder 1˚ of 3˚, van het Wetboek van Strafrecht of bij of krachtens de Omgevingswet.

Afdeling 9. Asverstrooiing

Artikel 5:35 Definitie

In deze afdeling wordt onder incidentele asverstrooiing verstaan het verstrooien van as als bedoeld in de Wet op de lijkbezorging op een door de overledene of nabestaande(n) gewenste plek buiten een permanent daartoe bestemd terrein.

Artikel 5:36 Verboden plaatsen

1. Incidentele asverstrooiing is verboden op:

- a. verharde delen van de weg;
- b. gemeentelijke begraafplaatsen en crematoriumterreinen.

2. Het college kan voor een bepaalde termijn verbieden dat op andere plaatsen dan die genoemd in het eerste lid asverstrooiing plaatsvindt.
3. Het college kan op verzoek van de nabestaande die zorg draagt voor de asbus op grond van bijzondere omstandigheden ontheffing verlenen van het verbod, bedoeld in het eerste lid, onder a.
4. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.

Artikel 5:37 Hinder of overlast

Incidentele asverstrooiing is verboden als daardoor hinder of overlast wordt veroorzaakt voor derden.

Hoofdstuk 6. Sanctie-, overgangs- en slotbepalingen

Artikel 6:1 Sanctiebepaling

1. Behoudens het bepaalde in de volgende leden, wordt overtreding van het bij of krachtens deze verordening en de op grond van artikel 1.4 daarbij gegeven voorschriften en beperkingen gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie.
2. Overtreding van het bij of krachtens de volgende artikelen bepaalde en de daarbij op grond van artikel 1:4 gegeven voorschriften en beperkingen wordt gestraft met een geldboete van de eerste categorie: artikel 2:51 en 2:52.
3. In afwijking van het eerste en tweede lid is artikel 1a van de Wet op de economische delicten van toepassing op overtreding van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2:10 en 2:11 als sprake is van een omgevingsvergunningplichtige activiteit, en artikel 2:12, eerste lid.

Artikel 6:2 Toezichthouders

1. Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze verordening bepaalde zijn belast:

- a. de politiefunctionarissen;
- b. de buitengewoon opsporingsambtenaar van de gemeente Mook en Middelaar;
- c. de milieu-inspecteur(s) van de gemeente Mook en middelaar;
- d. de inspecteur(s) bouw- en woningtoezicht van de gemeente Mook en Middelaar.

2. Het college dan wel de burgemeester kan daarnaast andere personen met dit toezicht belasten.

Artikel 6:3 Binnentreden woningen

Zij die belast zijn met het toezicht op de naleving of de opsporing van een overtreding van de bij of krachtens deze verordening gegeven voorschriften die strekken tot handhaving van de openbare orde of veiligheid of bescherming van het leven of de gezondheid van personen, zijn bevoegd tot het binnentreden in een woning zonder toestemming van de bewoner.

Artikel 6:4 Intrekking oude verordening

De Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2023 wordt ingetrokken met ingang van de dag van inwerkingtreding van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2024.

Artikel 6:5 Overgangsbepaling

1. Besluiten, genomen krachtens de eerstgenoemde verordening in artikel 6:4, die golden op het moment van de inwerkingtreding van deze verordening en waarvoor deze verordening overeenkomstige besluiten kent, gelden als besluiten genomen krachtens deze verordening.
2. Indien voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening een aanvraag op grond van de eerstgenoemde verordening in artikel 6:4 is ingediend en voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening nog niet op die aanvraag is beslist, wordt daarop de overeenkomstige bepaling van deze verordening toegepast.
3. Op een voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening aanhangig beroep- of bezwaarschrift, betreffende een besluit bedoeld in het eerste lid, wordt beslist met toepassing van de eerstgenoemde verordening in artikel 6:4.
4. Gebods- of verbodsbepalingen waarvoor een vergunning of ontheffing vereist is krachtens deze verordening en niet voorkomend in de eerstgenoemde verordening in artikel 6:4, zijn niet van toepassing:

- a. gedurende acht weken na het in werking treden van deze verordening;
- b. ook na de onder a. bepaalde termijn, voor zover degene die de vergunning of ontheffing nodig heeft, binnen deze termijn een aanvraag heeft ingediend, totdat onherroepelijk op deze aanvraag is beslist.

5. Het vervallen van de eerstgenoemde verordening in artikel 6:4 heeft geen gevolgen voor de geldigheid van op basis van die verordening genomen nadere regels, beleidsregels en aanwijzingsbesluiten, indien en voor zover de rechtsgrond waarop de aanwijzingsbesluiten zijn gebaseerd ook vervat is in deze verordening en voor zover zij niet eerder zijn vervallen of ingetrokken.

Artikel 6:6 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na publicatie in het Gemeenteblad.

Artikel 6:7 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Mook en Middelaar 2024.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering d.d. 14 maart 2024.

De voorzitter,

mr. drs. W. Gradisen

De griffier,

mr. M.A.M. van Arensbergen

Bijlage bij wijziging APV 2023 in APV 2024

Was-wordt-tabel aanpassing Algemene plaatselijke verordening 2023

De bestaande tekst is de tekst zoals die nu luidt.

Leeswijzer modelbepalingen
- [**…**] of [**iets**] = door gemeente in te vullen. **-** [*iets*] = facultatief. - [iets **EN/OF** iets] = door gemeente te kiezen. - [**(iets)**] = een voorbeeld ter illustratie of uitleg voor gemeente. - Combinaties zijn ook mogelijk. - Ook wordt er gewerkt met varianten waaruit gekozen kan worden. In de 'bestaande tekst' zijn de woorden en leestekens waaraan iets verandert, *cursief* gezet en – als het een facultatieve bepaling betreft – eveneens *<u>onderstreept</u>* (aangezien dan de hele bepaling cursief is i.v.m. het facultatieve karakter). In de 'nieuwe tekst' zijn de nieuwe woorden en leestekens **vet** gedrukt en – als de bestaande tekst al vet was gedrukt ook **<u>onderstreept</u>**.

Artikel 1:1 (artikel I, onderdeel A, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 1:1 Definities In deze verordening wordt verstaan onder:	**Artikel 1:1 Definities** In deze verordening wordt verstaan onder: **aa. aanhangwagens/opleggers: voertuigen die door een voertuig worden voortbewogen of kennelijk bestemd zijn om aldus te worden voortbewogen;**

Artikel 2:10 (artikel I, onderdeel B, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 2:10 Voorwerpen op of aan openbare plaatsen 1.Het is verboden zonder vergunning van het college de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan. 2.Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan een vergunning worden geweigerd:	**Artikel 2:10 Voorwerpen op of aan de weg of een openbare plaats** 1. Het is verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan, **als dat gebruik:** **a. schade toebrengt of kan toebrengen aan de weg, de bruikbaarheid van de weg belemmert of kan belemmeren, dan wel een belemmering vormt of kan vormen voor het beheer of onderhoud van de weg; of** **b. niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.** 2. **Van een belemmering voor de bruikbaarheid van de weg is in ieder geval sprake wanneer niet ten minste een vrije**

a. als het beoogde gebruik schade toebrengt aan de weg, gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering kan vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van de weg; b. als het beoogde gebruik hetzij op zichzelf, hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand; of c. in het belang van de voorkoming of beperking van overlast voor gebruikers van een in de nabijheid gelegen onroerende zaak.	**doorgang van 1 strekkende meter wordt gelaten op voetpaden en van 3 strekkende meter op de rijbaan voor fietsers of gemotoriseerd verkeer.**
3.Het verbod is niet van toepassing op: a. evenementen als bedoeld in artikel 2:24; b. terrassen als bedoeld in artikel 2:27, tweede lid; c. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:17; d. voorwerpen of stoffen waarop gedachten of gevoelens worden geopenbaard; e. door het college aan te wijzen categorieën van voorwerpen; f. beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een weg of waterstaatswerk waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet, provinciale omgevingsverordening of waterschapsverordening.	3. **Het college kan in het belang van de openbare orde of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen voor terrassen, uitstallingen en reclameborden voor zover deze regels niet zien op een activiteit die de fysieke leefomgeving wijzigt, als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, van het Omgevingsbesluit.**
4.De weigeringsgrond, bedoeld in het tweede lid, onder a, is niet van toepassing als in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994.	4. **Het bevoegde bestuursorgaan kan ontheffing verlenen van het verbod.**
5.De weigeringsgrond, bedoeld in het tweede lid, onder b, is niet van toepassing op bouwwerken.	5. **Het verbod is niet van toepassing op:** **a. evenementen als bedoeld in artikel 2:24;** **b. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:17 of het omgevingsplan;** **c. overige gevallen waarin krachtens een wettelijke regeling een vergunning voor het gebruik van de weg is verleend;** **d. als door het gebruik, bedoeld in het eerste lid, de fysieke leefomgeving wijzigt, als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, van het Omgevingsbesluit.**
6.De weigeringsgrond, bedoeld in het tweede lid, onder c, is niet van toepassing als in de voorkoming van overlast wordt voorzien door de Wet milieubeheer.	6. **Het verbod is voorts niet van toepassing op beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een weg of waterstaatswerk waarvoor regels zijn gesteld bij of krachtens de Omgevingswet, de provinciale omgevingsverordening of de waterschapsverordening of op situaties waarin wordt voorzien door artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994.**

7.Op de aanvraag om een vergunning, niet zijnde een aanvraag om een omgevingsvergunning, is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) van toepassing.	

Artikel 2:25 (Artikel I, onderdeel C, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 2.25 Evenementenvergunning	**Artikel 2.25 Evenementenvergunning**
1.Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van de burgemeester een evenement te organiseren.	1. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van de burgemeester een evenement te organiseren.
2.Bij de indiening van de vergunningaanvraag worden de gegevens, bedoeld in artikel 2.3 van het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen, aangeleverd voor zover voor het evenement een gebruiksmelding zou moeten worden gedaan op grond van artikel 2:1, eerste lid, van het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen.	2. Bij de indiening van de vergunningaanvraag worden de gegevens, bedoeld in artikel 2.3 van het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen, aangeleverd voor zover voor het evenement een gebruiksmelding zou moeten worden gedaan op grond van artikel 2:1, eerste lid, van het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen.
3.Geen vergunning is vereist voor een klein evenement, als de organisator ten minste vijf werkdagen voorafgaand aan het evenement daarvan melding heeft gedaan aan de burgemeester.	3. Geen vergunning is vereist voor een klein evenement, als de organisator ten minste vijf werkdagen voorafgaand aan het evenement daarvan melding heeft gedaan aan de burgemeester.
4.Eveneens is geen vergunning vereist voor evenementen als wandel- of fietstochten, met uitzondering van de Vierdaagse van Nijmegen, als de organisator ten minste vijf dagen voorafgaand aan het evenement daarvan melding heeft gedaan aan de burgemeester.	4. Eveneens is geen vergunning vereist voor evenementen als wandel- of fietstochten, met uitzondering van de Vierdaagse van Nijmegen, als de organisator ten minste vijf dagen voorafgaand aan het evenement daarvan melding heeft gedaan aan de burgemeester.
5.De burgemeester kan binnen twee weken na ontvangst van de melding besluiten een klein evenement te verbieden, als er aanleiding is te vermoeden dat daardoor de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu in gevaar komt. 5.5.5.	5. De burgemeester kan binnen twee weken na ontvangst van de melding besluiten een klein evenement te verbieden, als er aanleiding is te vermoeden dat daardoor de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu in gevaar komt. 5.5.5.
6.Het verbod is niet van toepassing op een wedstrijd op of aan de weg, in situaties waarin voorzien wordt door artikel 10 juncto 148 van de Wegenverkeerswet 1994.	6. Het verbod is niet van toepassing op een wedstrijd op of aan de weg, in situaties waarin voorzien wordt door artikel 10 juncto 148 van de Wegenverkeerswet 1994.
7.Het derde lid is niet van toepassing op een krachtens artikel 2:24, tweede lid, onder f,	7. Het derde lid is niet van toepassing op een krachtens artikel 2:24, tweede lid, onder f,

aangewezen categorie vechtsportwedstrijden of -gala's.	aangewezen categorie vechtsportwedstrijden of -gala's.
8.Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de burgemeester een vergunning voor een vechtsportevenement als bedoeld in artikel 2:24, tweede lid, onder f, weigeren als de organisator of de aanvrager van de vergunning in enig opzicht van slecht levensgedrag is.	8. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de burgemeester een vergunning voor een vechtsportevenement als bedoeld in artikel 2:24, tweede lid, onder f, weigeren als de organisator of de aanvrager van de vergunning in enig opzicht van slecht levensgedrag is.
	9. Als ook een aanvraag om een omgevingsvergunning wordt ingediend, is afdeling 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing op de behandeling van de aanvragen om een vergunning. De burgemeester is het coördinerend bestuursorgaan.
9.Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.	**10.** Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 2.26 (artikel I, onderdeel D, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 2:26 Ordeverstoring 1.Het is verboden bij een evenement de orde te verstoren. 2.Het is verboden bij een evenement zichtbaar goederen te dragen, bij zich te hebben of te vervoeren die uiterlijke kenmerken zijn van een organisatie die bij rechterlijke uitspraak of bestuurlijk besluit verboden is verklaard of is ontbonden vanwege een doel of werkzaamheid in strijd met de openbare orde. 3.Het verbod in het tweede lid geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht.	**Artikel 2:26 Ordeverstoring** Het is verboden bij een evenement de orde te verstoren.

Afdeling 4 (artikel I, onderdeel E, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Afdeling 4 Toezicht op openbare inrichtingen	**Afdeling 4 Toezicht op openbare inrichtingen en toezicht op door de overheid ingerichte of gefinancierde opvanglocaties voor asielzoekers, ontheemden of statushouders**

Artikel 2:29 (artikel I, onderdeel F, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 2:29 Sluitingstijd	**Artikel 2:29 Sluitingstijd**
1.Openbare inrichtingen zijn gesloten op zondag tot en met donderdag tussen 01.00 uur en 07.00 uur, en op vrijdag en zaterdag tussen 02.00 uur en 07.00 uur.	1. Openbare inrichtingen zijn gesloten op zondag tot en met donderdag tussen 01.00 uur en 07.00 uur, en op vrijdag en zaterdag tussen 02.00 uur en 07.00 uur. **Het bij een openbare inrichting behorende terras is dagelijks gesloten tussen 23:00 en 07:00 uur.**
2.Het is verboden een openbare inrichting voor bezoekers geopend te hebben, of bezoekers in de inrichting te laten verblijven na sluitingstijd.	2. Het is verboden een openbare inrichting **en/of terras** voor bezoekers geopend te hebben, of bezoekers in de inrichting te laten verblijven na sluitingstijd.
3.De burgemeester kan ontheffing verlenen van de sluitingstijd.	3. De burgemeester kan ontheffing verlenen van de sluitingstijd.
4.Voor een openbare inrichting als bedoeld in artikel 2:28, vierde lid, aanhef en onder a, gelden dezelfde sluitingstijden als voor de winkel.	4. Voor een openbare inrichting als bedoeld in artikel 2:28, vierde lid, aanhef en onder a, gelden dezelfde sluitingstijden als voor de winkel.
5.Het eerste en het derde lid zijn niet van toepassing op situaties waarin bij of krachtens de Wet milieubeheer is voorzien.	5. Het eerste en het derde lid zijn niet van toepassing op situaties waarin bij of krachtens de **Omgevingswet** is voorzien.
6.Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.	6. Op de aanvraag om een ontheffing is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 2:31 (artikel I, onderdeel G, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 2:31 Verboden gedragingen Het is verboden in een openbare inrichting: a.de orde te verstoren;	**Artikel 2:31 Verboden gedragingen** **1.** Het is verboden in een openbare inrichting **of door de overheid ingerichte of gefinancierde opvanglocatie voor asielzoekers, ontheemden of statushouders** de orde te verstoren. **2. Het is verboden in een openbare inrichting:**
b.zich te bevinden na sluitingstijd, tenzij het personeel betreft, of gedurende de tijd dat de inrichting gesloten dient te zijn op grond van een besluit krachtens artikel 2:30, eerste lid;	**a.** zich te bevinden na sluitingstijd, tenzij het personeel betreft, of gedurende de tijd dat de inrichting gesloten dient te zijn op grond van een besluit krachtens artikel 2:30, eerste lid;

c.op het terras spijzen of dranken te verstrekken aan personen die geen gebruik maken van het terras;	**b.** op het terras spijzen of dranken te verstrekken aan personen die geen gebruik maken van het terras;

Artikel 2:50a (artikel I, onderdeel H, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 2:50a Verbod op zichtbare uitingen van verboden organisatie 1.Het is verboden op openbare plaatsen of in voor het publiek toegankelijke openstaande gebouwen en daarbij behorende erven zichtbaar goederen te dragen, bij zich te hebben of te vervoeren die uiterlijke kenmerken zijn van een organisatie die bij rechterlijke uitspraak of bestuurlijk besluit verboden is verklaard of is ontbonden vanwege een werkzaamheid of doel in strijd met de openbare orde. 2.Het verbod geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht.	**Artikel 2:50a Messen en andere voorwerpen als steekwapen** 1. Het is verboden op **door het college aangewezen openbare plaatsen of in daaraan grenzende voor het publiek openstaande gebouwen of op bij die gebouwen behorende erven messen of andere voorwerpen die als steekwapen kunnen worden gebruikt, bij zich te hebben.** **2. Het verbod geldt niet voor messen of voorwerpen die zodanig zijn ingepakt dat zij niet voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.** **3. Dit artikel is niet van toepassing voor zover het wapens betreft als bedoeld in artikel 2 van de Wet wapens en munitie.**

Artikel 2:53 (artikel I, onderdeel I, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 2:53 Bespieden van personen (vervallen)	**Artikel 2:53 Gevaar door houtopstand** **Het is verboden om een houtopstand in een zodanige staat te hebben dat daardoor direct gevaar voor goederen of personen ontstaat.**

Artikel 2:65 (artikel I, onderdeel J, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 2:65 Bedelarij Het is verboden in door het college aangewezen gebieden op een openbare plaats te bedelen om geld of andere zaken.	**Artikel 2:65 Bedelarij** Het is verboden op een openbare plaats te bedelen om geld of andere zaken in door het college **ter voorkoming of beëindiging van overlast** aangewezen gebieden.

Artikel 2:71 (artikel I, onderdeel K, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 2:71 Definitie	**Artikel 2:71 Definitie**

In deze afdeling wordt onder consumentenvuurwerk verstaan vuurwerk van categorie F1, F2 of F3 dat op grond van artikel 2.1.1 van het Vuurwerkbesluit is aangewezen als vuurwerk dat ter beschikking mag worden gesteld voor particulier gebruik.	In deze afdeling wordt onder consumentenvuurwerk verstaan vuurwerk dat op grond van artikel 2.1.1 van het Vuurwerkbesluit is aangewezen als vuurwerk dat ter beschikking mag worden gesteld voor particulier gebruik.

Artikel 2:78 (artikel I, onderdeel L, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 2:78 Gebiedsontzeggingen	**Artikel 2:78 Gebiedsontzeggingen**
1.De burgemeester kan in het belang van de openbare orde, het voorkomen of beperken van overlast, het voorkomen of beperken van aantastingen van het woon- of leefklimaat, de veiligheid van personen of goederen, de gezondheid of de zedelijkheid aan een persoon die strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht, een bevel geven zich gedurende ten hoogste 48 uur niet in een of meer bepaalde delen van de gemeente op een openbare plaats op te houden.	1.De burgemeester kan in het belang van de openbare orde, het voorkomen of beperken van overlast, het voorkomen of beperken van aantastingen van het woon- of leefklimaat, de veiligheid van personen of goederen, de gezondheid of de zedelijkheid aan een persoon die strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht, een bevel geven zich gedurende ten hoogste 48 uur niet in een of meer bepaalde delen van de gemeente op een openbare plaats **aanwezig te zijn**.
2.Met het oog op de in het eerste lid genoemde belangen kan de burgemeester aan een persoon aan wie tenminste eenmaal een bevel als bedoeld in dat lid is gegeven en die opnieuw strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht, een bevel geven zich gedurende ten hoogste 8 weken niet in een of meer bepaalde delen van de gemeente op een openbare plaats op te houden. Deze gebiedsontzegging van ten hoogste 8 weken kan de burgemeester telkens opnieuw opleggen aan een persoon die opnieuw strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht.	2. Met het oog op de in het eerste lid genoemde belangen kan de burgemeester aan een persoon aan wie tenminste eenmaal **een tijdelijk verbod is opgelegd als bedoeld in dat lid en die binnen zes maanden na een eerder tijdelijk verbod** opnieuw strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht, **een tijdelijk verbod opleggen om** gedurende ten hoogste 8 weken niet in een of meer bepaalde delen van de gemeente op een openbare plaats **aanwezig te zijn.** Deze gebiedsontzegging van ten hoogste 8 weken kan de burgemeester telkens opnieuw opleggen aan een persoon die opnieuw strafbare feiten of openbare orde verstorende handelingen verricht.
3.Een bevel als bedoeld in het tweede lid kan slechts worden gegeven als het strafbare feit of de openbare orde verstorende handeling binnen zes maanden na het geven van een eerder bevel, gegeven op grond van het eerste of tweede lid, plaatsvindt.	
4.De burgemeester beperkt de krachtens het eerste of tweede lid gegeven bevelen, als hij dat in verband met de persoonlijke omstandigheden van betrokkene noodzakelijk oordeelt. De	**3**.De burgemeester beperkt het krachtens het eerste of tweede lid opgelegde verbod, als hij dat in verband met de persoonlijke omstandigheden van betrokkene noodzakelijk

burgemeester kan op aanvraag tijdelijk ontheffing verlenen van een bevel.	oordeelt. De burgemeester kan op aanvraag tijdelijk ontheffing verlenen van een bevel. 4. **Indien de officier van justitie een persoon een gedragsaanwijzing heeft gegeven als bedoeld in artikel 509hh, tweede lid, onderdeel a, van het Wetboek van Strafvordering, legt de burgemeester aan deze persoon voor hetzelfde gebied niet een tijdelijk verbod op als bedoeld in het eerste of tweede lid.**

Artikel 2:80 (artikel I, onderdeel M, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt nieuw opgenomen:

Geen bestaande tekst	Nieuwe tekst
	Artikel 2:80 Sluiting voor publiek openstaand gebouw of bijbehorend erf **1. De burgemeester kan in het belang van de openbare orde of ter voorkoming of beperking van overlast of nadelige beïnvloeding van het woon- of leefklimaat besluiten tot de gehele of gedeeltelijke sluiting van een voor het publiek openstaand gebouw of een bij dat gebouw behorend erf.** **2. Het eerste lid is niet van toepassing op situaties waarin artikel 2:30, eerste lid, of artikel 13b van de Opiumwet voorziet.** **3. De burgemeester brengt een afschrift van zijn besluit aan op of nabij de toegang van het voor het publiek openstaande gebouw of het bij dat gebouw behorende erf.** **4. Eenieder is verplicht toe te laten dat het afschrift wordt aangebracht en aangebracht blijft, zolang de sluiting van kracht is.** **5. Het is verboden een gesloten gebouw of erf te bezoeken, als bezoeker daarin of daarop te verblijven of een bezoeker daarin of daarop te laten verblijven zonder toestemming van de burgemeester.** **6. De burgemeester kan een sluiting opheffen als later bekend geworden feiten en omstandigheden hiertoe aanleiding geven en voldoende garanties aanwezig zijn dat geen herhaling van de feiten of gedragingen die tot sluiting hebben geleid, zal plaatsvinden.**

Artikel 2:81(artikel I, onderdeel N, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt nieuw opgenomen:

Geen bestaande tekst	Nieuwe tekst
	Artikel 2:81 Tegengaan onveilig, niet leefbaar en malafide ondernemersklimaat

	1. In dit artikel wordt verstaan onder: **a. bedrijfsmatige activiteit: activiteit in de uitoefening van een beroep of bedrijf, die niet valt onder de vergunningplicht bedoeld in artikel 3 van de Alcoholwet of de artikelen 2:28 of 3:3;** **b. beheerder: natuurlijk persoon die door de exploitant is aangesteld voor de feitelijke leiding over de bedrijfsmatige activiteit;** **c. exploitant: natuurlijk persoon of bestuurder van een rechtspersoon of tot vertegenwoordiging van die rechtspersoon bevoegde natuurlijk persoon, voor wiens rekening en risico de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend.** **2. De burgemeester kan in het belang van de leefbaarheid, de openbare orde en veiligheid of ter voorkoming van een nadelige beïnvloeding daarvan bedrijfsmatige activiteiten en gebouwen of bij die gebouwen behorende erven of gebieden aanwijzen waarop het verbod uit het derde lid van toepassing is.** **3. Het is verboden om zonder vergunning van de burgemeester een door hem aangewezen bedrijfsmatige activiteit uit te oefenen in een door hem aangewezen gebouw, op een bij dat gebouw behorend erf of in een door hem aangewezen gebied.** **4. De exploitant vraagt de vergunning aan door gebruik te maken van een door de burgemeester vastgesteld formulier, waarbij in elk geval de volgende gegevens worden verstrekt:** **a. voor welke bedrijfsmatige activiteit de vergunning wordt gevraagd;** **b. de persoonsgegevens en een geldig identiteitsbewijs van de exploitant en beheerder;** **c. het adres en telefoonnummer van de locatie waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend;** **d. het nummer van inschrijving in het Handelsregister;** **e. voor zover van toepassing, de verblijfstitel van de exploitant en beheerder;** **f. voor zover van toepassing, een bewijs waaruit blijkt dat de exploitant en beheerder gerechtigd zijn om in Nederland arbeid te verrichten;** **g. een document waaruit blijkt dat de exploitant gerechtigd is over het gebouw of erf te beschikken waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend;** **h. een verklaring omtrent het gedrag van de exploitant en beheerder.**

	5. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de burgemeester een vergunning als bedoeld in het derde lid weigeren: **a. als de leefbaarheid in het gebied door de wijze van exploitatie nadelig wordt beïnvloed of dreigt te worden beïnvloed;** **b. als de exploitant of beheerder in enig opzicht van slecht levensgedrag is;** **c. als redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de aanvraag vermelde in overeenstemming zal zijn;** **d. als niet voldaan is aan de bij of krachtens het vierde lid gestelde eisen voor de aanvraag;** **e. als er aanwijzingen zijn dat in de uitoefening van de bedrijfsmatige activiteit personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;** **f. als het uitoefenen van de bedrijfsmatige activiteit in strijd is met het omgevingsplan of de Wet milieubeheer.** **6. De exploitant is verplicht elke verandering in de uitoefening van zijn bedrijfsmatige activiteit waardoor deze niet langer in overeenstemming is met de in de vergunning opgenomen gegevens zo spoedig mogelijk aan de burgemeester te melden. De burgemeester verleent een gewijzigde vergunning, als de bedrijfsmatige activiteit aan de vereisten voldoet.** **7. Het is verboden het gebouw of erf waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend voor bezoekers geopend te hebben zonder dat de exploitant of beheerder aanwezig is.** **8. De exploitant of de beheerder ziet erop toe dat in of vanuit het gebouw of erf waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend geen strafbare feiten plaatsvinden.** **9. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:6 kan de burgemeester een vergunning intrekken of wijzigen als de omstandigheden sinds de vergunningverlening zijn gewijzigd, doordat:** **a. de exploitant of beheerder in enig opzicht van slecht levensgedrag is;** **b. de exploitant of beheerder betrokken is of ernstige nalatigheid kan worden verweten bij activiteiten of strafbare feiten die verband houden met de bedrijfsmatige activiteit of toestaat of gedoogt dat strafbare feiten of activiteiten worden gepleegd waarmee de openbare orde nadelig wordt beïnvloed;**

	c. er in de uitoefening van de bedrijfsmatige activiteit strafbare feiten hebben plaatsgevonden of plaatsvinden; **d. er aanwijzingen zijn dat in de uitoefening van de bedrijfsmatige activiteit personen werkzaam zijn of zullen zijn in strijd met het bij of krachtens de Wet arbeid vreemdelingen of Vreemdelingenwet 2000 bepaalde;** **e. de exploitant de bedrijfsmatige activiteit heeft beëindigd of gewijzigd; of** **f. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de vergunning vermelde in overeenstemming is.** **10. Als de bedrijfsmatige activiteit in strijd met de vergunning en het verbod wordt uitgeoefend of als een van de situaties bedoeld in het negende lid van toepassing is, kan de burgemeester, onverminderd het bepaalde in artikel 2:80, een besluit nemen tot sluiting van het gebouw of erf waar de bedrijfsmatige activiteit wordt uitgeoefend.** **11. De burgemeester brengt een afschrift van zijn besluit tot sluiting aan op of nabij de toegang van het voor het publiek openstaande gebouw of erf.** **12. Eenieder is verplicht toe te laten dat het afschrift wordt aangebracht en aangebracht blijft, zolang de sluiting van kracht is.** **13. Het is eenieder verboden een overeenkomstig het tiende lid gesloten gebouw of erf te betreden of daarin te verblijven.** **14. De burgemeester kan de sluiting opheffen als later bekend geworden feiten en omstandigheden hiertoe aanleiding geven en voldoende garanties aanwezig zijn dat geen herhaling van de feiten of gedragingen die tot sluiting hebben geleid, zal plaatsvinden.** **15. In afwijking van het derde lid geldt het verbod voor de exploitant die op het moment van inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit al een onder het aanwijzingsbesluit vallende bedrijfsmatige activiteit verricht, voor die bestaande activiteit op bestaande locaties eerst drie maanden na inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit of, als dat eerder is, met ingang van inwerkingtreding van het besluit tot weigering van een door hem aangevraagde of intrekking van een aan hem verleende vergunning.** **16. Op de aanvraag om een vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.**

Artikel 3:7 (artikel I, onderdeel O, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 3:7 Weigeringsgronden 1. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 wordt een vergunning geweigerd als: a. de exploitant of de beheerder onder curatele staat; b. de exploitant of de beheerder onherroepelijk is veroordeeld voor een gewelds- of zedendelict of voor mensenhandel, of in enig ander opzicht van slecht levensgedrag is; c. de exploitant of de beheerder de leeftijd van 21 jaar nog niet heeft bereikt; d. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de aanvraag vermelde in overeenstemming zal zijn; e. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de aanvrager in strijd zal handelen met aan de vergunning verbonden beperkingen of voorschriften; f. er aanwijzingen zijn dat voor of bij het seksbedrijf personen tewerkgesteld zijn of zullen zijn die, als het prostituees betreft, nog niet de leeftijd van 21 jaar hebben bereikt, als het overige personen betreft, nog niet de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt, slachtoffer zijn van mensenhandel of verblijven of werken in strijd met het bepaalde bij of krachtens de Vreemdelingenwet 2000; g. de exploitant of de beheerder minder dan vijf jaar voorafgaand aan de dag dat de vergunning wordt aangevraagd, wegens een misdrijf onherroepelijk is veroordeeld tot een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf van meer dan zes maanden; h. de exploitant of de beheerder minder dan vijf jaar voorafgaand aan de dag dat de vergunning wordt aangevraagd, bij meer dan één rechterlijke uitspraak of strafbeschikking onherroepelijk veroordeeld is tot een onvoorwaardelijke geldboete van € 500,- of meer of tot een andere hoofdstraf als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onder a, van het Wetboek van Strafrecht, wegens dan wel mede wegens overtreding van: 1. bepalingen, gesteld bij of krachtens de Alcoholwet, de Opiumwet, de Vreemdelingenwet 2000, de Wet arbeid vreemdelingen en hoofdstuk 3 van deze verordening; 2. de artikelen 137c tot en met 137g, 140, 416, 417, 417bis, 420bis tot en met 420quinquies, 426 en 429quater van het Wetboek van Strafrecht;	**Artikel 3:7 Weigeringsgronden** 1. **De vergunning** wordt geweigerd als: a. de exploitant of de beheerder onder curatele staat; b. de exploitant of de beheerder onherroepelijk is veroordeeld voor een gewelds- of zedendelict of voor mensenhandel, of in enig ander opzicht van slecht levensgedrag is; c. de exploitant of de beheerder de leeftijd van 21 jaar nog niet heeft bereikt; d. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de feitelijke toestand niet met het in de aanvraag vermelde in overeenstemming zal zijn; e. redelijkerwijs moet worden aangenomen dat de aanvrager in strijd zal handelen met aan de vergunning verbonden beperkingen of voorschriften; f. er aanwijzingen zijn dat voor of bij het seksbedrijf personen tewerkgesteld zijn of zullen zijn die, als het prostituees betreft, nog niet de leeftijd van 21 jaar hebben bereikt, als het overige personen betreft, nog niet de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt, slachtoffer zijn van mensenhandel of verblijven of werken in strijd met het bepaalde bij of krachtens de Vreemdelingenwet 2000; g. de exploitant of de beheerder minder dan vijf jaar voorafgaand aan de dag dat de vergunning wordt aangevraagd, wegens een misdrijf onherroepelijk is veroordeeld tot een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf van meer dan zes maanden; h. de exploitant of de beheerder minder dan vijf jaar voorafgaand aan de dag dat de vergunning wordt aangevraagd, bij meer dan één rechterlijke uitspraak of strafbeschikking onherroepelijk veroordeeld is tot een onvoorwaardelijke geldboete van € 500,- of meer of tot een andere hoofdstraf als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onder a, van het Wetboek van Strafrecht, wegens dan wel mede wegens overtreding van: 1. bepalingen, gesteld bij of krachtens de Alcoholwet, de Opiumwet, de Vreemdelingenwet 2000, de Wet arbeid vreemdelingen en hoofdstuk 3 van deze verordening; 2. de artikelen 137c tot en met 137g, 140, 416, 417, 417bis, 420bis tot en met 420quinquies, 426 en 429quater van het Wetboek van Strafrecht;

3. artikel 69 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen; 4. de artikelen 8 en 162, derde lid, alsmede de artikelen 6 juncto 8 en 163 van de Wegenverkeerswet 1994; 5. de artikelen 2 en 3 van de Wet op de weerkorpsen; of 6. de artikelen 54 en 55 van de Wet wapens en munitie. i. een maximum als bedoeld in artikel 3:5 al is bereikt; j. de voorgenomen uitoefening van het seksbedrijf strijd zal opleveren met het omgevingsplan of een bekendgemaakte ontwerpwijziging daarvan of een aanwijzing als bedoeld in artikel 3:4.	3. artikel 69 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen; 4. de artikelen 8 en 162, derde lid, alsmede de artikelen 6 juncto 8 en 163 van de Wegenverkeerswet 1994; 5. de artikelen 2 en 3 van de Wet op de weerkorpsen; of 6. de artikelen 54 en 55 van de Wet wapens en munitie. i. een maximum als bedoeld in artikel 3:5 al is bereikt; j. de voorgenomen uitoefening van het seksbedrijf strijd zal opleveren met het omgevingsplan of een bekendgemaakte ontwerpwijziging daarvan of een aanwijzing als bedoeld in artikel 3:4.
2.Met een veroordeling als bedoeld in het eerste lid, onder g, wordt gelijkgesteld: a. een bevel tot tenuitvoerlegging van een zodanige voorwaardelijke straf; b. vrijwillige betaling van een geldsom als bedoeld in artikel 74, tweede lid, onder a, van het Wetboek van Strafrecht of artikel 76, derde lid, onder a, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, tenzij de geldsom minder dan € 375,- bedraagt.	2.Met een veroordeling als bedoeld in het eerste lid, onder g **en h**, wordt gelijkgesteld: a. een bevel tot tenuitvoerlegging van een zodanige voorwaardelijke straf; b. vrijwillige betaling van een geldsom als bedoeld in artikel 74, tweede lid, onder a, van het Wetboek van Strafrecht of artikel 76, **tweede** lid, onder a, van de Algemene wet inzake rijksbelastingen, tenzij de geldsom minder dan € 375,- bedraagt.
3.De periode van vijf jaar, bedoeld in het eerste lid, onder g en h, wordt bij de intrekking van een vergunning teruggerekend vanaf de datum van de intrekking van deze vergunning.	3.De periode van vijf jaar, bedoeld in het eerste lid, onder g en h, wordt bij de intrekking van een vergunning teruggerekend vanaf de datum van de intrekking van deze vergunning.
4.Voor de berekening van de periode van vijf jaar, bedoeld in het eerste lid, onder g en h, telt de periode waarin een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf is ondergaan, niet mee.	4.Voor de berekening van de periode van vijf jaar, bedoeld in het eerste lid, onder g en h, telt de periode waarin een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf is ondergaan, niet mee.
5.Een vergunning kan in ieder geval worden geweigerd: a. voor een seksbedrijf waarvoor de vergunning op grond van artikel 3:9, eerste lid, aanhef en onder a tot en met f, of tweede lid, aanhef onder a tot en met g, of in het geval en onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur is ingetrokken, gedurende een periode van vijf jaar na de intrekking; b. als niet is voldaan aan een bij of krachtens artikel 3:6 gestelde eis met betrekking tot de aanvraag, mits de aanvrager de gelegenheid heeft gehad de aanvraag binnen een door het college gestelde termijn aan te vullen; c. als de vergunning geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op het uitoefenen van een prostitutiebedrijf in een seksinrichting waarvoor eerder een vergunning is ingetrokken, of in die	5.Een vergunning kan in ieder geval worden geweigerd: a. voor een seksbedrijf waarvoor de vergunning op grond van artikel 3:9, eerste lid, aanhef en onder a tot en met f, of tweede lid, aanhef onder a tot en met g, of in het geval en onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur is ingetrokken, gedurende een periode van vijf jaar na de intrekking; b. als niet is voldaan aan een bij of krachtens artikel 3:6 gestelde eis met betrekking tot de aanvraag, mits de aanvrager de gelegenheid heeft gehad de aanvraag binnen een door het college gestelde termijn aan te vullen; c. als de vergunning geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op het uitoefenen van een prostitutiebedrijf in een seksinrichting waarvoor eerder een vergunning is ingetrokken, of in die

seksinrichting eerder zonder vergunning een prostitutiebedrijf is uitgeoefend; d. als de openbare orde, de woon- en leefomgeving of de veiligheid en de gezondheid van prostituees of klanten nadelig wordt beïnvloed door de aanwezigheid van de seksinrichting waarvoor de vergunning is aangevraagd; e. als het bedrijfsplan niet voldoet aan artikel 3:15, eerste en tweede lid; f. als onvoldoende aannemelijk is dat de exploitant de bij artikel 3:17 gestelde verplichtingen zal naleven; g. als het escortbedrijf wordt gevestigd in een woonruimte waarvoor geen vergunning als bedoeld in artikel 21, aanhef en onder a, van de Huisvestingswet 2014 is verleend.	seksinrichting eerder zonder vergunning een prostitutiebedrijf is uitgeoefend; d. als de openbare orde, de woon- en leefomgeving of de veiligheid en de gezondheid van prostituees of klanten nadelig wordt beïnvloed door de aanwezigheid van de seksinrichting waarvoor de vergunning is aangevraagd; e. als het bedrijfsplan niet voldoet aan artikel 3:15, eerste en tweede lid; f. als onvoldoende aannemelijk is dat de exploitant de bij artikel 3:17 gestelde verplichtingen zal naleven; g. als het escortbedrijf wordt gevestigd in een woonruimte waarvoor geen vergunning als bedoeld in artikel 21, aanhef en onder a, van de Huisvestingswet 2014 is verleend.

Artikel 4:5b (artikel I, onderdeel P, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 4:5b Geluidhinder in de openlucht 1.Het is verboden buiten een inrichting in de openlucht een geluidsapparaat, toestel of machine in werking te hebben op een zodanige wijze dat voor een omwonende of overigens voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt. 2.Het college kan ontheffing verlenen van het verbod. 3.Het college kan terreinen of wateren aanwijzen waar het verbod niet van toepassing is op het in werking hebben van bepaalde in de aanwijzing aangewezen categorieën van geluidsapparaten, toestellen of machines, voor zover wordt voldaan aan de door het college vast te stellen voorschriften ter voorkoming of beperking van geluidhinder. 4.De in het derde lid bedoelde voorschriften kunnen onder meer betrekking hebben op: a. het maximale geluidsniveau; b. de situering van geluidsbronnen; c. de frequentie en tijden van gebruik. 5.Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Omgevingswet, de Zondagswet, de Wet openbare manifestaties, het Vuurwerkbesluit of de provinciale omgevingsverordening.	**Artikel 4:5b Geluidhinder in de openlucht** 1.Het is verboden buiten een inrichting in de openlucht een geluidsapparaat, toestel of machine in werking te hebben op een zodanige wijze dat voor een omwonende of overigens voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt. 2.Het college kan ontheffing verlenen van het verbod. 3.Het college kan terreinen of wateren aanwijzen waar het verbod niet van toepassing is op het in werking hebben van bepaalde in de aanwijzing aangewezen categorieën van geluidsapparaten, toestellen of machines, voor zover wordt voldaan aan de door het college vast te stellen voorschriften ter voorkoming of beperking van geluidhinder. 4.De in het derde lid bedoelde voorschriften kunnen onder meer betrekking hebben op: a. het maximale geluidsniveau; b. de situering van geluidsbronnen; c. de frequentie en tijden van gebruik. 5.Het verbod is niet van toepassing **als de activiteit** bij of krachtens de Omgevingswet **is toegelaten**, **of sprake is van een situatie waarin wordt voorzien bij of krachtens** de Zondagswet, de Wet openbare manifestaties,

	het Vuurwerkbesluit of de provinciale omgevingsverordening.

Artikel 4:5c (artikel I, onderdeel Q, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 4:5c Geluidhinder door dieren Degene die buiten een inrichting de zorg heeft voor een dier, voorkomt dat dit voor een omwonende of overigens voor de omgeving geluidhinder veroorzaakt.	**Artikel 4:5c Geluidhinder door dieren** **1.** Degene die buiten een inrichting de zorg heeft voor een dier, voorkomt dat dit voor een omwonende of overigens voor de omgeving **ernstige en herhaaldelijke** geluidhinder veroorzaakt. **2. Van ernstige en herhaaldelijke geluidshinder is sprake als de maximale geluidsnormen (LAmax) uit de tabel opgenomen in artikel 4:5 tweede lid APV dagelijks herhaaldelijk worden overschreden.**

Artikel 4:6 (artikel I, onderdeel R, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 4:6 Overige geluidhinder 1. Het is verboden buiten een inrichting op een zodanige wijze toestellen of geluidsapparaten in werking te hebben of handelingen te verrichten dat voor een omwonende of voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt. 2.Het college kan ontheffing verlenen van het verbod. 3.Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Omgevingswet, de Zondagswet, de Wet openbare manifestaties, het Vuurwerkbesluit of de provinciale omgevingsverordening.	**Artikel 4:6 Overige geluidhinder** 1. Het is verboden buiten een inrichting op een zodanige wijze toestellen of geluidsapparaten in werking te hebben of handelingen te verrichten dat voor een omwonende of voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt. 2.Het college kan ontheffing verlenen van het verbod. 3.Het verbod is niet van toepassing **als de activiteit** bij of krachtens de Omgevingswet **is toegelaten**, **of sprake is van een situatie waarin wordt voorzien bij of krachtens** de Zondagswet, de Wet openbare manifestaties, het Vuurwerkbesluit of de provinciale omgevingsverordening.

Artikel 4:13 (artikel I, onderdeel S, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 4:13 Opslag voertuigen, vaartuigen, mest, afvalstoffen en dergelijke 1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast dan wel voorkoming van schade aan de	**Artikel 4:13 Opslag voertuigen, vaartuigen, mest, afvalstoffen en dergelijke** 1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of **beëindiging** van overlast dan wel voorkoming van schade aan de

openbare gezondheid aangewezen plaatsen, buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, in de openlucht of buiten de weg de volgende voorwerpen of stoffen op te slaan, te plaatsen of aanwezig te hebben: a. onbruikbare of aan hun oorspronkelijke bestemming onttrokken voer- of vaartuigen of onderdelen daarvan; b. bromfietsen en motorvoertuigen of onderdelen daarvan; c. kampeermiddelen als bedoeld in artikel 4:17 of onderdelen daarvan, voor zover het plaatsen of aanwezig hebben daarvan geschiedt voor verkoop of verhuur of anderszins voor een commercieel doel; of d. mestopslag, gierkelders of andere verzamelplaatsen van vuil, een verzameling ingekuild gras, loof of pulp of ingekuilde landbouwproducten, afbraakmaterialen en oude metalen. 2. Het college kan bij de aanwijzing nadere regels stellen. 3. Dit artikel is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Omgevingswet of de provinciale omgevingsverordening.	openbare gezondheid aangewezen plaatsen, buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, in de openlucht of buiten de weg de volgende voorwerpen of stoffen op te slaan, te plaatsen of aanwezig te hebben: a. onbruikbare of aan hun oorspronkelijke bestemming onttrokken voer- of vaartuigen of onderdelen daarvan; b. bromfietsen en motorvoertuigen of onderdelen daarvan; c. kampeermiddelen als bedoeld in artikel 4:17 of onderdelen daarvan, voor zover het plaatsen of aanwezig hebben daarvan geschiedt voor verkoop of verhuur of anderszins voor een commercieel doel; of d. mestopslag, gierkelders of andere verzamelplaatsen van vuil, een verzameling ingekuild gras, loof of pulp of ingekuilde landbouwproducten, afbraakmaterialen en oude metalen. 2. Het college kan bij de aanwijzing nadere regels stellen. 3. Dit artikel is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Omgevingswet of de provinciale omgevingsverordening.

Artikel 5:4 (artikel I, onderdeel T, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 5:4 Defecte voertuigen Het is verboden een voertuig waarmee als gevolg van andere dan eenvoudig te verhelpen gebreken niet kan of mag worden gereden, langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg te parkeren.	**Artikel 5:4 Defecte voertuigen, onverzekerde voertuigen en ongekeurde voertuigen** **1.** Het is verboden een voertuig waarmee als gevolg van andere dan eenvoudig te verhelpen gebreken niet kan of mag worden gereden, langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg **of een openbare parkeerplaats** te parkeren. **2. Het is verboden een voertuig dat, in strijd met de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen niet verzekerd is voor wettelijke aansprakelijkheid, langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg of een openbare parkeerplaats te parkeren.** **3. Het is verboden een voertuig dat niet beschikt over een geldig APK-keuringsbewijs, langer dan drie**

	achtereenvolgende dagen op de weg of een openbare parkeerplaats te parkeren.

Artikel 5:5 (artikel I, onderdeel U, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 5:5 Voertuigwrakken 1.Het is verboden een voertuig dat rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en tevens in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeert op de weg te parkeren. 2.Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Wet milieubeheer of het Besluit activiteiten leefomgeving	**Artikel 5:5 Voertuigwrakken** 1.Het is verboden een voertuig dat rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en tevens in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeert op de weg **of een openbare parkeerplaats** te parkeren. 2.Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien bij of krachtens de Wet milieubeheer of het Besluit activiteiten leefomgeving

Artikel 5:10 (artikel I, onderdeel V, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 5:10 Parkeren of laten stilstaan van voertuigen anders dan op de rijbaan 1.Het is verboden een voertuig te parkeren of te laten stilstaan op een door het college aangewezen, niet tot de rijbaan behorend weggedeelte. 2.Het verbod is niet van toepassing op voertuigen die worden gebruikt voor werkzaamheden in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam.	**Artikel 5:10** **(vervallen)**

Artikel 5:12 (artikel I, onderdeel W, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 5:12 Overlast van fietsen of bromfietsen 1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast of ter voorkoming van schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.	**Artikel 5:12 Overlast van fietsen of bromfietsen** 1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of **beëindiging** van overlast of ter voorkoming van schade aan de openbare gezondheid aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.

2.Het is verboden op door het college aangewezen plaatsen fietsen en bromfietsen langer dan vier weken onafgebroken te laten staan.	2.Het is verboden op door het college aangewezen plaatsen fietsen en bromfietsen langer dan vier weken onafgebroken te laten staan.

Artikel 5:14 (artikel I, onderdeel X, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 5:14 Definitie 1.In deze afdeling wordt onder venten verstaan het in de uitoefening van de ambulante handel te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten op een openbare en in de open lucht gelegen plaats of aan huis. 2.Onder venten wordt niet verstaan: a. het aan huis afleveren van goederen in het kader van de exploitatie van een winkel als bedoeld in artikel 1 van de Winkeltijdenwet; b. het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten op jaarmarkten en markten als bedoeld in artikel 160, eerste lid, onder g, van de Gemeentewet of artikel 5:22; c. het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten op een standplaats als bedoeld in artikel 5:17.	**Artikel 5:14 Definitie** 1.In deze afdeling wordt onder venten verstaan het in de uitoefening van de ambulante handel te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten op een openbare en in de open lucht gelegen plaats of aan huis. 2.Onder venten wordt niet verstaan: a. het aan huis afleveren van goederen in het kader van de exploitatie van een winkel als bedoeld in artikel 1 van de Winkeltijdenwet; b. het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten op jaarmarkten en markten als bedoeld in artikel 160, eerste lid, onder g, van de Gemeentewet of artikel 5:22; c. het te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel het aanbieden van diensten op een standplaats als bedoeld in artikel 5:17 **of het omgevingsplan**.

Artikel 5:23 (artikel I, onderdeel Y, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 5:23 Organiseren van een snuffelmarkt 1. Het is verboden een snuffelmarkt te organiseren: a. wegens strijd met het omgevingsplan; b. als de burgemeester het organiseren van de snuffelmarkt verboden heeft in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu; of c. als degene die voornemens is een snuffelmarkt te organiseren daarvan niet tevoren melding heeft gedaan.	**Artikel 5:23 Organiseren van een snuffelmarkt** 1. Het is verboden een snuffelmarkt te organiseren: a. wegens strijd met het omgevingsplan; b. als de burgemeester het organiseren van de snuffelmarkt verboden heeft in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu; of c. **zonder voorafgaande melding**.

2. De organisator doet de melding als bedoeld in het eerste lid, onder c, binnen vier weken voorafgaand aan de snuffelmarkt met vermelding van: a. naam en adres van de organisator; b. adres van het gebouw waar de snuffelmarkt gehouden wordt; c. de dagen en tijdstippen waarop de snuffelmarkt wordt gehouden; d. de frequentie van het houden van de snuffelmarkt; e. het soort van goederen en diensten dat wordt aangeboden en verhandeld; f. het aantal standplaatsen; en g. het te verwachten aantal bezoekers. 3. De snuffelmarkt kan worden gehouden als de burgemeester niet binnen vier weken na ontvangst van de melding heeft beslist dat het organiseren van de snuffelmarkt wordt verboden in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu. De burgemeester geeft daarvan binnen drie weken na ontvangst van de melding aan de organisator met opgaaf van redenen bericht. 4. Het verbod geldt niet voor ruimten die uitsluitend dan wel nagenoeg geheel en voortdurend in gebruik zijn als winkel in de zin van de Winkeltijdenwet.	2. De organisator doet de melding als bedoeld in het eerste lid, onder c, binnen vier weken voorafgaand aan de snuffelmarkt met vermelding van: a. naam en adres van de organisator; b. adres van het gebouw waar de snuffelmarkt gehouden wordt; c. de dagen en tijdstippen waarop de snuffelmarkt wordt gehouden; d. de frequentie van het houden van de snuffelmarkt; e. het soort van goederen en diensten dat wordt aangeboden en verhandeld; f. het aantal standplaatsen; en g. het te verwachten aantal bezoekers. 3. De snuffelmarkt kan worden gehouden als de burgemeester niet binnen vier weken na ontvangst van de melding heeft beslist dat het organiseren van de snuffelmarkt wordt verboden in het belang van de openbare orde, de openbare veiligheid, de volksgezondheid of het milieu. De burgemeester geeft daarvan binnen drie weken na ontvangst van de melding aan de organisator met opgaaf van redenen bericht. 4. Het verbod geldt niet voor ruimten die uitsluitend dan wel nagenoeg geheel en voortdurend in gebruik zijn als winkel in de zin van de Winkeltijdenwet.

Artikel 5:30 (artikel I, onderdeel Z, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 5:30 Veiligheid op het water 1.Het is aan een ieder die zich als bader of zwemmer in het openbaar water ophoudt, verboden zich zodanig te gedragen dat het scheepvaartverkeer of andere gebruikers van het openbaar water daarvan hinder of gevaar kunnen ondervinden. 2.Het verbod geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Binnenvaartpolitiereglement, de provinciale omgevingsverordening of het bepaalde bij of krachtens de Omgevingswet. 3.Het is eenieder die zich met een vaartuig, niet zijnde een niet gemotoriseerde rubberboot, in het openbaar water ophoudt verboden zich te bevinden in het door de rechthebbende aangewezen zwemwater.	**Artikel 5:30 Veiligheid op het water** 1.Het is aan een ieder die zich als bader of zwemmer in het openbaar water ophoudt, verboden zich zodanig te gedragen dat het scheepvaartverkeer of andere gebruikers van het openbaar water daarvan hinder of gevaar kunnen ondervinden. 2.Het verbod geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Binnenvaartpolitiereglement, de provinciale omgevingsverordening of het bepaalde bij of krachtens de Omgevingswet. 3.Het is eenieder die zich met een vaartuig, niet zijnde een niet gemotoriseerde rubberboot, in het openbaar water ophoudt verboden zich te bevinden in het door de rechthebbende aangewezen zwemwater.

4.Het is verboden met een vaartuig met een grotere snelheid dan 9 km per uur te varen. 5.Het is verboden te waterskiën of te laten waterskiën dan wel op soortgelijke wijze van het openbaar water gebruik te maken, met uitzondering van de daartoe door de rechthebbende aangewezen en aangelegde waterskibanen. 6.Het is verboden zich met een waterscooter in het openbaar water te bevinden.	4.Het is verboden met een vaartuig met een grotere snelheid dan 9 km per uur te varen. 5.Het is verboden te waterskiën of te laten waterskiën dan wel op soortgelijke wijze van het openbaar water gebruik te maken, met uitzondering van de daartoe door de rechthebbende aangewezen en aangelegde waterskibanen. 6.Het is verboden zich met een waterscooter **of jetski** in het openbaar water te bevinden.

Artikel 5:32 (artikel I, onderdeel AA, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 5:32 Crossterreinen 1. Het is verboden op enig terrein, geen weg zijnde, met een motorvoertuig of een bromfiets te crossen buiten wedstrijdverband, een wedstrijd dan wel, ter voorbereiding van een wedstrijd, een trainings- of proefrit te houden of te doen houden dan wel daaraan deel te nemen, dan wel een motorvoertuig of een bromfiets met het kennelijke doel daartoe aanwezig te hebben. 2. Het verbod is niet van toepassing op door het college aangewezen terreinen. Het college kan nadere regels stellen voor het gebruik van deze terreinen in het belang van: a. het voorkomen of beperken van overlast; b. de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving en ter bescherming van andere milieuwaarden; c. de veiligheid van de deelnemers van de in het eerste lid bedoelde wedstrijden en ritten of van het publiek. 3. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door de Omgevingswet, afdeling 3.9 van het Besluit activiteiten leefomgeving, de Zondagswet of het Besluit geluidproduktie sportmotoren.	**Artikel 5:32 Crossterreinen** 1. Het is verboden op enig terrein, geen weg zijnde, met een motorvoertuig of een bromfiets te crossen buiten wedstrijdverband, een wedstrijd dan wel, ter voorbereiding van een wedstrijd, een trainings- of proefrit te houden of te doen houden dan wel daaraan deel te nemen, dan wel een motorvoertuig of een bromfiets met het kennelijke doel daartoe aanwezig te hebben. 2. Het verbod is niet van toepassing op door het college aangewezen terreinen. Het college kan nadere regels stellen voor het gebruik van deze terreinen in het belang van: a. het voorkomen of beperken van overlast; b. de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving en ter bescherming van andere milieuwaarden; c. de veiligheid van de deelnemers van de in het eerste lid bedoelde wedstrijden en ritten of van het publiek. 3. Het verbod is niet van toepassing **als de activiteit is toegelaten bij of krachtens de Omgevingswet, in het bijzonder afdeling 3.9 van het Besluit activiteiten leefomgeving en binnen de in het omgevingsplan aangewezen terreinen voor zover die activiteit daarbij is toegelaten, of sprake is van een situatie** waarin wordt voorzien door de Zondagswet of het Besluit geluidproduktie sportmotoren.

Artikel 5:33 (artikel I, onderdeel AB, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**

Artikel 5:33 Beperking verkeer in natuurgebieden 1. Het is verboden binnen voor publiek toegankelijke natuurgebieden, parken, plantsoenen of voor recreatief gebruik beschikbare terreinen te rijden of zich te bevinden met een motorvoertuig, een bromfiets, een fiets of een paard. 2. Het verbod is niet van toepassing op door het college aangewezen terreinen. Het college kan nadere regels stellen voor het gebruik van deze terreinen in het belang van: a. het voorkomen van overlast; b. de bescherming van natuur- of milieuwaarden; c. de veiligheid van het publiek. 3. Het verbod is niet van toepassing op motorvoertuigen, bromfietsen, fietsen en paarden: a. ten dienste van politie, brandweer en geneeskundige hulpverlening en van andere krachtens artikel 29, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 door de bevoegde minister aangewezen hulpverleningsdiensten; b. die worden gebruikt in verband met beheer, onderhoud of exploitatie van de terreinen als in het eerste lid bedoeld; c. die worden gebruikt in verband met werken die krachtens wettelijk voorschrift moeten worden uitgevoerd; d. van de zakelijk gerechtigden, huurders en pachters van percelen die gelegen zijn binnen de terreinen als in het eerste lid bedoeld; e. voor het verkeer ten behoeve van bezoek en van de verzorging van de onder d bedoelde personen. 4. Het verbod is voorts niet van toepassing: a. op wegen die gelegen zijn binnen de in het eerste lid bedoelde gebieden of terreinen; b. binnen de bij of krachtens de provinciale omgevingsverordening aangewezen stiltegebieden ten aanzien van motorrijtuigen die bij of krachtens die verordening zijn aangewezen als toestel. 5.Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.	**Artikel 5:33 Beperking verkeer in natuurgebieden** 1. Het is verboden binnen voor publiek toegankelijke natuurgebieden, parken, plantsoenen of voor recreatief gebruik beschikbare terreinen te rijden of zich te bevinden met een motorvoertuig, een bromfiets, een fiets of een paard. 2. Het verbod is niet van toepassing op door het college aangewezen terreinen. Het college kan nadere regels stellen voor het gebruik van deze terreinen in het belang van: a. het voorkomen van overlast; b. de bescherming van natuur- of milieuwaarden; c. de veiligheid van het publiek. 3. Het verbod is niet van toepassing op motorvoertuigen, bromfietsen, fietsen en paarden: a. ten dienste van politie, brandweer en geneeskundige hulpverlening en van andere krachtens artikel 29, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 door de bevoegde minister aangewezen hulpverleningsdiensten; b. die worden gebruikt in verband met beheer, onderhoud of exploitatie van de terreinen als in het eerste lid bedoeld; c. die worden gebruikt in verband met werken die krachtens wettelijk voorschrift moeten worden uitgevoerd; d. van de zakelijk gerechtigden, huurders en pachters van percelen die gelegen zijn binnen de terreinen als in het eerste lid bedoeld; e. voor het verkeer ten behoeve van bezoek en van de verzorging van de onder d bedoelde personen. 4. Het verbod is voorts niet van toepassing: a. op wegen die gelegen zijn binnen de in het eerste lid bedoelde gebieden of terreinen; b. binnen de bij of krachtens de provinciale omgevingsverordening aangewezen stiltegebieden ten aanzien van motorrijtuigen die bij of krachtens die verordening zijn aangewezen als toestel. **c. binnen de in het omgevingsplan aangewezen terreinen voor zover die activiteit daarbij is toegelaten.** 5.Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.

Artikel 5:34 (artikel I, onderdeel AC, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 5:34 Verbod afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen of anderszins vuur te stoken 1.Het is verboden in de openlucht afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, of anderszins vuur aan te leggen, te stoken of te hebben. 2.Mits geen sprake is van gevaar, overlast of hinder voor de omgeving, is het verbod niet van toepassing op: a. verlichting door middel van kaarsen, fakkels en dergelijke; b. sfeervuren zoals terrashaarden en vuurkorven, voor zover geen afvalstoffen worden verbrand; c. vuur voor koken, bakken en braden. 3.Het college kan ontheffing verlenen van het verbod. 4.Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de ontheffing worden geweigerd ter bescherming van de flora en fauna. 5.Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door artikel 429, aanhef en onder 1˚ of 3˚, van het Wetboek van Strafrecht of de provinciale omgevingsverordening.	**Artikel 5:34 Verbod afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen of anderszins vuur te stoken** 1.Het is verboden in de openlucht afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, of anderszins vuur aan te leggen, te stoken of te hebben. 2.Mits geen sprake is van gevaar, overlast of hinder voor de omgeving, is het verbod niet van toepassing op: a. verlichting door middel van kaarsen, fakkels en dergelijke; b. sfeervuren zoals terrashaarden en vuurkorven, voor zover geen afvalstoffen worden verbrand; c. vuur voor koken, bakken en braden. 3.Het college kan ontheffing verlenen van het verbod. 4.Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de ontheffing worden geweigerd ter bescherming van de flora en fauna. 5.Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door artikel 429, aanhef en onder 1˚ of 3˚, van het Wetboek van Strafrecht of **bij of krachtens de Omgevingswet**.

Artikel 6:4 (artikel I, onderdeel AD, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 6:4 Intrekking oude verordening De Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2021 wordt ingetrokken met ingang van de dag van inwerkingtreding van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2023.	**Artikel 6:4 Intrekking oude verordening** De Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar **2023** wordt ingetrokken met ingang van de dag van inwerkingtreding van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar **2024**.

Artikel 6:6 (artikel I, onderdeel AE, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
Artikel 6:6 Inwerkingtreding	**Artikel 6:6 Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt na bekendmaking in werking op het tijdstip van de inwerkingtreding van de Omgevingswet.	Deze verordening treedt **in werking op de dag na publicatie in het Gemeenteblad**.

Artikel 6:7 (artikel I, onderdeel AF, van het wijzigingsbesluit) wordt als volgt gewijzigd:

Bestaande tekst	**Nieuwe tekst**
Artikel 6:7 Citeertitel Deze verordening wordt aangehaald als: Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar 2023.	**Artikel 6:7 Citeertitel** Deze verordening wordt aangehaald als: Algemene plaatselijke verordening gemeente Mook en Middelaar **2024**.

Toelichting

Algemeen

De **Algemene plaatselijke verordening 2023** dient te worden aangepast als gevolg van jurisprudentie, door de VNG voorgestelde tekstverbeteringen, nog niet eerder voorgestelde wijzigingen in verband met de komst van de Omgevingswet of het oplossen van problemen waar in de handhavingspraktijk tegenaan wordt gelopen. Hieronder wordt per artikel aangegeven waarom een wijziging wordt voorgesteld

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A
Dit onderdeel wordt voorgesteld omdat bij de begripsbepalingen nog ontbrak wordt onder een oplegger/aanhangwagen wordt verstaan. Dit is een verduidelijking die van belang is bij eventuele handhavingsacties.

Artikel I, onderdeel B
Dit onderdeel wordt voorgesteld op verzoek van de vakafdeling om te kiezen voor algemene regels in combinatie met een ontheffingenstelsel op het moment dat niet aan de algemene regels kan worden voldaan, in plaats van het huidige vergunningenstelsel. Dit is voor de burgers/bedrijven een lastenverlichting en scheelt de vakafdeling behoorlijk in de hoeveelheid af te geven vergunningen/ontheffingen.

Artikel I, onderdeel C
Dit onderdeel wordt voorgesteld als gevolg van de komst van de Omgevingswet (overgenomen uit het model van de VNG).

Artikel I, onderdeel D
Dit onderdeel wordt voorgesteld omdat bij arrest van 24 december 2021 de Hoge Raad het in de APV opgenomen ‘colorverbod’ onverbindend heeft verklaard, omdat dit in strijd is met het in artikel 7, derde lid, van de Grondwet neergelegde recht op vrijheid van meningsuiting (ECLI:NL:HR:2021:1946)(overgenomen uit het model van de VNG).

Artikel I, onderdeel E
Dit onderdeel wordt voorgesteld om de burgemeester in de praktijk een handvat te bieden op basis waarvan hij corrigerend kan optreden bij verstoring van de openbare orde op een opvanglocatie (opgenomen op verzoek van de medewerkers handhaving)

Artikel I, onderdeel F
Dit onderdeel wordt voorgesteld omdat de openingstijden van terrassen tot nu toe als voorwaarde in de exploitatievergunning wordt opgenomen terwijl het juridisch makkelijk handhaafbaar is als de

openingstijden van een terras expliciet in de APV zijn opgenomen (opgenomen op verzoek van de medewerkers handhaving).

Artikel I, onderdeel G
Dit onderdeel wordt voorgesteld om de burgemeester in de praktijk een handvat te bieden op basis waarvan hij corrigerend kan optreden bij verstoring van de openbare orde op een opvanglocatie (opgenomen op verzoek van de medewerkers handhaving).

Artikel I, onderdeel H
Dit onderdeel wordt voorgesteld omdat bij arrest van 24 december 2021 de Hoge Raad het in de APV opgenomen 'colorverbod' onverbindend heeft verklaard, omdat dit in strijd is met het in artikel 7, derde lid, van de Grondwet neergelegde recht op vrijheid van meningsuiting (ECLI:NL:HR:2021:1946).

Met betrekking tot het op de vrijgekomen plaats in de APV opgenomen messen-steekwapenverbod wordt het volgende opgemerkt.

Algemeen
Het wapenbezit in het algemeen en gebruik van steekwapens in het bijzonder is fors toegenomen. Het doel van het artikel is bescherming te bieden tegen mogelijke aantasting van de openbare orde en veiligheid door het bij zich hebben (dragen) van messen en andere voorwerpen die als steekwapen kunnen worden gebruikt te verbieden. Het artikel is een aanvulling op de Wet wapens en munitie (Wwm) en verbiedt het bij zich hebben van andere dan in de Wwm aangeduide messen of van voorwerpen die als steekwapen kunnen worden gebruikt, maar waarbij *nog geen* sprake is van een situatie waarin, gelet op hun aard of de omstandigheden waaronder deze voorwerpen worden aangetroffen, redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij zijn bestemd om letsel aan personen toe te brengen of te dreigen. Hierdoor kan aantasting van de openbare orde preventief worden voorkomen en wordt de veiligheid bevorderd.
De Wwm verbiedt het dragen (= bij zich hebben) van wapens, waaronder nader aangeduide messen of voorwerpen die als wapen kunnen dienen als *wel* sprake is van bovengenoemde situatie. Voor de toepassing van de Wwm bepaalt de context dus of een voorwerp een wapen is of niet.
Uit het arrest van de Hoge Raad van 15 december 2020, ECLI:NL:HR:2020:1993, volgt dat het in het belang van de openbare orde en veiligheid mogelijk is om een bepaling in de APV op te nemen die ziet op een 'messenverbod'. Deze bepaling mag niet zien op wapens of voorwerpen die zijn genoemd in artikel 2 van de Wet wapens en munitie (Wwm).

Eerste lid
Op grond van dit lid kan het college openbare plaatsen of daaraan grenzende voor publiek toegankelijke gebouwen of daarbij behorende erven aanwijzen waar het bij zich hebben van messen en andere voorwerpen die als steekwapen kunnen worden gebruikt verboden is.

Tweede lid
Dit lid waarborgt dat messen en voorwerpen die zijn ingepakt, bijvoorbeeld omdat deze in een winkel zijn aangeschaft en nog in de verpakking zitten, niet onder het verbod vallen. Het doel van het artikel is bescherming te bieden tegen mogelijke aantasting van de openbare orde en veiligheid, maar aanschaf van bijvoorbeeld een keukenmes moet mogelijk blijven. Het moet dan wel zodanig zijn verpakt dat het niet onmiddellijk kan worden aangewend.

Derde lid

Dit lid regelt de voorrang van de Wwm. Het verbod geldt niet voor het dragen van messen of voorwerpen die als steekwapen gebruikt kunnen worden, dat onder het bereik van artikel 2 van de Wwm valt.

(overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel I
Dit onderdeel wordt voorgesteld omdat als er gevaar dreigt, de openbare orde in gevaar kan komen. In dat geval kan snel ingrijpen door eenhoofdig gezag (de burgemeester) noodzakelijk of wenselijk zijn. In geval het gevaar dreigt als gevolg van bomen of andere houtopstanden, dan kan de burgemeester ingrijpen op grond van artikel 172, tweede lid, van de Gemeentewet. In het omgevingsplan is opgenomen dat voor de inzet van deze bevelsbevoegdheid van de burgemeester geen omgevingsvergunning vereist is. (overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel J
Op grond van artikel 2:65 van de Model-APV is het verboden te bedelen op openbare plaatsen in een door het college aangewezen gebied. Wij voegen daar het motief 'voorkoming of beëindiging van overlast' aan toe. Aanleiding is een uitspraak van het Europese Hof van de Rechten van de Mens, waarin hij oordeelt dat de menselijke waardigheid wordt aangetast als iemand niet beschikt over voldoende bestaansmiddelen en dat deze beschermd wordt door artikel 8 EVRM (het recht op de eerbiediging van het privéleven). Dit recht kan op grond van artikel 8, tweede lid, EVRM beperkt worden, mits deze beperking een legitiem doel dient, een wettelijke basis heeft en noodzakelijk is voor de democratische samenleving. De laatste voorwaarde vereist een afweging van de belangen van het individu en die van de maatschappij. Veiligheidshalve nemen wij daarom het motief 'voorkomen of beëindiging van overlast' op in artikel 2:65. De bepaling is om die reden redactioneel aangepast. (overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel K
Dit onderdeel wordt voorgesteld omdat bij ministeriële regeling op grond van artikel 2.1.1 van het Vuurwerkbesluit wordt bepaald welk vuurwerk aan particulieren beschikbaar mag worden gesteld. De toevoeging van de categorieaanduidingen F1, F2 of F3 in de definitie is overbodig. (overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel L
Dit artikel strekt ertoe de burgemeester de bevoegdheid te geven tot het opleggen van een gebiedsontzegging bij (ernstige vrees voor) een openbare ordeverstoring of overlastgevend gedrag. De burgemeester kan een gebiedsontzegging opleggen aan personen die strafbare feiten of openbare ordeverstorende handelingen verrichten en veelal al eenmaal een bestuurlijke waarschuwing hebben ontvangen. Kan zowel de APV als artikel 172, derde lid, van de Gemeentewet ('lichte bevelsbevoegdheid') toepassing vinden voor een gebiedsontzegging, dan gaat de APV voor (Hoge Raad 11-03-2008, ECLI:NL:HR:2008:BB4096).

Voorwaarden
Voor het toepassen van een openbare ordemaatregel, zoals een gebiedsontzegging, moet aan de volgende voorwaarden zijn voldaan.
Het situatievereiste: er moet sprake zijn van omstandigheden die tot ingrijpen ter handhaving van de openbare orde kunnen noodzaken.
Het doelcriterium: de maatregel moet zijn gericht op het beëindigen of voorkomen van (verdere) ordeverstoringen of overlast of het beperken van de gevolgen daarvan.
Het toepassen van de bevoegdheid kan alleen ten tijde van een (dreigende) ordeverstoring.
De duur van deze concrete maatregel moet direct gekoppeld zijn aan de situatie dat er gevaar dreigt voor de openbare orde. Hierdoor kan de duur van de maatregel niet onevenredig lang zijn.
Bij de toepassing van de maatregel mag niet worden afgeweken van wettelijke voorschriften.
Subsidiariteit en proportionaliteit: er is geen minder zwaar middel voorhanden en het opleggen van een tijdelijk verbod moet in verhouding staan tot de te bestrijden problematiek of het te bereiken doel.

Eerste lid
Het eerste lid geeft aan in welke gevallen en voor welke maximale duur de burgemeester een gebiedsontzegging kan opleggen. Op het besluit van de burgemeester zijn de waarborgen van de Awb van toepassing.

Tweede lid
In het licht van proportionaliteit en subsidiariteit is het geboden om slechts tot oplegging van een lang(er)durende gebiedsontzegging als bedoeld in het tweede lid over te gaan, wanneer de gedraging waarop deze oplegging betrekking heeft binnen een bepaalde periode na oplegging van de eerdere gebiedsontzegging plaatsvindt. In het tweede lid is die periode gesteld op zes maanden.
Ook bepaalt het tweede lid hoelang de lang(er)durende gebiedsontzegging maximaal kan duren. Gekozen is voor een looptijd van acht weken.

Derde lid
Dit lid geeft de burgemeester de bevoegdheid om, wanneer hij dat noodzakelijk acht in verband met de persoonlijke omstandigheden van betrokkene, een tijdelijk verbod te beperken. Bijvoorbeeld omdat het voor betrokkene noodzakelijk of onoverkomelijk is zich in het aangewezen gebied te bevinden in een middel van openbaar vervoer, hij aldaar werkzaam of woonachtig is, hij een (ander) aantoonbaar redelijk belang heeft om aldaar aanwezig te zijn, in verband met de staatkundige en religieuze vrijheid en het familieleven. De burgemeester kan op aanvraag tijdelijk ontheffing verlenen van een tijdelijk verbod.

Vierde lid
Als iemand de openbare verstoort, kan er overlap ontstaan tussen de bevoegdheid van de officier van justitie om met een gedragsaanwijzing op grond van artikel 509hh, tweede lid, onderdeel a van het Wetboek van Strafvordering op te treden en de bevoegdheid van de burgemeester om op grond van deze bepaling met een gebiedsontzegging op te treden. Het vierde lid geeft voorrang aan een gedragsaanwijzing door de officier van justitie boven een gebiedsontzegging door de burgemeester.

Jurisprudentie
Hoge Raad 11-10-2022, ECLI:NL:HR:2022:1417. Art. 2.3.13, eerste lid, APV Breda 2004 luidt: ‘Een ieder is verplicht op een daartoe strekkend besluit, schriftelijk genomen door of namens de burgemeester in het belang van de openbare orde, zich te verwijderen en verwijderd te houden uit een door de burgemeester aangewezen gebied gedurende de tijd die in dat besluit genoemd is.’ Art. 2.3.13 APV Breda 2004 houdt niet uitdrukkelijk in dat de burgemeester gerechtigd is tot het geven van een bevel of het doen van een vordering als in de bewezenverklaring bedoeld.

(overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdelen M en N (nieuw artikel 2:80 Sluiting voor publiek openstaand gebouw of bijbehorend erf en nieuw artikel 2:81 Tegengaan onveilig, niet leefbaar en malafide ondernemersklimaat) (overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel 2:80 Sluiting voor publiek openstaand gebouw of bijbehorend erf
Het artikel berust op de algemene verordenende bevoegdheid van de raad (artikel 149 van de Gemeentewet).

Eerste lid
Het artikel geeft de burgemeester de mogelijkheid over te gaan tot sluiting van een voor het publiek openstaand gebouw of daarbij behorend erf als overlast, verstoring van de openbare orde of aantasting van het woon- en leefklimaat dreigt. Artikel 2:81 bevat een aanvullende sluitingsbevoegdheid als sprake is van een vergunningplicht.
De burgemeester kan met behulp van artikel 2:80 optreden als in of vanuit een voor het publiek openstaand gebouw of bijbehorend erf strafbare feiten plaatsvinden waardoor de openbare orde of het woon- of leefklimaat nadelig wordt beïnvloed of als ondernemers van (dienstverlenende) bedrijven

zoals garages, autoverhuurbedrijven, uitzendbureaus of winkels, overlast (blijven) veroorzaken of ter plaatse strafbare feiten plegen, deze faciliteren, gedogen of op andere wijze toestaan.
Ook geeft het artikel de burgemeester de mogelijkheid om op te treden als er in of vanuit een pand (niet zijnde een woning) wordt gegokt, waarvoor geen toestemming is gegeven op grond van de Wet op de Kansspelen. Als sprake is van een illegaal gokpand is zonder meer sprake van een aantasting van de openbare orde (in ruime zin te verstaan). Gokpanden die tevens als woning in gebruik zijn, kunnen niet op basis van dit artikel uit de APV worden gesloten, maar op grond van artikel 174a Gemeentewet.

Het artikel strekt niet tot uitvoering van artikel 174, tweede lid, van de Gemeentewet. Een bevel op grond van artikel 174, tweede lid, van de Gemeentewet is pas op zijn plaats als er geen reguliere bevoegdheden toepasselijk zijn, bijvoorbeeld op grond van de APV, en onverwijlde spoed onmiddellijk optreden vergt (ABRvS 9 juni 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AP1137 (Castricum); ABRvS 14-11-2018, ECLI:NL:RVS:2018:3699 (Rotterdam)). De situatie moet tot onmiddellijk ingrijpen noodzaken: de bevelen op grond van artikel 174, tweede lid, moeten zien op concrete, zich direct aandienende, situaties die de veiligheid of de gezondheid bedreigen (MvA, Kamerstukken II 1988/89, 19403, 10, p. 92-93).

Tweede lid
Het artikel is een aanvulling op de bevoegdheden van de burgemeester om op grond van de APV (artikel 2:30) of artikel 13b van de Opiumwet overlastgevende inrichtingen, zoals horecabedrijven en seksinrichtingen, of woningen op grond van artikel 174a Gemeentewet te sluiten.

Derde tot en met vijfde lid
Naast de bekendmaking aan belanghebbende wordt ter plaatse een afschrift van het besluit tot sluiting aangebracht. Zo is voor eenieder voldoende kenbaar dat gedurende de sluiting niemand het gebouw of daarbij behorende erf zonder toestemming van de burgemeester mag betreden. Het is verboden dat afschrift te verwijderen.

Zesde lid
Dit lid biedt de burgemeester de mogelijkheid om een sluiting op te heffen. De burgemeester zal daartoe in de regel alleen overgaan op het moment dat er voldoende garanties aanwezig zijn waaruit blijkt dat de openbare orde en het woon- en leefklimaat in de omgeving van het pand gewaarborgd zijn. Hiervan is geen sprake als er geen wijzigingen hebben plaatsgevonden in de situatie die heeft geleid tot een sluiting.

Jurisprudentie
ABRvS 23-09-2020, ECLI:NL:RVS:2020:2282. De burgemeester moet aannemelijk maken dat concreet voorzienbaar is dat de openbare orde zal worden verstoord. Niet is vereist dat zich al een concrete verstoring van de openbare orde heeft voorgedaan. Ook is niet in alle gevallen vereist dat er al strafbare feiten zijn gepleegd. Wel moet de burgemeester handelen overeenkomstig zijn beleidsregel dat hij de sluitingsbevoegdheid gebruikt in situaties waarin de openbare orde al is verstoord. De burgemeester erkent dat deze situatie zich niet voordoet. De burgemeester mocht daarom het ‘sluitingsartikel’ niet toepassen.

Artikel 2:81 Tegengaan onveilig, niet leefbaar en malafide ondernemersklimaat

Algemeen

Dit artikel geeft de burgemeester de bevoegdheid om bedrijfsmatige activiteiten aan te wijzen waarvoor een verbod geldt om deze zonder vergunning uit te oefenen. Hij kan deze bevoegdheid inzetten als dat nodig is om verstoring van de openbare orde of nadelige beïnvloeding van de leefbaarheid tegen te gaan, als die wordt veroorzaakt door een onveilig en malafide ondernemersklimaat vanuit een gebouw, een branche of in een gebied. Daarom wordt het ook wel de 'ondermijningsvergunning' genoemd.

Uit de jurisprudentie volgt dat het juridisch-technisch mogelijk is om de vergunningplicht bij een onveilig en malafide ondernemersklimaat in te zetten, maar dat de inzet van deze bevoegdheid wel goed moet worden gemotiveerd. Daarbij is van belang dat de uitoefening van een bedrijf in de regel kwalificeert als het verrichten van een dienst in de zin van de Dienstenrichtlijn. Op een vergunningstelsel dat de uitoefening van dienstenactiviteiten reguleert, heeft artikel 9 van de Dienstenrichtlijn betrekking. Dit betekent dat de burgemeester dient te onderbouwen dat een aanwijzingsbesluit tot het onderwerpen van dienstverrichters aan een vergunningstelsel een gerechtvaardigde beperking van het vrij verrichten van diensten inhoudt (de openbare orde en veiligheid zijn een dwingende reden van algemeen belang), niet discriminatoir en doelmatig is en het nagestreefde doel niet door een minder beperkende maatregel kan worden bereikt (de maatregel is geschikt, noodzakelijk en evenredig). Zie bijvoorbeeld ABRvS 03-03-2021, ECLI:NL:RVS:2021:461 (Autoverhuurbranche Tilburg).

Aandachtspunten bij de onderbouwing kunnen zijn:
- De kwetsbaarheid van het aangewezen gebied of de aangewezen branche. Waarom staat de openbare orde en/of de leefbaarheid door de bedrijfsmatige activiteit daar onder druk?
- De mate waarin de vergunningplicht geschikt is om deze problematiek aan te pakken. Welk doel wordt met de introductie van de vergunningplicht bereikt? Hoe draagt de vergunningplicht bij aan de oplossing?
- De vraag of in het aangewezen gebied of branche malafide bedrijven zijn gevestigd. Waaruit blijkt dat bedrijven zijn gelieerd aan een malafide ondernemersklimaat?
- De ervaringen van buurtbewoners of inwoners van de gemeente. Welke signalen ontvangt de gemeente van hen over de bedrijven of het aangewezen gebied?
- Het type bedrijven dat in het aangewezen gebied of in de branche aanwezig zijn. Zijn dit in zijn algemeenheid 'ondermijningsgevoelige' bedrijven?
- Een bredere aanpak van een bepaald gebied of een bepaalde branche. Is de vergunningplicht ingebed in een bredere aanpak van een bepaalde branche, wijk of gebied? Sluit de vergunningplicht goed aan bij het doel van deze bredere aanpak en de daarvoor genomen maatregelen?

Eerste lid
In dit lid worden in het artikel veel voorkomende begrippen omschreven.
Bij de uitoefening van een bedrijfsmatige activiteit gaat het om bedrijfsmatige activiteiten in voor het publiek openstaande gebouwen of op daarbij behorende erven, zoals winkels (al dan niet met een horecacomponent) of dienstverlenende bedrijven. Als bedrijfsmatige activiteit wordt niet aangemerkt (de uitoefening van) een slijtersbedrijf, horecabedrijf of andere openbare inrichting of een seksbedrijf, waarvoor al een vergunningplicht geldt op grond van artikel 3 van de Alcoholwet, respectievelijk artikel 2:28 of artikel 3:3 van de APV. Bij die vergunningaanvragen vindt al een vergelijkbare toetsing plaats. Ook de weigerings- en intrekkingsgronden zijn vergelijkbaar. In voorkomend geval kan sluiting plaatsvinden op basis van andere artikelen; zie artikel 2:80.
De vergunning wordt aangevraagd door de exploitant. Voor de definitie van het begrip exploitant is aansluiting gezocht bij hoofdstuk 3. Het 'voor rekening en risico' heeft betrekking op de natuurlijke

persoon of op de rechtspersoon. Het bestuur van een rechtspersoon kan zelf ook een rechtspersoon zijn, maar gelet op de (persoonlijke) eisen die worden gesteld aan de exploitant dient er uiteindelijk altijd één natuurlijke persoon te zijn die kan worden beschouwd als exploitant in de zin van de APV – al dan niet als vertegenwoordiger van die rechtspersoon. De dagelijkse leiding in het bedrijf kan in plaats van bij de exploitant zelf, bij een beheerder berusten. Er wordt dus in het kader van de vergunningverlening gewerkt met een beheerderslijst.

Tweede lid
De systematiek van dit artikel gaat uit van een gebouw-, gebieds- of branchegerichte aanpak. Hiermee kan maatwerk in de stad geleverd worden. De burgemeester kan met een aanwijzingsbesluit nieuwe en reeds gevestigde ondernemers onderwerpen aan een systeem van verplichte vergunningen.
De burgemeester wijst een bedrijfsmatige activiteit en gebouw of gebied uitsluitend aan als naar zijn oordeel de leefbaarheid of openbare orde en veiligheid onder druk staat dan wel nadelig kan worden beïnvloed. Dit criterium drukt uit dat het voor een aanwijzing niet noodzakelijk is dat zich concrete incidenten hebben voorgedaan. Een aanwijzing kan ook preventief worden gegeven voor een branche, gebouw of gebied waar extra aandacht nodig is bijvoorbeeld om de leefbaarheid en openbare orde en veiligheid ten goede te keren. Het belang van de verbetering van de situatie kan zo'n aanwijzing rechtvaardigen. Het kan ook van belang zijn om te voorkomen dat het probleem zich onmiddellijk naar een naastgelegen gebouw verplaatst. Een dergelijke aanwijzing zal doorgaans deel uitmaken van een bredere aanpak.
De noodzaak van een aanwijzing, alsmede de duur van de aanwijzing, wordt zorgvuldig gemotiveerd. De uitgangspunten van proportionaliteit en subsidiariteit gelden. Bij een gebiedsgewijze aanpak wordt de noodzaak van de aanwijzing mede bezien in samenhang met de andere maatregelen in een gebied.
De vergunning wordt op grond van artikel 1.7 verleend voor
de duur van het aanwijzingsbesluit.

Als sprake is van een (ernstige) structurele problematiek in een bepaald(e) branche, gebouw of gebied kan op grond van het APV-artikel een vergunningplicht voor een branche, gebouw of gebied worden ingevoerd. Een aanwijzing van een bepaalde branche kan op een bepaalde wijk of straat betrekking hebben. Het gebied waarvoor een bepaalde branche wordt aangewezen, kan echter ook de gehele gemeente beslaan. Bij aanwijzing van een branche wordt gemotiveerd waarom de bedrijfsmatige activiteiten met het oog op de openbare orde en veiligheid of leefbaarheid gereguleerd moeten worden.

Derde lid
In het derde lid is het verbod opgenomen om in een aangewezen gebouw of gebied zonder vergunning van de burgemeester bedrijfsmatige activiteiten te verrichten. In het aanwijzingsbesluit worden de bedrijfsmatige activiteiten genoemd waar de aanwijzing betrekking op heeft. Dat kunnen ook alle bedrijfsmatige activiteiten zijn, zoals detailhandel. De burgemeester kan ook gemeentebreed een branche aanwijzen. Dan geldt een vergunningplicht voor die activiteiten die behoren tot de branche. Dit maakt het voor de gemeente ook mogelijk om deze vergunningplichtige branches te screenen door middel van een Bibob-toets. Sinds 2013 is het toepassingsbereik van de wet Bibob uitgebreid, waardoor elke gemeentelijke vergunning die wordt afgegeven voor een bedrijfsmatige activiteit aan zo'n toets kan worden onderworpen.

Vierde lid
Dit lid regelt de wijze van indiening van de aanvraag voor een vergunning en welke gegevens en bescheiden de exploitant moet overleggen. De genoemde aanvraagvereisten zijn nodig om een

weloverwogen beslissing te kunnen nemen. Zo moet er in ieder geval sprake zijn van een geldige inschrijving bij de KvK. Als dat op enig moment niet meer het geval is, kan dit reden zijn om de vergunning in te trekken (negende lid, sub e en f).
Als de burgemeester dat nodig acht voor de beoordeling van een aanvraag, kan hij om aanvullende gegevens verzoeken. Dat vloeit voort uit artikel 4:5, eerste lid, aanhef en onder c, van de Awb. Uiteraard moeten die gegevens wel in verband staan met de weigeringsgronden van de aangevraagde vergunning. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een actuele verklaring betalingsgedrag nakoming fiscale verplichtingen.

Vijfde lid
De algemene weigeringsgronden staan vermeld in artikel 1:8. In het vijfde lid staan de specifieke weigeringsgronden vermeld. Aan een vergunning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden (artikel 1:4). Voor de systematiek en uitleg van de specifieke gronden is aangesloten bij hoofdstuk 2, afdeling 8 (exploitatievergunning) en hoofdstuk 3. Voor de reikwijdte van het begrip ‘niet in enig opzicht van slecht levensgedrag’ wordt aangesloten bij de terminologie van de Alcoholwet.

Zesde lid
Om oog te kunnen houden op relevante veranderingen moet de vergunningverlener daarvan weet hebben. De vergunninghouder is verplicht wijzigingen te melden. Als er met inachtneming van de geldende regels geen bezwaar bestaat tegen een voortgezette bedrijfsmatige activiteit, wordt een gewijzigde vergunning verleend. Als blijkt dat de wijzigingen niet zijn gemeld, kan dat leiden tot intrekking van de vergunning. Het is van groot belang om een actueel overzicht te hebben van de in de gemeente actieve exploitanten. Om die reden moet ook worden gemeld dat de exploitatie wordt beëindigd of overgedragen. Ook als slechts een van de exploitanten stopt. Om schijnbeheer te voorkomen en te bestrijden is het van belang dat de beheerders bij de gemeente bekend zijn. Een wijziging in het beheer kan pas plaatsvinden als de burgemeester de gevraagde wijziging in het beheer heeft bijgeschreven en de exploitant hiervan bericht heeft ontvangen.

Negende lid
De algemene intrekkings- of wijzigingsgronden staan vermeld in artikel 1:6. In het zesde lid staan de specifieke intrekkings- en wijzigingsgronden vermeld. Toezicht op en handhaving van de vergunningplicht is mogelijk door intrekking van een reeds verstrekte vergunning of door sluiting van het bedrijf. Voor de systematiek en uitleg van de specifieke gronden is aangesloten bij hoofdstuk 2, afdeling 8 (exploitatievergunning) en hoofdstuk 3. Voor de reikwijdte van het begrip ‘niet in enig opzicht van slecht levensgedrag’ wordt aangesloten bij de terminologie van de Alcoholwet.
Als de exploitant zijn verplichtingen uit het artikel of de vergunningvoorschriften niet nakomt, kan er reden zijn de vergunning in te trekken. Onderdeel f is opgenomen om constructies van schijnbeheer tegen te kunnen gaan als de praktijk niet in overeenstemming is met de situatie zoals op de vergunning vermeld.

Tiende lid
Artikel 2:80 biedt de mogelijkheid overlastgevende voor het publiek openstaande gebouwen te sluiten. Artikel 2:81 bevat een aanvullende sluitingsbevoegdheid wanneer sprake is van een vergunningplicht. Het toetsingskader voor sluiting is anders dan voor een vergunning. Als een sluiting op grond van artikel 2:80 in dezelfde situatie leidt tot het aanwijzen als vergunningplichtig, gevolgd door een weigering van de vergunning, dient de burgemeester ervoor te waken dat het oordeel over de vergunning niet vermengd raakt met het oordeel over de sluiting.

Een besluit tot sluiting biedt de mogelijkheid tot uitoefening van bestuursdwang in de zin van artikel 5:21 Awb als het besluit niet wordt opgevolgd. Toepassen van bestuursdwang is een herstelsanctie en is gericht op het beëindigen van de gedragingen.

Elfde tot en met dertiende lid
Naast de bekendmaking aan belanghebbende wordt ter plaatse een afschrift van het besluit tot sluiting aangebracht. Zo is voor eenieder voldoende kenbaar dat gedurende de sluiting niemand het gebouw of daarbij behorende erf zonder toestemming van de burgemeester mag betreden. Het is verboden dat afschrift te verwijderen.

Veertiende lid
Dit lid biedt de burgemeester de mogelijkheid om een sluiting op te heffen. De burgemeester zal daartoe in de regel alleen overgaan op het moment dat er voldoende garanties aanwezig zijn waaruit blijkt dat de openbare orde en het woon- en leefklimaat in de omgeving van het pand gewaarborgd zijn. Hiervan is geen sprake als er geen wijzigingen hebben plaatsgevonden in de situatie die heeft geleid tot een sluiting.

Vijftiende lid
De vergunningplicht op grond van het aanwijzingsbesluit en het verbod om zonder vergunning bedrijfsmatige activiteiten te verrichten, gelden voor nieuwe exploitanten onmiddellijk na inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit. Onder nieuwe exploitanten worden ook verstaan exploitanten die een andere bedrijfsmatige activiteit dan voorheen willen uitoefenen en/of op een andere locatie dan voorheen. Exploitanten kunnen dus niet de inwerkingtreding van het verbod rekken door op een locatie waar zij al actief zijn over te stappen op een andere bedrijfsmatige activiteit die ook onder de aanwijzing valt.
Zij kunnen de inwerkingtreding van het verbod ook niet rekken door naar een locatie verderop in de aangewezen straat uit te wijken. Zij worden dan aangemerkt als nieuwe exploitanten en dienen over een vergunning te beschikken. Voor zittende exploitanten geldt dat zij drie maanden de tijd krijgen om een vergunning aan te vragen en te verkrijgen. Lukt dat niet tijdig, dan handelen zij in strijd met het verbod. Wordt de aanvraag om een vergunning binnen de periode van drie maanden geweigerd of wordt een eventueel reeds verleende vergunning ingetrokken, dan handelen zij vanaf dat moment in strijd met het verbod. De burgemeester kan dan met onmiddellijke ingang tot handhaving van het verbod overgaan.

Zestiende lid
De openbare orde en veiligheid vormen de reden om van een lex silencio positivo (van rechtswege verleende vergunning bij niet tijdig beslissen) af te zien.

Jurisprudentie

Rb. Zeeland-West-Brabant 01-07-2022, ECLI:NL:RBZWB:2022:3709 (Autoverhuurbranche Breda). Met de nadere toelichting in het verweerschrift heeft de burgemeester naar het oordeel van de rechtbank voldoende onderbouwd dat aan de voorwaarden van artikel 9, eerste lid, van de Dienstenrichtlijn is voldaan.

ABRvS 07-07-2021, ECLI:NL:RVS:2021:1465 (Rotterdam Spaanse Polder). De burgemeester mag op het advies van een deskundige afgaan, nadat hij is nagegaan of dit advies op zorgvuldige wijze tot

stand is gekomen, de redenering daarin begrijpelijk is en de getrokken conclusies daarop aansluiten. Deze vergewisplicht is neergelegd in artikel 3:9 van de Awb voor de wettelijke adviseur en volgt uit artikel 3:2 van de Awb voor andere adviseurs. In dit verband was het mogelijk dat de burgemeester bepaalde gegevens van een deskundige niet verstrekte aan partijen, maar onder inroeping van artikel 8:29 van de Awb wel aan de rechter. Op die manier kan de burgemeester nagaan of het onderzoek van de deskundige zorgvuldig is geweest en kan de rechter dit controleren. In dit geval is die controle in het geheel niet mogelijk.

ABRvS 03-03-2021, ECLI:NL:RVS:2021:461 (Autoverhuurbranche Tilburg). Als de bestuursrechter als gevolg van een gebrekkige motivering of onzorgvuldige voorbereiding van het onderliggende besluit van algemene strekking waarop het bestreden besluit is gebaseerd niet kan beoordelen of er strijd is met hogere regelgeving, de algemene rechtsbeginselen of het evenredigheidsbeginsel, kan hij het onderliggende besluit buiten toepassing laten en een daarop berustend besluit vernietigen (vergelijk de uitspraak van 12 februari 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:452). De Afdeling heeft het aanwijzingsbesluit vernietigd omdat de burgemeester de noodzaak om door middel van het aanwijzingsbesluit in te grijpen in een deel van de autoverhuurbranche niet voldoende heeft onderbouwd.

Artikel I, onderdeel O
In dit onderdeel worden twee wijzigingen aangebracht in artikel 3:7, dat over de weigeringsgronden van de prostitutievergunning gaat. Deze houden verband met gedragseisen die aan de exploitant en beheerder van een seksinrichting worden gesteld.
In de aanhef vervalt de zinsnede ‘Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8’, omdat dit in tegenspraak is met artikel 3:1 van de APV. Daarin staat dat artikel 1:8 (algemene weigeringsgronden) niet van toepassing is op het prostitutiehoofdstuk. Bij de aanpassing van de APV in 2020 hebben wij deze zinsnede abusievelijk toegevoegd.
In het tweede lid, aanhef en onder b, wordt een schikking met een veroordeling gelijkgesteld. Hiervoor is in het verleden aansluiting gezocht bij het Besluit eisen zedelijk gedrag Drank- en Horecawet. De verwijzing naar de Algemene wet inzake rijksbelastingen (AWR) is geactualiseerd. De schikking is in die wet vervangen door een bestuurlijke strafbeschikking, waarin een geldboete kan worden opgelegd (artikel 76, tweede lid, AWR). Ook in het Alcoholbesluit dat het Besluit eisen zedelijk gedrag Drank- en Horecawet per 1 juli 2021 vervangt, is deze wijziging op deze wijze doorgevoerd. In verband hiermee is ook het woord ‘vrijwillige’ voor ‘betaling’ geschrapt. Voor de schikking op grond van artikel 74, tweede lid, onder a, van het Wetboek van Strafrecht volgt de vrijwilligheid uit het accepteren van de schikkingsvoorwaarden. (overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel P
Dit onderdeel wordt voorgesteld als een redactionele verbetering van een eerdere aanpassing als gevolg van de komst van de Omgevingswet. (overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel Q
Voorgesteld wordt om het artikel gelijkluidend aan de bewoordingen van artikel 2:79 tweede lid aanhef en onder b van de APV te maken. In dat artikel moet het gaan om ernstige en herhaaldelijke overlast van dieren die omwonenden ondervinden. Dit werpt een voor de handhavingspraktijk ook noodzakelijke drempel op zodat niet tegen iedere overlast van dieren die een omwonende stelt te ondervinden, handhavend behoeft te worden opgetreden. Immers, een bepaalde mate van overlast heeft een ieder te dulden. Omdat het ervaren van overlast van geluid vaak een subjectieve beleving is wordt in lid 2 voorgesteld om aan te sluiten bij de maximale geluidsnormen opgenomen in lid 2 van artikel 4:5 APV.

Artikel I, onderdeel R
Dit onderdeel wordt voorgesteld als een redactionele verbetering van een eerdere aanpassing als gevolg van de komst van de Omgevingswet.(overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel S
Dit onderdeel wordt voorgesteld als een redactionele verbetering van een eerdere aanpassing als gevolg van de komst van de Omgevingswet.(overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel T
Dit onderdeel wordt voorgesteld omdat openbare parkeerplaatsen in de meeste gevallen geen onderdeel zijn van de weg. Om te voorkomen dat defecte, onverzekerde of ongekeurde voertuigen daar langdurig openbare parkeerplaatsen bezet kunnen houden wordt dit onderdeel voorgesteld. (opgenomen op verzoek van de medewerkers handhaving)

Artikel I, onderdeel U
Dit onderdeel wordt voorgesteld omdat openbare parkeerplaatsen in de meeste gevallen geen onderdeel zijn van de weg. Om te voorkomen dat voertuigwrakken langdurig openbare parkeerplaatsen bezet kunnen houden wordt dit onderdeel voorgesteld.(opgenomen op verzoek van de medewerkers handhaving)

Artikel I, onderdeel V
Artikel 5:10 van de APV over het verbod om te parkeren anders dan op de rijbaan (‘bermparkeren’) vervalt. Zowel het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) als het ministerie van Verkeer en Waterstaat vinden dat de bepaling in strijd is met hogere regelgeving, namelijk artikel 10 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). In verband hiermee is feitelijke handhaving/strafbaarstelling onmogelijk en is de bepaling een dode letter en kan deze dus vervallen. (overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel W
Dit onderdeel wordt voorgesteld als een redactionele verbetering.(overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel X
Dit onderdeel wordt voorgesteld als gevolg van de komst van de Omgevingswet.(overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel Y
Dit onderdeel wordt voorgesteld als een redactionele verbetering.(overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel Z
Dit onderdeel wordt voorgesteld om zowel tegen jetski’s als tegen waterscooters handhavend op te kunnen treden.(opgenomen op verzoek van de medewerkers handhaving)

Artikel I, onderdeel AA
Dit onderdeel wordt voorgesteld als een redactionele verbetering van een eerdere aanpassing als gevolg van de komst van de Omgevingswet.(overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel AB
Dit onderdeel wordt voorgesteld als gevolg van de komst van de Omgevingswet.(overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel AC
Dit onderdeel wordt voorgesteld als een redactionele verbetering van een eerdere aanpassing als gevolg van de komst van de Omgevingswet.(overgenomen uit het model van de VNG)

Artikel I, onderdeel AD, AE en AF
Deze onderdelen hangen samen met het feit dat de APV 2023 wordt vervangen door de APV 2024.

Artikel II
Spreekt voor zich.