Bundel - Raadsvergadering van 20 september 2022

1 Opening en mededelingen

2.1 Vaststellen profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren

De gemeente Buren zoekt een nieuwe burgemeester. Het vaststellen van de profielschets en het benoemen van de vertrouwenscommissie markeren het begin van de benoemingsprocedure. De benoeming van de vertrouwenscommissie heeft in de raadsvergadering van 25 mei jl. plaatsgevonden. De benoemde fractievoorzitters hebben de voorbereiding namens de gemeenteraad ter hand genomen, in een constructieve, goede sfeer. In de afgelopen periode hebben inwoners hun mening kunnen geven. De opbrengst daarvan sluit goed aan op de beelden van de fractievoorzitters. De vacature wordt vanaf 23 september opengesteld.

Dossier 2424 voorblad

Raadsvoorstel vaststelling profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren

Raadsbesluit vaststelling profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren

Profielschets Beste Burgemeester Buren 2022

Aangepast raadsbesluit Verordening op de Vertrouwenscommissie 2022

2.2 Overhandiging van de vastgestelde profielschets aan de Commissaris van de Koning

Nadat de gemeenteraad de profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren heeft vastgesteld zal deze door de voorzitter van de Vertrouwenscommissie, dhr. S. van Alfen, worden overhandigd aan de Commissaris van de Koning, dhr. J.C.G.M. Berends.

3 Vaststelling agenda raadsvergadering

De gemeenteraad wordt voorgesteld de agenda zoals voorgesteld vast te stellen.

4 Verlenging tijdelijke vervanging mevr. A. van Zijl-Hoek door mevr. E. Schlösser (D66)

Mevrouw A. van Zijl-Hoek, raadslid namens D66, heeft aangegeven tijdelijk haar raadslidmaatschap te willen beëindigen in verband met ziekte. De eerste periode van 16 weken liep tijdens het zomerreces af op 10 augustus 2022. Mevrouw. A. van Zijl-Hoek heeft verzocht om nogmaals tijdelijk ontslag voor een periode van 16 weken.

Dossier 2463 voorblad

Raadsbesluit voorstel verlenging tijdelijke vervanging mevr. A. van Zijl-Hoek door mevr. E. Schlösser (D66)

Raadsvoorstel verlenging tijdelijke vervanging mevr. A. van Zijl-Hoek door mevr. E. Schlösser (D66)

5 Aanwijzen 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad

Op dit moment kende de gemeenteraad van Buren nog geen 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad. Om de situatie te voorkomen dat zowel de voorzitter alsmede ook de 1e plaatsvervangend voorzitter afwezig of niet in staat zijn de orde van de vergadering te leiden, dient er een 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad benoemd te worden die met mandaat de raadsvergadering kan voorzitten.

Dossier 2425 voorblad

Raadsvoorstel Aanwijzen 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad

Raadsbesluit benoeming 2e plaatsvervangend voorzitter gemeenteraad

6 Vaststelling besluitenlijsten gemeenteraad

De gemeenteraad wordt voorgesteld de besluitenlijsten van de raadsvergaderingen van 14 juni en 5 juli vast te stellen.

6.1 Besluitenlijst gemeenteraad 14 juni 2022

Concept Besluitenlijst Raadsvergadering 14 juni 2022

6.2 Besluitenlijst gemeenteraad 5 juli 2022

Concept Besluitenlijst Raadsvergadering 5 juli 2022

7 Vragenkwartier

De volgende vragen zijn aangemeld:
- De heer J. Marringa (PvdA-GroenLinks) over de Burense afhandeling van de energietoeslag.
- Mevr. E. Schlösser (D66) over de besteding in 2022 van de onlangs toegekende gelden voor uitvoeringstaken klimaatakkoord.

8 B-STUKKEN (BESPREEKSTUKKEN)

8.1 Visie recreatie en toerisme 2022

In de Visie Recreatie en Toerisme leggen we de focus op vier thema's, namelijk Promotie & Samenwerking, Verblijfsrecreatie, Routes en Activiteiten & Evenementen. Door de Visie Recreatie en Toerisme beschrijft de gemeente Buren welke ambities en opgaven zij heeft gericht op de thema's. Daarnaast zijn binnen de visie ambities en opgaven beschreven gericht op drie gebieden, namelijk Stad Buren, Eiland van Maurik en Buitengebied & Recreatieplassen. Via deze visie geeft de gemeente de belangrijkste kansen, knelpunten en opgaven voor de drie gebieden aan.

Dossier 2369 voorblad

Raadsvoorstel Visie recreatie en toerisme 2022

Raadsbesluit Visie recreatie en toerisme 2022

Bijlage 1: Nota Economie 'Samen aan slag'

Bijlage 2: Visie recreatie en toerisme 2022

Beantwoording technische vragen VVD CDA Voorbespreking - Visie op Recreatie en Toerisme

Motie M1 Gemeentebelangen over Lokale heffingen

Motie M2 PvdA-GroenLinks over Participatie bij uitwerking visie

Motie M3 PCG e.a. over Agrarische Nevenactiviteiten

Amendement A1 Partij voor de Dieren e.a. over Uiterwaarden - aangepast

8.2 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Het gemeentelijk verkeer en vervoersplan (GVVP) Buren (2005) is toe aan actualisatie. Het beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Buren. Het beleid is hoofdzakelijk gericht op het zoveel mogelijk beperken en waar mogelijk oplossen van (toekomstige) verkeersproblemen.

Dossier 2282 voorblad

Raadsvoorstel GVVP

Raadsbesluit GVVP

Bijlage 1: Mobiliteitsvisie GVVP Buren

Bijlage 2: Uitvoeringsprogramma GVVP Buren

Achtergrondinformatie: Verkenningsase GVVP gemeente Buren

Achtergrondinformatie: Notitie 'Resultaten E-spraak Buren'

Achtergrondinformatie: Nota Zienswijzen GVVP Buren

Beantwoording technische vragen VVD CDA GB Voorbespreking - Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

20201105 Rapport 'Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren'

Amendement A2 PCG over Verkeersveiligheid Adelsweg Lienden

Amendement A3 PCG e.a. over Oversteekplaatsen provinciale wegen

Motie M4 PvdA-GroenLinks over Duurzame mobiliteit

9 A-STUKKEN (HAMERSTUKKEN)

9.1 Advies over bouwen van 2 duivenhokken Nieuweweg 1 in Zoelen

De gemeenteraad wordt gevraagd om een verklaring van geen bedenkingen af te geven voor het weigeren van een omgevingsvergunning voor de bouw van twee duivenhokken.

Dossier 2385 voorblad

Raadsvoorstel Advies over bouwen van 2 duivenhokken Nieuweweg 1 in Zoelen

Raadsbesluit Advies over bouwen van 2 duivenhokken Nieuweweg 1 in Zoelen

Bijlage 1: Zienswijze per post

Bijlage 2: Reactie zienswijze Nieuweweg 1 Zoelen

Bijlage 3: Raadsvoorstel 22 februari 2022

Bijlage 4: Raadsbesluit 22 februari 2022

9.2 Vaststellen bestemmingsplan Ingen, P. van Westrhenenweg 5

Om een nieuwe bedrijfswoning op deze locatie mogelijk te maken, is het noodzakelijk het geldende bestemmingsplan aan te passen.

Dossier 2389 voorblad

Raadsvoorstel Vaststellen bestemmingsplan 'Ingen, P. van Westrhenenweg 5'

Raadsbesluit Vaststellen bestemmingsplan 'Ingen, P. van Westrhenenweg 5'

Bijlage 1: Bestemmingsplan Verbeelding

Bijlage 2: Bestemmingsplan Regels

Bijlage 3: Bestemmingsplan Toelichting

Bijlage 4: Landbouwkundig advies

9.3 Vaststelling bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1

Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt de realisatie van een professionele paardenhouderij op deze locatie mogelijk gemaakt.

Dossier 2397 voorblad

Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1

Bijlage 1: Raadsbesluit vastgesteld bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1

Bijlage 2: Toelichting ontwerpbp Ommeren, Ommerenwal 1

Bijlage 2a: Regels ontwerpbp Ommeren, Ommerenwal 1

Bijlage 2b: Verbeelding ontwerpbp Ommeren, Ommerenwal 1

Bijlage 2c: Definitief besluit Hogere grenswaarden Ommeren, Ommerenwal 1

9.4 Benoemingen in specifieke (externe) commissies en functies

In het samenwerkingsverband Regio Rivierenland zijn er een aantal commissies en functies in klankbordgroepen in het leven geroepen, die voorbereidend werk doen op enkele specifieke terreinen. Door de raadswissel (verkiezingen GR2022) dient de bemensing en invulling in deze commissies en/of werk- of klankbordgroepen opnieuw te worden ingeregeld. Dit raadsvoorstel voorziet daarin.

Dossier 2426 voorblad

10 MOTIES VREEMD AAN DE ORDE VAN DE DAG

10.1 Motie vreemd van PvdA-GroenLinks over aanvalsplan tegen armoede

Door de fractie van PvdA-GroenLinks is een motie 'vreemd aan de orde van de dag' aangekondigd. Bij de vaststelling van de agenda van de raadsvergadering zal de raad besluiten of deze motie uiteindelijk wordt geagendeerd. Dit betreft een motie over een aanvalsplan tegen armoede.

Motie vreemd - PvdA-GroenLinks over aanvalsplan tegen armoede

10.2 Motie vreemd van Gemeentebelangen e.a. over Crisisnoodopvang vluchtelingen

Door de fracties van Gemeentebelangen en VVD is een motie 'vreemd aan de orde van de dag' aangekondigd. Bij de vaststelling van de agenda van de raadsvergadering zal de raad besluiten of deze motie uiteindelijk wordt geagendeerd.

Motie vreemd - Gemeentebelangen e.a. over crisisnoodopvang vluchtelingen

11 INFORMATIE-UITWISSELING

11.1 Informatie-uitwisseling over niet geagendeerde agendapunten

11.2 Vragen aan voorzitters werkgroepen/forums

11.3 Terugkoppeling regionale samenwerking/VNG-commissie raadsleden en griffiers

12 Sluiting

Raadsvergadering

Dossiernummer	2424
Extern Zaak ID	Z.045451
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 september 2022
Agendapunt	2.1
Titel	Vaststellen profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren
Organisatieonderdeel	Griffie
Eigenaar	Aken, A. van
Portefeuillehouder	

Bijlagen
Raadsvoorstel vaststelling profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren
Raadsbesluit vaststelling profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren
Profielschets Beste Burgemeester Buren 2022
Aangepast raadsbesluit Verordening op de Vertrouwenscommissie 2022

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Agendacommissie	24 augustus 2022
Raadsvergadering	**20 september 2022**

Toelichting

De gemeente Buren zoekt een nieuwe burgemeester. Het vaststellen van de profielschets en het benoemen van de vertrouwenscommissie markeren het begin van de benoemingsprocedure. De benoeming van de vertrouwenscommissie heeft in de raadsvergadering van 25 mei jl. plaatsgevonden. De benoemde fractievoorzitters hebben de voorbereiding namens de gemeenteraad ter hand genomen, in een constructieve, goede sfeer. In de afgelopen periode hebben inwoners hun mening kunnen geven. De opbrengst daarvan sluit goed aan op de beelden van de fractievoorzitters. De vacature wordt vanaf 23 september opengesteld.

Voorgesteld besluit

1. De profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren vast te stellen;
2. Artikel 3 en 4 in de Verordening op de Vertrouwenscommissie d.d. 24 mei jl. aan te passen. De aangepaste verordening is als bijlage toegevoegd bij dit besluit;

Besluit

1. De profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren vast te stellen;
2. Artikel 3 en 4 in de Verordening op de Vertrouwenscommissie d.d. 24 mei jl. aan te passen. De aangepaste verordening is als bijlage toegevoegd bij dit besluit;

Toelichting

Dit besluit is unaniem genomen.

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer
20 september 2022	**D.132118** **Z.045451**

Voorstel ingebracht door
Portefeuillehouder — Vertrouwenscommissie
Begrotingsprogramma en taakveld — n.v.t.

\
Onderwerp — **Vaststelling profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren**

Voorgesteld besluit:

1. De profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren vast te stellen.

Samenvatting van het voorstel:
De gemeente Buren zoekt een nieuwe burgemeester. Het vaststellen van de profielschets en het installeren van de vertrouwenscommissie met de Verordening op de Vertrouwenscommissie markeren het begin van de benoemingsprocedure. Het installeren van de vertrouwenscommissie heeft in de raadsvergadering van 24 mei jl. plaatsgevonden. De benoemde fractievoorzitters hebben de voorbereiding namens de gemeenteraad ter hand genomen, in een constructieve, goede sfeer. In de afgelopen periode hebben inwoners hun mening kunnen geven. De opbrengst daarvan sluit goed aan op de beelden van de fractievoorzitters. De vacature wordt vanaf 23 september opengesteld.

HOOFDLIJNEN

1. Inleiding

Op woensdag 17 februari nam Jan de Boer afscheid als burgemeester van de gemeente Buren. I.v.m. het vertrek van de burgemeester heeft de Commissaris van de Koning op maandag 1 februari 2021 een gesprek gehad met de fractievoorzitters over de invulling van het burgemeestersambt in de gemeente Buren in verband met het vertrek van burgemeester de Boer naar de gemeente Den Helder per 4 maart 2021. Uit dit gesprek kwam naar voren dat er op dat moment behoefte bestond aan een waarnemend burgemeester. In navolging hiervan is mevr. J.P.M. Meijers voorgesteld en vervolgens per 9 maart 2021 benoemd als waarnemend burgemeester van de gemeente Buren. Er is toen gezamenlijk afgesproken dat zij zal waarnemen tot en met de benoeming van een kroonbenoemde burgemeester waarvan de vacature pas na de gemeenteraadsverkiezingen van 2022 zal worden opgesteld.

De gemeenteraad heeft afgesproken dat spoedig na de gemeenteraadsverkiezingen van 16 maart 2022 de procedure gestart zou worden om tot een kroonbenoemde burgemeester voor de gemeente Buren te komen. Een belangrijke stap in de benoemingsprocedure van een nieuwe burgemeester is het opstellen van een profielschets. De vertrouwenscommissie is aan de slag gegaan met het opstellen van de profielschets. Zij heeft zich laten ondersteunen en adviseren door de raadsgriffier,

De raadsfracties en het college van de gemeente Buren hebben gereageerd op de concept profielschets. Inwoners, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven waren in de gelegenheid om een enquête in te vullen en zo hun wensen m.b.t. de nieuwe burgemeester kenbaar te maken. Reacties op de enquête zijn verwerkt in de profielschets. Al deze informatie en de beraadslagingen in de werkgroep hebben geleid tot de profielschets, die de werkgroep ter vaststelling aan de raad voorlegt.

2. Doel / meetbaar effect

De profielschets is een goede basis voor de zoektocht naar een burgemeester die echt past bij de gemeente Buren. De profielschets is een zo precies mogelijke weerspiegeling wat van de burgemeester wordt verwacht in de gemeente Buren en wat de burgemeester mag verwachten van de gemeente Buren. Hiermee is het doel van deze profielschets dat het voor een geïnteresseerde voor de functie van burgemeester in de gemeente Buren zichtbaar is wat voor gemeente Buren is en wat voor type burgemeester door de gemeenteraad gezocht wordt.

3. Argumenten

1.1. Het begint met een goede profielschets
Een profielschets waarin context, wensen, eisen en verwachtingen beschreven staan m.b.t. de wijze waarop de burgemeester het ambt uitvoert, kan:
• de commissaris van de Koning voeden met toetsingscriteria die de commissaris kan gebruiken bij het maken van afwegingen over de geschiktheid van sollicitanten;
• de vertrouwenscommissie voeden met toetsingscriteria die de commissie kan gebruiken bij het maken van afwegingen over de geschiktheid van sollicitanten;
• het ijkpunt vormen voor periodieke klankbordgesprekken tussen de burgemeester en de vertrouwenscommissie enerzijds en tussen burgemeester en de Commissaris van de Koning.

4. Kanttekeningen

n.v.t.

TOELICHTING EN UITVOERING

5. Financiën

Het opstellen van een profielschets brengt kosten met zich mee, bijv. voor het vormgeven van de profielschets. Zie voor financiering het raadsvoorstel ‘Verordening op de Vertrouwenscommissie 2022’ die in uw de raad is behandeld op 24 mei jl.

6. Juridische aspecten / grondslag

Artikel 61 van de Gemeentewet regelt de benoemingsprocedure van een burgemeester.

7. Communicatie

Zodra de profielschets is vastgesteld door de raad, zal de commissaris van de Koning vanaf 23 september 2022 de vacature voor de burgemeester van Buren openstellen.
Op diverse plekken zal kenbaar gemaakt worden dat deze profielschets door de gemeenteraad vastgesteld is. Zowel via de sociale media als website van de gemeente Buren.

8. Uitvoering en planning

De commissaris van de Koning stelt de vacature voor burgemeester open namens de minister van BZK.. Hij voert eerst gesprekken met mogelijke kandidaten. De vertrouwenscommissie van de raad overlegt met de commissaris over het uitnodigen van sollicitanten. De vertrouwenscommissie selecteert uiteindelijk de kandidaten en houdt de sollicitatiegesprekken. Uiteindelijk leiden de gesprekken tot de aanbeveling van een kandidaat. De burgemeester wordt op basis van een Koninklijk Besluit benoemd.

9. Participatie

Om tot deze profielschets te komen is er een enquête uitgezet om de mening van de inwoners van Buren over hun nieuwe burgemeester te weten te komen. De uitkomsten van de inwonersenquête zijn meegenomen in de profielschets.

De commissaris van de Koning overlegt met de raad over de eisen die aan de te benoemen burgemeester worden gesteld met betrekking tot de vervulling van het ambt. Voorafgaand aan het

overleg met de commissaris stelt de raad het college in de gelegenheid zijn wensen en bedenkingen ten aanzien van deze eisen kenbaar te maken. (artikel 61 lid 2 Gemeentewet).

10. Duurzaamheid

De gemeenteraad van Buren streeft een kroonbenoemde burgemeester na die een duurzame relatie met de gemeente aan wil gaan

11. Geheimhouding

De profielschets is openbaar. De werkzaamheden van de vertrouwenscommissie zijn geheim.

Bijlage die onderdeel uitmaken van het besluit:
- De profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren vast te stellen.

Inlichtingen bij:

Naam	J.J. Rochat, griffier a.i. / S. van Alfen, voorzitter Vertrouwenscommissie (VC)
Domein	Griffie

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
20 september 2022	**D.132118** **Z.045451**	**D.132119** **Z.045451**

Onderwerp **Vaststelling profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren**

De Gemeenteraad van Buren;

Gelezen het voorstel van de vertrouwenscommissie en gelet op artikel 61 Gemeentewet;

besluit

1. De profielschets voor de Beste Burgemeester van Buren vast te stellen.
2. Artikel 3 en 4 in de Verordening op de Vertrouwenscommissie d.d. 24 mei jl. aan te passen. De aangepaste verordening is als bijlage toegevoegd bij dit besluit.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022,

De griffier, De voorzitter,

J.J. Rochat J.P.M. Meijers

gemeente Buren

PROFIELSCHETS

voor de Beste Burgemeester van Buren

PROFIEL VAN DE GEMEENTE

De gemeente Buren ligt in het westen van Gelderland. Op een uurtje van Amsterdam, een kleine driekwartier van Utrecht en Nijmegen en een kwartiertje van Tiel. In zeventien kernen wonen ruim 27.000 inwoners verspreid over het landelijk gebied met een oppervlakte van 14.000 hectare.

De gemeente Buren is een diverse gemeente. Lienden is niet te vergelijken met Beusichem. Zoelmond niet met Ingen. Dat maakt onze gemeente zo interessant. Want over welk onderwerp het ook gaat: een blauwdruk voor de hele gemeente Buren werkt zelden. Ondanks die verschillen is er één onderwerp dat alle inwoners van de gemeente Buren met elkaar verenigt: de hechte band met de fruitstreek. Buren staat steevast in de top 3 van fruit producerende gemeenten. Daarmee staat het gebied ook wel bekend als de Fruittuin van Nederland.

De gemeente is omsloten door slingerende dijken, prachtige natuurgebieden en uitgestrekte uiterwaarden. De rivieren de Linge, de Waal, de Nederrijn en de Lek creëren bovendien een vruchtbaar klimaat voor landbouw, laanboom- en fruitteelt. Buren maakt dan ook met recht onderdeel uit van het Nationaal Landschap Rivierengebied. Dat wil zeggen dat het een bijzonder landschap is, met een unieke combinatie van agrarisch gebied, natuur en cultuurhistorie. En daar zijn de onze inwoners trots op. Uiteraard staat de gemeente ook bekend om het historische stadje Buren, dat al eeuwenlang banden met het Oranjehuis heeft. De geschiedenis van stad Buren en de vele fiets- en wandelroutes door het landschap weten jaarlijks veel toeristen te trekken.

Gelegen middenin de Betuwe ondersteunt Buren inwoners, ondernemers, organisaties, verenigingen en instellingen bij zaken die ze (niet zelfstandig) kunnen, willen of mogen oppakken. We doen dat vanuit onze visie te willen bouwen aan vertrouwen. We willen dat Buren een aantrekkelijke gemeente is en blijft om in te wonen, te werken en te recreëren.

Een rijke historie

Zo'n tweeduizend jaar voor onze jaartelling wordt het westen van Gelderland gedomineerd door rivieren. De eerste bewoners, de Batavieren, zijn gewend aan het water en vestigen zich in dit moerassige gebied. De 'Betuwe' leent nog altijd haar naam aan deze watermensen. In de jaren die volgden, ontwikkelt zich een rijke geschiedenis. Van de Romeinen die de fruitteelt introduceerden tot de rijkdommen in middeleeuws Buren dankzij het huwelijk tussen Anna van Egmond en Willem van Oranje. Koningin Maxima en Koning Willem-Alexander zijn hierdoor gravin en graaf van Buren. In diezelfde periode wordt hard gewerkt op de boerderijen. Kenmerkend voor de Betuwse streek zijn de boerderijen in de vorm van een 'T'. Aan het water rijzen steenfabrieken op, waar arbeiders de kleigrond verwerken tot stenen en per schip vervoeren. Nog altijd vormen de kleigronden en de geografische ligging een belangrijke economische factor. De logistieke sector, landbouw, fruit-, vee- en laanboomteelt profiteren ervan.

Het huidige Buren is ontstaan uit het oorspronkelijke Graafschap Buren. In 1999 werden de plattelandsgemeenten Maurik en Lienden samengevoegd. De verhuizing naar het nieuwe gemeentehuis in Maurik betekent dat Buren geen bestuurscentrum meer is. Dit is het einde van een tijdperk.

"De nieuwe burgemeester houdt er rekening mee dat hij/zij eigenlijk burgemeester is van verschillende dorpen en een stad tegelijk. Dat maakt het werk afwisselend en uitdagend."

Impressie Buren?
Scan de code.

TOEKOMSTORIËNTATIE

In samenwerking met de provincie Gelderland werken we aan onze bestuurskracht. Het resultaat is een overkoepelend document met onze acties om te werken aan het versterken van onze bestuurskracht. Het gaat hierbij om de financiële positie van de gemeente, de implementatie van de strategische opgaven, positionering en aanpak regionale samenwerking, de kwaliteit van politieke processen en stukken en het vervolg van de organisatieontwikkeling.

Het proces omvat verschillende fases. Het toekomstprofiel 'Samen sterk in de regio' schetst een beeld van een gemeente die werkt aan een duurzame toekomst. Hiermee is in fase 1 beschreven wat voor een gemeente Buren wil zijn. Door de gemeenteraad werd de Toekomstoriëntatie aangevuld met 'het behoud van het Burense cultuurhistorische landschap'. Alles is gericht op groei met een bescheiden bruis. Met dit toekomstprofiel kunnen we onze gemeente besturen vanuit een visie en ons nadrukkelijker profileren in onze regio. Daartoe is inmiddels de transitie ingezet om te komen tot een sterke ambtelijke en bestuurlijke doorontwikkeling.

Maar hoe geven we invulling aan het toekomstprofiel van Buren? In fase 2 van de Toekomstoriëntatie is gekeken naar de sterktes en zwaktes van Buren. Dat geeft een belangrijk inzicht van onze huidige en gewenste bestuurlijke en organisatorische kracht. Denk daarbij ook aan de relaties tussen bestuur, organisatie en de regionale en lokale schaal.

Een belangrijke stap is om het toekomstprofiel te vertalen naar opgaven, doelen en resultaten. In aanvulling daarop dient het bestuur die waar te maken. Daarover gaat fase 3, waarin gemeenteraad, college en ambtelijke organisatie gezamenlijk in 2022 en 2023 in gesprek gaan om het toekomstprofiel realistisch te maken.

Buren wil groeien met een bescheiden bruis

De zeventien kernen hebben ieder een eigen cultuur en identiteit. We gaan de leefbaarheid in onze kernen vergroten. Inwoners denken uiteraard mee over hun eigen leefomgeving in de kernen. Buren ondersteunt dat met een actief kernenbeleid, waarbij voldoende ruimte is voor maatwerk.

> "Aandacht voor de bijzondere natuur en het landschap van Rivierenland."

Inwoners kunnen goed wonen en leven in Buren. Dat geldt voor jong en oud. Daarom gaan we de komende jaren minimaal 600 nieuwe woningen in de kernen realiseren. Kernwoorden daarbij zijn een betaalbaar en gevarieerd woningaanbod met voldoende ruimte voor woonwensen van verschillende doelgroepen.

Een sterke lokale economie is van groot belang. We gaan voor een sterk ondernemersklimaat, waarin we open staan voor nieuwe ideeën. Landbouw-, fruitteelt- en laanboombedrijven krijgen de ruimte om te ondernemen. Buren wil haar economische positie in de regio versterken door de regionale bereikbaarheid te verbeteren.

Het mooie Burense (agrarische en landelijke) landschap en de cultuur in onze gemeente stellen we graag open voor inwoners en bezoekers. Daarin zoeken we een balans waarbij massatoerisme wordt voorkomen.

De landelijke ambities voor de realisatie van woningbouw en de energietransitie zijn fors. Het Rijk rekent op een belangrijk aandeel van onze gemeente. Dat vraagt om opgavegericht werken en besturen. Om alle uitdagingen in onder meer de ruimtelijke opgaven op te pakken en te realiseren gaan we ons werk slim(mer) organiseren.

"Werken aan een duurzaam Buren."

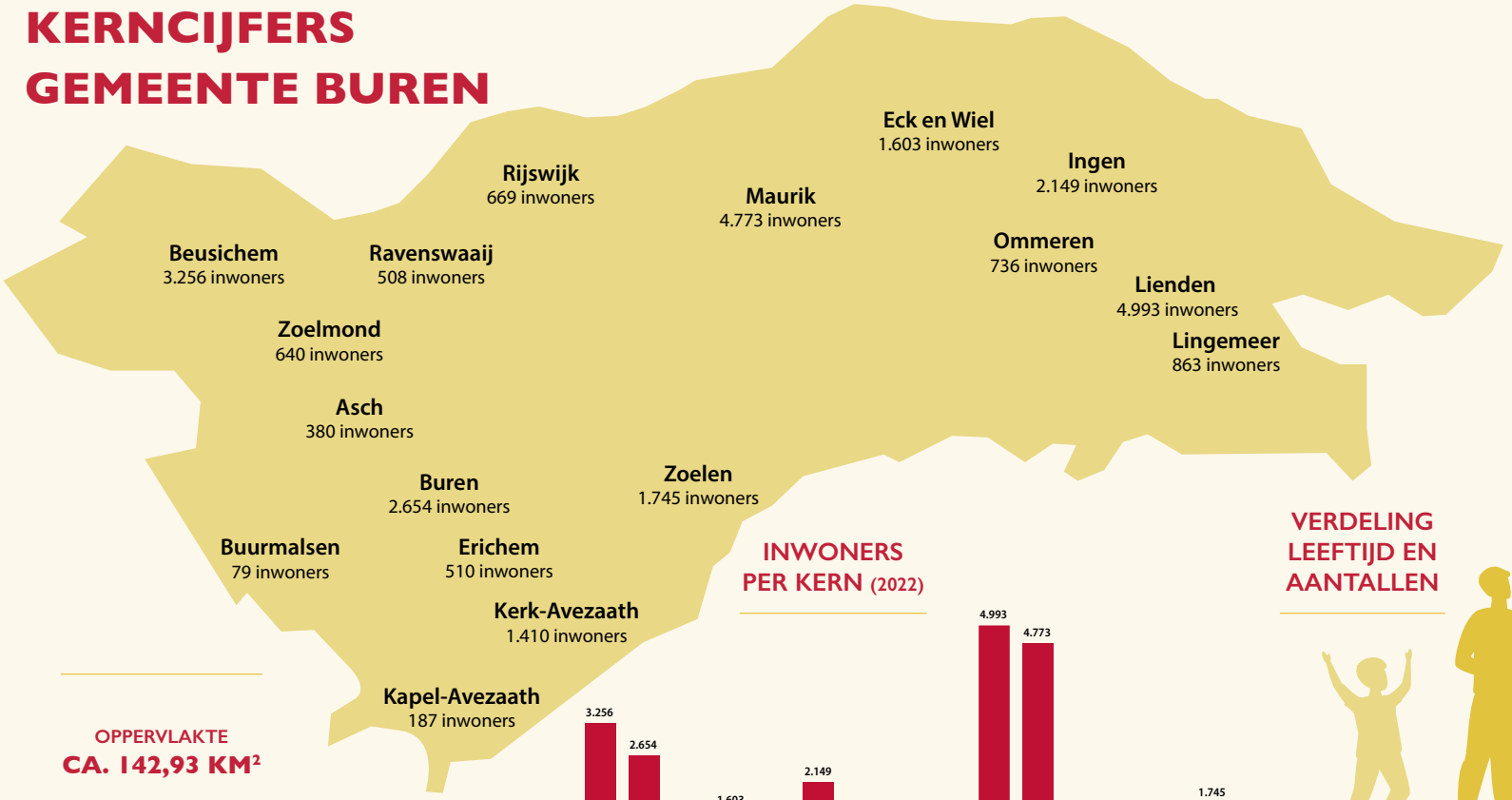
We staan ook open voor intensievere regionale samenwerking wanneer we met andere gemeenten goede resultaten kunnen bereiken. Buren wil zelfstandig blijven en de lokale en regionale samenwerking versterken.

We willen dat alle inwoners zo goed mogelijk meedoen in de samenleving. Nog meer dan voorheen investeren we daarom in preventie en gezonde leefstijl. Dit draagt bij aan de vitaliteit en weerbaarheid van onze inwoners. Ter illustratie mag Buren zich sinds 2022 een JOGG-gemeente noemen. Dat staat voor: Jeugd Op Gezond Gewicht.

De inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners uit de Burense samenleving staan voor ons centraal. Om dat mogelijk te maken, kijken we – gemeenteraad, college en organisatie – ook naar onszelf en werken we nadrukkelijk aan een cultuurverandering.

We kiezen ervoor om de solide financiële koers voor de komende jaren voort te zetten. Het accent ligt daarbij op het handhaven van het huidig ambitieniveau en het verder door ontwikkelen van zaken als dienstverlening, kerngericht werken, informatisering, wonen en de energietransitie.

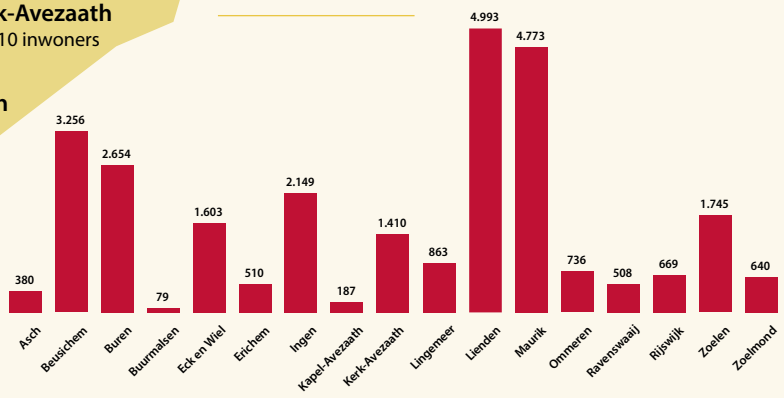
KERNCIJFERS GEMEENTE BUREN



OPPERVLAKTE
CA. 142,93 KM²

AANTAL INWONERS
27.155

INWONERS PER KERN (2022)



VERDELING LEEFTIJD EN AANTALLEN

0-15 JAAR	16-25 JAAR	26-45 JAAR	46-65 JAAR	66 JAAR EN OUDER
4.394	**3.119**	**5.880**	**8.615**	**5.583**

ONDERWIJS

BASISSCHOLEN
14

WONEN

AANTAL WONINGEN
11.182

WONINGEN NAAR EIGENDOM KOOP
74,6%

CORPORATIEHUUR
19,6%

OVERIGE HUUR
5,8%

GEMIDDELDE WOZ-WAARDE
€ 346.000

WERKEN

GEMIDDELD INKOMEN:
PER INWONERS GEMEENTE BUREN
€ 29.100

PER INKOMENSONTVANGER
€ 35.700

BUREN TELT **21.600** INKOMENSONTVANGERS OP **27.155** INWONERS

GEMEENTELIJKE BEGROTING (2022)
€ 64.172.000

2,7% WERKLOOSHEID
IN GEMEENTE BUREN T.O.V. 3,8% IN HEEL NEDERLAND

426,8 BANEN
PER 1.000 INWONERS VAN 15-74 JAAR

BEDRIJVEN
3.960

Jongerenraad Buren

De Jongerenraad Buren is een enthousiaste groep jongeren die zich inzet voor de jongeren in de gemeente. Met adviezen aan gemeentebestuur over onder andere fietsveiligheid, jongerenparticipatie en activiteiten voor jongeren tijdens de coronaperiode, zorgt de raad ervoor dat de meningen van jongeren gehoord worden door de gemeenteraad.

Bestuur van de gemeente Buren

De gemeenteraad bestaat uit 21 raadsleden, verdeeld over 7 fracties. Op basis van de verkiezingen in 2022 is de zetelverdeling als volgt:

9 GEMEENTEBELANGEN BUREN (GB)
3 VVD
3 PROTESTANTS CHRISTELIJKE GROEPERING (PCG)
2 CDA
2 PVDA/GROENLINKS
1 D66
1 PARTIJ VOOR DE DIEREN (PVDD)

De gemeenteraad heeft zijn eigen ambtelijke ondersteuning: de griffie. Die bestaat uit: de griffier, plaatsvervangend griffier/raadsadviseur, medewerker Bedrijfsvoering en een communicatieadviseur.

Het college wordt sinds de raadsverkiezingen van 2022 gevormd door GB (2), PCG en het CDA. De portefeuille van de burgemeester bestaat uit: Openbare orde en veiligheid, Integriteit, Regionale samenwerking, Coördinatie verbonden partijen, Handhaving, Juridische Zaken, Toekomstoriëntatie, Veiligheidsregio, Stedenband, Communicatie, Personeel en Organisatie. Over de uitvoering van al deze portefeuilles legt de burgemeester verantwoording af aan de gemeenteraad.

INWONERSCONSULTATIE

De gemeenteraad heeft inwoners bewust betrokken bij het opstellen van de profielschets voor de nieuwe burgemeester.

Daartoe zijn de volgende activiteiten uitgevoerd: Een online inwonersenquête 'Buren zoekt nieuwe burgemeester', een flyeractie door gemeenteraads- en burgerraadsleden in de kernen, consultatie bij verenigingen en maatschappelijke organisaties en een kleurwedstrijd voor kinderen van groep 1 t/m 7 van 14 basisscholen.

In de online enquête is gevraagd welke eigenschappen van de nieuwe burgemeester men vooral belangrijk vindt. Dit zijn de resultaten:

BASISCONDITIES

VERBINDEND
68% (129 STEMMEN)

ONAFHANKELIJK
52% (99 STEMMEN)

INTEGER
51% (97 STEMMEN)

HERKENBAAR
33% (63 STEMMEN)

STRESSBESTENDIG
16% (30 STEMMEN)

BESTUURSVAARDIGHEDEN

BETROKKEN EN EMPATHISCH
46%

BESLUITVAARDIG
40%

OMGEVINGSBEWUST **39%**
HEEFT AFFINITEIT MET HET PLATTELAND EN KLEINE KERNEN **38%**

PERSOONLIJKE STIJLEN

MENSGERICHT
66% (126 STEMMEN)

VISIONAIR
44% (84 STEMMEN)

TAAKGERICHT
38% (73 STEMMEN)

REACTIES VAN INWONERS

Inwoners van Buren hechten veel waarde aan het plattelandskarakter. Men verwacht van de nieuwe burgemeester, dat hij of zij zich maximaal zal inspannen om dit landelijke, unieke karakter te behouden en te beschermen tegen zaken, zoals massatoerisme. Inwoners betrekken dit eveneens op de toekomst. Ze vinden het belangrijk dat de burgemeester de focus legt op een stabiele, duurzame toekomst in Buren.

In aansluiting daarop vinden inwoners het belangrijk dat de toekomstige burgemeester oog heeft voor alle kernen, benaderbaar is en de verschillende behoeften in de kernen erkent. De burgervader of -moeder zoekt daarbij de verbinding op tussen verschillende groepen, is betrokken bij inwoners en partijen.

Als voorzitter van de gemeenteraad weet de burgemeester behoeftes en talenten van raadsleden optimaal in te zetten. De nieuwe burgemeester brengt evenwicht tussen de gemeenteraad, het college en de ambtelijke organisatie.

Over de respons
192 inwoners brachten hun stem uit in juni, juli en augustus 2022. 40% van de stemmers is tussen de 50 en 64 jaar oud.

PROFIEL VAN DE BURGEMEESTER

De gemeenteraad en de inwoners vinden de onderstaande basiscondities, bestuursvaardigheden en persoonlijke stijlen het meest belangrijk voor de nieuwe burgemeester in de gemeente Buren.

BASISCONDITIES

Verbindend

Onze burgemeester geeft richting aan en binding in een groep of gemeenschap; brengt samenwerking tot stand en handhaaft deze. Ook onze burgemeester wordt geconfronteerd met verschillende mensen, groepen en mogelijk tegengestelde belangen. Wij verwachten nadrukkelijk dat hij/zij degene is, die tegenstellingen overbrugt en partijen bij elkaar brengt en houdt.

Onafhankelijk

Van onze burgemeester wordt verwacht dat hij/zij in hoge mate onafhankelijk opereert en geen bijzondere verbintenis aangaat met één of meerdere partijen. Dat geldt zowel bestuurlijk en politiek als maatschappelijk. Onze burgemeester staat op basis van gezag, positie en vertrouwen boven partijen. Hij/zij wordt als zodanig geaccepteerd, zowel in het politiek-gemeentelijke verkeer als naar de inwoners, maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen. Dat vraagt om onafhankelijkheid en hij/zij brengt die onafhankelijkheid blijvend tot uitdrukking in zijn/haar functioneren. Onze burgemeester heeft een natuurlijk overwicht en een opstelling die voldoende afstand bewaart tot belanghebbenden.

Integer

Onze burgemeester handelt eenduidig en transparant volgens de geaccepteerde normen en waarden. Hij/zij beschikt over een goed ontwikkeld moreel kompas. Onze burgemeester heeft een voorbeeldfunctie, draagt bewustzijn over integriteit actief uit en spreekt anderen hierop aan. Zowel intern naar het college, de gemeenteraad en de ambtelijke organisatie, als extern.

Herkenbaar

Onze burgemeester is zich steeds bewust van de situatie waarin hij/zij verkeert en handelt daarnaar. Hij/zij identificeert zich met de personen en instanties met wie hij/zij contact heeft. Ondanks de verschillende rollen (op het ene moment als voorzitter van het college of de gemeenteraad, het andere moment in een aandachtig gesprek met inwoners) is onze burgemeester steeds herkenbaar.

Stressbestendig

Bij ingrijpende gebeurtenissen en crisissituaties weet hij/zij wat er van hem/haar verwacht wordt. Hij/zij blijft effectief handelen onder druk en straalt rust en vertrouwen uit.

BESTUURSVAARDIGHEDEN

Betrokken en empathisch

Onze burgemeester beschikt over het vermogen zich in te leven in de situatie, de gevoelens en de gedachtegang van anderen. Luistert en erkent gevoelens en behoeften van anderen. Toont hier begrip voor. Is zich bewust van de impact van het eigen handelen. Onze burgemeester maakt graag deel uit van de gemeenschap: hij/zij staat tussen de mensen, organisaties en ondernemers en laat zich in de kernen zien. Samen sterk en een luisterend oor hebben zijn belangrijk voor hem of haar. Met oog en hart voor de behoeften van mensen die het wat minder hebben, getroffene zijn of een moeilijke tijd doormaken. Een goed inlevingsvermogen en empathie zijn twee essentiële eigenschappen en een tweede natuur voor onze nieuwe burgemeester.

Besluitvaardig

Hij/zij weegt verschillende belangen tegen elkaar af. Houdt rekening met verschillende perspectieven. Geeft aan wanneer iets wel of juist niet kan en laat beslissingen die hij/zij zelf moet nemen niet aan een ander over. Neemt tijdig een standpunt in en spreekt daarbij een gegrond oordeel uit. Neemt een beslissing indien een snelle beslissing nodig is, ook wanneer niet alle informatie voorhanden is. Geeft bij uitstel van een beslissing concreet aan, wanneer een beslissing wel zal worden genomen. Neemt concrete beslissingen en communiceert deze duidelijk naar alle betrokkenen.

Omgevingsbewust

Buren zoekt een (slag)vaardig voorzitter van de gemeenteraad en het college, die politiek en bestuurlijk sensitief is. Die speelruimte weet te gebruiken en te creëren. Ook in de regionale samenwerkingsverbanden is onze burgemeester een proactieve, strategische teamspeler, die de belangen van Buren nadrukkelijk in het oog houdt. Kent de verschillende belangen binnen

en buiten de regio en weet deze te benutten voor de gemeente. Hij/zij vindt het belangrijk om de belangen van de kernen met elkaar te verbinden en te versterken. Heeft oog voor het onuitgesprokene, de achtergronden en belangen van anderen en is gevoelig voor signalen. Is goed geïnformeerd over maatschappelijke en politieke ontwikkelingen en weet deze kennis effectief in te zetten. Hij of zij weet 'hoe de hazen lopen'.

Daadkrachtig

In Buren houden we van aanpakken en we krijgen veel voor elkaar. Hard werken en het pakken van kansen doet Buren graag. Dat verwachten we ook van onze nieuwe burgemeester. Hij/zij is standvastig en beschikt over een rechte rug. Signaleert kansen en handelt daarnaar. Begint liever vanuit zichzelf dan passief af te wachten. Onderneemt acties om resultaten te bereiken. Neemt het voortouw. Zorgt voor een snel optreden als de situatie hierom vraagt. Blijft enthousiasme en kracht uitstralen. Weet dit op anderen over te brengen en hen te enthousiasmeren. Houdt de koers vast ondanks tegenslag. Weet om te gaan met dominant gedrag van anderen. Een burgemeester die met Buren positie kiest en van doorpakken weet. Iemand die aanspoort om keuzen te maken. Benut gezag voor een slagvaardig optreden, maar weet gezag, stijl en toon flexibel in te zetten en goed te doseren.

Communicatief

Onze burgemeester is sociaal vaardig en maakt gemakkelijk contact met alle geledingen in de samenleving. Blijft boven de partijen staan en heeft een natuurlijk overwicht. Kent de beperkingen en de mogelijkheden van het gebruik van sociale media. Heeft gevoel voor humor en kan relativeren. Maakt ideeën en feiten in begrijpelijke taal voor anderen duidelijk. Actief en interactief communiceren hoort erbij, met jong en oud. Verstaat de kunst van het luisteren en beheerst de Engelse taal in woord en geschrift.

Analytisch

Onze burgemeester is een waardevolle sparringpartner met een flinke dosis analytisch vermogen en overtuigingskracht zowel naar binnen als naar buiten. Kan goed hoofdzaken van bijzaken (onder)scheiden. Is in staat snel tot de kern van de zaak door te dringen en daarnaar te handelen. Gaat daar op een doortastende doch prudente manier mee om en weet te schakelen tussen het formele en het informele.

PERSOONLIJKE STIJLEN

Mensgericht

Hij/zij stimuleert mensen en partijen overtuigend om samen resultaten te boeken. Verstaat de kunst van het luisteren en spreekt de taal van de mensen. Weet op de juiste manier verbindingen te leggen tussen de diverse kernen en buurten. De voorzitter van de gemeenteraad en college verstaat dat vak en is als mens toegankelijk. Voelt de verhouding tussen emotie en ratio goed aan en handelt daarnaar. Is effectgevoelig: onderkent de invloed en gevolgen van de eigen beslissingen, activiteiten, houding en gedrag. Heeft oog voor draagvlak en (on)mogelijkheden zonder dat de voortgang stagneert.

Visionair

Onze burgemeester ziet wat nodig is, is een inspirator en richt daar de bestuurlijke en politieke aandacht op: zowel kijkend naar de toekomst als het verleden, maar ook op het hier en nu. Relevante ervaring met het doorvoeren van veranderingen wordt als belangrijke meerwaarde gezien. Hij of zij speelt een inspirerende rol in het aanpakken van uitdagingen: tussen inwoners van de kernen, in vernieuwingsprocessen, met het Rijk, provincie(s), regio en binnen het gemeentebestuur (college en gemeenteraad).

Taakgericht

Onze burgemeester heeft een goed overzicht in zijn/haar werk en weet wat er moet gebeuren. Kan gerichte doelstellingen formuleren en bewaken. Weet gemeentelijke doelen om te zetten naar individuele doelen en maakt deze SMART. Houdt het hoofd koel bij crises, problemen en calamiteiten. Laat zich niet meesleuren door emoties en gevoelens. Is gericht op het behalen van deadlines.

Op de voorgrond als bestuurder

Onze eerste burger is een netwerker en verbinder in hart en nieren en heeft minimaal 5 jaar ervaring in een bestuurlijke functie. Hij/zij is bestuurder die met gezag, afgewogen, herkenbaar en op de voorgrond treedt. Signaleert kansen, wacht niet af, gaat vernieuwingen niet uit de weg, maar kijkt naar wat haalbaar is en wat gerealiseerd kan worden.

Nadere duiding van onze condities

- aantoonbare bestuurlijke ervaring binnen en buiten de overheid;
- affiniteit en bestuurlijke ervaring met veiligheidsvraagstukken;
- gevoel bij, ervaring met en kennis van plattelandsgemeenten, de cultuur in een gemeente, de (geloofs)overtuigingen in de samenleving, de streekeigenheid of lokale gebruiken en tradities.
- wij staan niet onwelwillend tegenover nevenfuncties, mits die zijn afgestemd met college en gemeenteraad;
- de burgemeester vestigt zich zo snel mogelijk in onze gemeente, omdat – net als wij – onze nieuwe burgemeester voor Buren kiest;
- affiniteit met en beheersing van sociale media;
- in de selectieprocedure is het mogelijk dat er een assessment wordt afgenomen.

ROLLEN VAN DE BURGEMEESTER

Een burgemeester vervult diverse rollen. Bij de onderstaande rollen legt de gemeenteraad nog enkele specifieke accenten voor de rolinvulling van onze nieuwe burgemeester.

Voorzitter gemeenteraad

De gemeenteraad zoekt een (slag)vaardige voorzitter met een politiek-bestuurlijke rolopvatting die verder gaat dan dat. Raads-, burgerraadsleden en griffie streven voortdurend naar verbetering. Thans is een beweging ingezet om het BOB-model steviger te borgen in onze vergaderstructuur. Doel is dat raads- en burgerraadsleden zich beter kunnen voorbereiden op het bestuurlijk proces. Dan is een stevige voorzitter gewenst die in het fractievoorzittersoverleg en de driehoek op een natuurlijke manier leiding geeft aan dit proces. Met een scherpe blik stimuleert de burgemeester wat nodig is om de beraadslagingen en besluitvorming verder te helpen.

Voorzitter college

Onze burgemeester respecteert in het college de collegiale verhoudingen. Tegelijkertijd vervult hij/zij als coördinator van gemeentelijk beleid en bestuurlijke kwaliteitsbewaker een complementaire rol door een klimaat te stimuleren van uitdaging, ruimte voor debat, zelfreflectie en handen uit de mouwen. Krijgt en neemt daarvoor de ruimte. Heeft daarbij weet van de belangrijkste inhoudelijke kwesties en ziet de samenhang. Daarom wordt gevraagd afwegingen te verhelderen, naar alternatieven te kijken en zo nodig een spiegel voor te houden. Is daarin niet terughoudend en draagt nieuwe perspectieven en mogelijkheden aan. Naast deze rol is hij/zij ook voorzitter van de gemeenteraad en daarom wordt een stevige rolvastheid verlangd.

Portefeuille Openbare Orde en Veiligheid

De burgemeester is verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde en heeft belangrijke eigen taken voor de veiligheid in de gemeente. Daartoe heeft hij/zij het gezag over de politie wanneer die optreedt om de openbare orde te handhaven of om hulp te verlenen aan hen die dat behoeven. Ook in de crisisbeheersing heeft de burgemeester belangrijke taken. Maar de portefeuille openbare orde en veiligheid bevat natuurlijk meer dan handelen op het moment dat het nodig is. Het gaat ook om de beleidsontwikkeling, preventie en preparatie op ingrijpende gebeurtenissen. Is alert op signalen die duiden op ondermijning van bestuur en samenleving door criminaliteit en de bestuurlijke aanpak daarvan. De burgemeester is dus in staat om onder druk te werken. En zal soms op basis van onvolledige informatie ingrijpende beslissingen nemen en de maatschappelijke, politieke en bestuurlijke consequenties daarvan tegen elkaar afwegen. Dit vereist dat de burgemeester goed kan schakelen tussen wensen/mogelijkheden, beperkingen/mogelijkheden, en lokale, regionale en landelijke verantwoordelijkheden. Onze nieuwe burgemeester heeft dan ook affiniteit en bij voorkeur bestuurlijke ervaring met gemeentelijk en regionaal veiligheidsbeleid.

> "Heeft oog voor de verschillende behoeftes en talenten van raadsleden en kan deze optimaal inzetten."

Integriteit

Integriteit is eigenlijk een basisconditie. De burgemeester heeft de wettelijke plicht om de bestuurlijke integriteit van de gemeente te bewaken en te bevorderen. Hij/zij spreekt periodiek met het college en gemeenteraad over integriteitsdilemma's en zorgt op die manier dat het thema op geijkte momenten aandacht krijgt. Die wettelijke rol krijgt het karakter van een zorgplicht. De manier waarop daaraan invulling wordt gegeven, is aan de burgemeester zelf.

Driehoek

Ook de rol van de burgemeester in de driehoek (burgemeester, griffier en secretaris) is van grote betekenis voor een adequate ondersteuning van gemeenteraad, college, ambtelijke organisatie en de onderlinge verhouding daartussen. College en gemeenteraad verwachten hier van de burgemeester een verbindende, actieve en stimulerende rol.

AANVULLENDE INFORMATIE

Beschikbaar gesteld

De volgende documenten worden digitaal beschikbaar gesteld door de provincie.

- Coalitieakkoord 2022-2026:
  Samen voor het Buren van morgen
- Toekomstoriëntatie Buren (fase 1)
- #Hoedan: invulling geven aan het toekomstprofiel van Buren (fase 2)
- Omgevingsvisie gemeente Buren

Verbonden partijen (w.o. gemeenschappelijke regelingen)

- Regio Rivierenland
- Veiligheidsregio

Handige websites

- **Gemeente Buren:**
  www.buren.nl
- **Toerisme:**
  www.uitinderegio.nl/plaats/buren/
- **Doelgroepsanalyse:**
  www.allecijfers.nl/gemeente/buren
- **Imagoanalyse:**
  www.waarstaatjegemeente.nl/dashboard/burgerpeiling
- **Lokaal nieuws:**
  www.hetkontakt.nl/tiel
  www.fruitbode.nl/

Lokaal nieuws, Fruitbode
Scan de code

Lokaal nieuws, het Kontakt
Scan de code

Foto: René van Oostveen

SAMEN STERK VOOR OEKRAÏNE

opvanglocatie Maurik

Sinds de oorlog in de Oekraïne heeft de gemeente Buren in samenwerking met Veiligheidsregio Gelderland-Zuid een locatie geschikt gemaakt voor Oekraïnse vluchtelingen. De opvanglocatie ligt op een stuk grond aan de rand van het dorp Maurik. Op 9 mei begon men aan de werkzaamheden. Eind juli was de opvang klaar. In totaal zijn 36 chalets geplaatst voor 180 Oekraïnse vluchtelingen en een chalet voor de huismeesters. De locatie is ook geschikt voor opvang in de wintermaanden. De opvang wordt gebouwd voor een periode van maximaal twee jaar.

Meer informatie over de opvanglocatie vindt u op www.buren.nl/oekraine.

Opvanglocatie Maurik
Scan de code

gemeente Buren

Bezoekadres
De Wetering 1
4021 VZ Maurik

Postadres
Postbus 23
4020 BA Maurik

Telefoon 14 0344
E-mail griffie@buren.nl
Website buren.nl

SCAN DE CODE

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
24 mei 2022	**D.121144**	**D.121145** **Z.041877**

Onderwerp **Verordening op de Vertrouwenscommissie 2022**

De Gemeenteraad van Buren;

gelezen het voorstel van de griffier d.d. 17 mei 2022;
gelet op de circulaire van BZK over o.a. (her)benoemingen burgemeester van december 2020;
gelet op de bepalingen in artikelen 61 - 81 van de gemeentewet;

besluit:

1. Vast te stellen de Verordening op de Vertrouwenscommissie 2022, die de aanbeveling tot benoeming van de burgemeester voorbereidt.

Artikel 1 Taak
De vertrouwenscommissie heeft tot taak:
a. de aanbeveling tot benoeming van de burgemeester voor te bereiden.
b. de aanbeveling tot herbenoeming van de burgemeester voor te bereiden.

Artikel 2 Samenstelling vertrouwenscommissie
1. De commissie bestaat uit de raadsleden: S. van Alfen (GB), H.N. van Vierssen (VVD), H. Zaaijer (PCG), dhr. P.J.D. van Dijk (CDA), J.G. Marringa (PvdA-GroenLinks) en mevr. E. Schlösser (D66).
2. De voorzitter van de vertrouwenscommissie en diens plaatsvervanger worden uit haar midden benoemd.
3. De commissie kent geen plaatsvervangende leden.

Artikel 3 Ambtelijke ondersteuning
1. De raadsgriffier is de secretaris van de commissie en geeft ambtelijke ondersteuning.
2. De plaatsvervangend griffier/raadsadviseur is de plaatsvervangend secretaris.
3. De gemeentesecretaris is ter ambtelijke ondersteuning toegevoegd aan de commissie.
4. De in het 1e, 2e en 3e lid genoemde functionarissen zijn geen lid van en hebben geen stemrecht.

Artikel 4 Adviseur
1. De gemeenteraad heeft één wethouder als adviseur toegevoegd aan de commissie in verband met de vervulling van de in artikel 1 genoemde taken.
2. Een adviseur is geen lid van en heeft geen stemrecht in de commissie.

Artikel 5 Geheimhouding
1. De vergaderingen zijn besloten. Alle stukken zijn geheim. Dit wordt op de stukken vermeld.
2. De voorzitter van de commissie wijst bij de benoemingsprocedure in elke vergadering op de geheimhoudingsplicht, die rechtstreeks voortvloeit uit artikel 61c van de Gemeentewet.
3. De commissie legt bij de herbenoemingsprocedure elke vergadering en elk gesprek, met toepassing van artikel 86 van de Gemeentewet, geheimhouding op over de inhoud van de stukken en het behandelde tijdens de vergadering of het gesprek. De voorzitter van de commissie ziet erop toe dat hieraan wordt voldaan.
4. De geheimhoudingsplicht brengt onder meer mee dat aan raadsleden, die geen zitting (meer) hebben in de commissie, en aan anderen, behoudens het bepaalde in de artikelen 10, 2e lid, en 11 van deze verordening, geen inzage in, of informatie omtrent de inhoud van de stukken of het behandelde in de vergadering of in het gesprek wordt verstrekt.
5. De commissie treft, met inachtneming van de artikelen 8, 9, 2e lid en 14 van deze verordening, een voorziening met betrekking tot de wijze waarop de geheimhouding blijft gewaarborgd bij het beheer van bescheiden, het voeren van correspondentie en bij de bepaling van plaats en tijdstip van de gesprekken.

6. De commissie en de gemeenteraad kunnen de geheimhouding waartoe de Gemeentewet, respectievelijk zullen de geheimhouding waartoe het derde lid van deze verordening verplicht, niet opheffen.
7. De geheimhoudingsplicht blijft na ontbinding van de commissie van kracht.
8. Het in dit artikel bepaalde is van overeenkomstige toepassing op de (plaatsvervangend) secretaris en, indien van toepassing, de adviseur.

Artikel 6 Vergaderingen

1. De commissie vergadert zo dikwijls als de voorzitter of tenminste 2 leden dit noodzakelijk achten.
2. De commissie vergadert als tenminste de helft plus één van het aantal leden aanwezig is.
3. De voorzitter bepaalt dag, uur en plaats. De voorzitter doet van elke vergadering tenminste 24 uur tevoren aankondiging aan de leden en adviseur(s) van de commissie.
4. Mocht er sprake zijn van een situatie die een spoedige bijeenkomst van de commissie vereist, kan worden afgeweken van de termijn als bedoeld in het 3e lid.

Artikel 7 Stemming

1. De commissie besluit bij de voorbereiding van een aanbeveling bij meerderheid van uitgebrachte stemmen.
2. Elk lid heeft één stem.
3. Bij het staken van de stemmen over de uit te brengen bevindingen, wordt het nemen van een beslissing uitgesteld tot de volgende vergadering. Is uitstel van de beslissing niet mogelijk of staken de stemmen ook in die volgende vergadering, dan worden geen bevindingen van de commissie, maar de verschillende meningen in het verslag opgenomen. De commissie streeft naar unanimiteit. Het gevoelen van de minderheid wordt desgewenst in het verslag tot uitdrukking gebracht.

Artikel 8 Contactpersoon bij de benoemings- en herbenoemingsprocedure

1. De voorzitter van de commissie treedt op als contactpersoon.
2. Alle stukken bestemd voor de commissie worden onder vermelding van ‘persoonlijk en vertrouwelijk’ op de envelop en boven de ingesloten stukken gericht aan de voorzitter en gezonden aan het privéadres van de secretaris en aldaar bewaard tot het moment van archivering.
3. Alle stukken die van de commissie uitgaan worden onder vermelding van ‘persoonlijk en vertrouwelijk’ op de envelop en boven de ingesloten stukken door de voorzitter en de secretaris ondertekend en vanaf het privéadres van de secretaris verzonden.

Artikel 9 Bijzondere bepalingen over de benoemingsprocedure

1. Artikel 61, lid 4 van de Gemeentewet bepaalt dat de commissie zich slechts door tussenkomst van de commissaris van de Koning de door haar nodig geachte informatie over de kandidaten verschaft. Elk overleg met derden, schriftelijk of mondeling, is uitgesloten.
2. De secretaris nodigt, op verzoek van de commissie, de kandidaten uit voor een gesprek met de commissie. De commissie treft voorzieningen met betrekking tot de wijze waarop de privacy van de sollicitanten wordt beschermd, bijvoorbeeld door plaats en tijdstip van de gesprekken zodanig te kiezen dat de vertrouwelijkheid van de gesprekken is gewaarborgd.

Artikel 10 Bijzondere bepalingen over de herbenoemingsprocedure

1. De commissie formuleert de informatiebronnen op basis waarvan zij zich een oordeel vormt over het functioneren van de burgemeester. Daarbij baseert zij zich in ieder geval op de profielschets en de wettelijke taken. Deze informatiebronnen maakt zij vooraf kenbaar aan de burgemeester, de gemeenteraad en de commissaris van de Koning.
2. Alvorens haar verslag van bevindingen aan de gemeenteraad en commissaris van de Koning te zenden, bespreekt de commissie dit met de burgemeester. Van het gesprek wordt een verslag opgemaakt dat niet openbaar wordt gemaakt.

Artikel 11 Verslag

1. De commissie brengt over haar werkzaamheden ter voorbereiding op het doen van een aanbeveling verslag uit aan de gemeenteraad en de commissaris van de Koning door middel van een verslag van bevindingen. Dit schriftelijke en vertrouwelijke verslag bevat tenminste:
   a. een weergave van de wijze, waarop de commissie haar werkzaamheden heeft verricht.

b. Een concept-aanbeveling met een gemotiveerde weergave van de bevindingen van de commissie.
c. Bij benoemingen wordt ook de volgorde van plaatsing van de kandidaten op de aanbeveling gemotiveerd.
d. aangegeven wordt of er sprake is van unanimiteit binnen de commissie.
e. het verslag heeft in ieder geval de volgende bijlagen:
- bij benoemingen: een conceptaanbeveling van twee personen.
- bij herbenoemingen: het verslag van het gesprek met de burgemeester over het conceptverslag van bevindingen en de conceptaanbeveling.

Artikel 12 Ontbinding van de commissie

De commissie is ontbonden met ingang van de dag volgende op die waarop:
1. bij benoeming: door de minister van BZK aan de gemeenteraad bekend is gemaakt dat in de vacature van burgemeester is voorzien.
2. bij herbenoeming: door de minister van BZK aan de gemeenteraad bekend is gemaakt dat burgemeester bij Koninklijk Besluit is herbenoemd.

Artikel 13 Archivering

1. De voorzitter en de secretaris van de commissie dragen bij de benoemings- en herbenoemingsprocedure zorg voor dat op het tijdstip bedoeld in artikel 13 alle archiefbescheiden onverwijld in een verzegelde envelop en gerubriceerd als "geheim" worden overgebracht naar de op grond van artikel 12 van de Archiefwet 1995 door de gemeenteraad aangewezen archiefbewaarplaats.
2. De voorzitter en de secretaris van de commissie dragen er bij de benoemings- en herbenoemingsprocedure zorg voor dat van de in het eerste lid bedoelde overbrenging een verklaring van overbrenging als bedoeld in artikel 9 van het Archiefbesluit 1995 wordt opgemaakt. In die verklaring wordt melding gemaakt van de met toepassing van artikel 15, lid 1 sub a en c, van de Archiefwet 1995 gestelde beperkingen aan de openbaarheid, geldende voor een periode van 75 jaar.
3. De voorzitter en de secretaris dragen er bij de benoemings- en herbenoemingsprocedure zorg voor dat alle overige bescheiden en alle kopieën van de in dit artikel bedoelde bescheiden onmiddellijk worden vernietigd.

Artikel 14 Onvoorziene gevallen

In alle gevallen waarin deze verordening dan wel de circulaire van BZK niet voorziet, beslist de commissie.

Artikel 15 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022,

De griffier, De voorzitter,

J.J. Rochat J.P.M. Meijers

Raadsvergadering

Dossiernummer	2463
Extern Zaak ID	Z.044795
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 september 2022
Agendapunt	4
Titel	Verlenging tijdelijke vervanging mevr. A. van Zijl-Hoek door mevr. E. Schlösser (D66)
Organisatieonderdeel	Griffie
Eigenaar	Weststrate, D.J.
Portefeuillehouder	

Bijlagen
Raadsbesluit voorstel verlenging tijdelijke vervanging mevr. A. van Zijl-Hoek door mevr. E. Schlösser (D66)
Raadsvoorstel verlenging tijdelijke vervanging mevr. A. van Zijl-Hoek door mevr. E. Schlösser (D66)

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Raadsvergadering	**20 september 2022**

Toelichting

Mevrouw A. van Zijl-Hoek, raadslid namens D66, heeft aangegeven tijdelijk haar raadslidmaatschap te willen beëindigen in verband met ziekte. De eerste periode van 16 weken liep tijdens het zomerreces af op 10 augustus 2022. Mevrouw. A. van Zijl-Hoek heeft verzocht om nogmaals tijdelijk ontslag voor een periode van 16 weken.

Voorgesteld besluit

1. De raadsleden P.D.J. van Dijk, G.J. Keller en I. Tetteroo-Baldinger voor deze installatie te benoemen tot leden van de commissie Onderzoek geloofsbrieven;
2. Het tijdelijk ontslag van mevr. A. van Zijl-Hoek te verlengen met 16 weken, voor de periode van 11 augustus 2022 tot en met 1 december 2022;
3. Tijdelijk toe te laten als lid van de gemeenteraad van de gemeente Buren: mevrouw. E. Schlösser. Het raadslidmaatschap van mevr. E. Schlösser eindig van rechtswege op 1 december 2022;

Besluit

1. De raadsleden P.D.J. van Dijk, G.J. Keller en I. Tetteroo-Baldinger voor deze installatie te benoemen tot leden van de commissie Onderzoek geloofsbrieven;
2. Het tijdelijk ontslag van mevr. A. van Zijl-Hoek te verlengen met 16 weken, voor de periode van 11 augustus 2022 tot en met 1 december 2022;
3. Tijdelijk toe te laten als lid van de gemeenteraad van de gemeente Buren: mevrouw. E. Schlösser. Het raadslidmaatschap van mevr. E. Schlösser eindig van rechtswege op 1 december 2022;

Toelichting

Het raadsbesluit is per acclamatie genomen.

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
20 september 2022	**D.130077**	**D.130080** **Z.044795**

Onderwerp **Raadsbesluit voorstel verlenging tijdelijke vervanging mevr. A. van Zijl-Hoek door mevr. E. Schlösser (D66)**

De Gemeenteraad van Buren,

- gelezen het schriftelijk verzoek tot verlenging van het ziekteverlof van mevr. A. van Zijl-Hoek;
- gezien en onderzocht de geloofsbrief en de daarbij behorende stukken;
- gelet op de artikelen X10, X11, X12 V4 en V12 van de Kieswet;

besluit:

1. De raadsleden P.D.J. van Dijk, G.J. Keller en I. Tetteroo-Baldinger voor deze installatie te benoemen tot leden van de commissie Onderzoek geloofsbrieven;
2. Het tijdelijk ontslag van mevr. A. van Zijl-Hoek te verlengen met 16 weken, voor de periode van 11 augustus 2022 tot en met 1 december 2022;
3. Tijdelijk toe te laten als lid van de gemeenteraad van de gemeente Buren: mevrouw. E. Schlösser. Het raadslidmaatschap van mevr. E. Schlösser eindig van rechtswege op 1 december 2022;

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022,

De griffier, De voorzitter,

J.J. Rochat J.P.M. Meijers

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer
20 september 2022	**D.130077** **Z.044795**

Voorstel ingebracht door	Griffie
Portefeuillehouder	J.P.M. Meijers
Begrotingsprogramma en taakveld	

Onderwerp	**Raadsvoorstel verlenging tijdelijke vervanging mevr. A. van Zijl-Hoek door mevr. E. Schlösser (D66)**

Voorgesteld besluit

Het tijdelijk ontslag van mevr. A. van Zijl-Hoek en haar vervanging door mevr. E. Schlösser te verlengen met 16 weken, voor de periode van 10 augustus 2022 tot en met 30 november 2022.

Samenvatting van het voorstel:
Mevrouw A. van Zijl-Hoek, raadslid namens D66, heeft aangegeven tijdelijk haar raadslidmaatschap te willen beëindigen in verband met ziekte. De eerste periode van 16 weken liep tijdens het zomerreces af op 10 augustus 2022. Mevrouw. A. van Zijl-Hoek heeft verzocht om nogmaals tijdelijk ontslag voor een periode van 16 weken.

HOOFDLIJNEN

1. Inleiding

In uw vergadering van 26 april jl. heeft u besloten in te stemmen met het verzoek van mevrouw A. van Zijl-Hoek om haar tijdelijk, d.w.z. voor een periode van 16 weken, als raadslid ontslag te verlenen. U heeft toen tevens besloten om mevr. E. Schlösser gedurende die periode en na goedkeurend onderzoek door de commissie ter onderzoek van de geloofsbrieven, tijdelijk als raadslid toe te laten.

Op 11 oktober 2006 is de wet “Regeling van de tijdelijke vervanging van leden van Tweede Kamer en Eerste Kamer der Staten-Generaal, de provinciale Staten en de gemeenteraden wegens zwangerschap en bevalling of ziekte” van kracht geworden. Hierdoor kunnen raadsleden verzoeken tijdelijk ontslagen te worden als lid van de raad, waardoor het mogelijk wordt een tijdelijk opvolger te benoemen. Deze periode van 16 weken kan nogmaals met zestien weken worden verlengd. Er kan ten hoogste drie maal per zittingsperiode tijdelijk ontslag worden verleend.

Mevr. Van Zijl-Hoek heeft aangegeven dat zij nog niet in staat is om haar werkzaamheden te hervatten. Zij heeft dan ook verzocht om nogmaals tijdelijk ontslagen te worden voor een periode van 16 weken. Voor de tijdelijke vervanging door mevrouw Schlösser is de formele procedure doorlopen van benoeming, onderzoek geloofsbrieven, toelating en beëdiging. Aangezien het hier gaat om een aansluitende verlenging van de vervanging en er geen wijzigingen zijn voor wat betreft nevenfuncties van mevrouw Schlösser is het voldoende om in te stemmen met verlenging van de tijdelijke vervanging.

2. Doel / meetbaar effect

Met dit voorstel wordt gebruik gemaakt van de wettelijke mogelijkheid van verlenging van het tijdelijk ontslag van een raadslid wegens ziekte met de consequentie van verplichte tijdelijke vervanging. Wij stellen u voor om het tijdelijk ontslag van mevrouw van Zijl-Hoek en haar vervanging door mevrouw E. Schlösser te verlengen met 16 weken, voor de periode van 11 augustus t/m 1 december 2022.

3. Argumenten

1.1 De wet staat tijdelijke vervanging toe
Op grond van de Kieswet kunnen raadsleden verzoeken om tijdelijk ontslagen te worden wegens zwangerschap en bevalling of ziekte, waardoor het mogelijk wordt om een vervanger te benoemen voor 16 weken. Een raadslid kan per raadsperiode maximaal 3 keer van deze gelegenheid gebruik maken.

4. Kanttekeningen

De gemeentewet staat vervanging beperkt toe. De tijdelijke vervanging is voor een tweede periode van 16 weken, ingaande 11 augustus 2022 tot 1 december 2022. Het vervangende raadslid, mevrouw. E. Schlösser, is na afloop van deze periode van rechtswege ontslagen. Mevrouw Van Zijl-Hoek treedt met ingang van de eerste dag na de vervangingsperiode van rechtswege weer als raadslid aan, tenzij vooraf verlenging van het ziekteverlof is aangevraagd met opnieuw 16 weken. Dit is dan de laatste keer dat het verlof verlengd kan worden, omdat binnen één zittingsperiode een lid hooguit 3 keer gebruik kan maken van dit recht.

TOELICHTING EN UITVOERING

5. Financiën
Het tijdelijk ontslag wordt niet gelijkgesteld met aftreden. Het raadslid dat vervangen wordt behoudt de raadsvergoeding en de helft van de onkostenvergoeding. Dat de onkostenvergoeding ten dele wordt voortgezet heeft als reden dat aangegane verplichtingen zoals abonnementen e.d. blijven doorlopen. De vervanger ontvangt de volledige raadsvergoeding en de volledige onkostenvergoeding. De extra kosten worden bij de jaarrekening verantwoord.

6. Communicatie
Van de verlenging van het ziekteverlof mevr. A. van Zijl-Hoek en de verlenging van het tijdelijk raadslidmaatschap van mevr. E. Schlösser (D66) zal via diverse communicatiekanalen melding worden gemaakt.

7. Uitvoering en planning
n.v.t.

8. Participatie
n.v.t.

9. Duurzaamheid
n.v.t.

Bijlagen:
- Aanvraag verlenging tijdelijke vervanging mevr. A. van Zijl-Hoek door mevr. E. Schlösser (D66) (vertrouwelijk)

Inlichtingen bij:

Naam	J.J. Rochat, Griffier a.i.
Domein	Griffie

Raadsvergadering

Dossiernummer	2425
Extern Zaak ID	Z.044741
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 september 2022
Agendapunt	5
Titel	Aanwijzen 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad
Organisatieonderdeel	Griffie
Eigenaar	Weststrate, D.J.
Portefeuillehouder	

Bijlagen
Raadsvoorstel Aanwijzen 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad
Raadsbesluit benoeming 2e plaatsvervangend voorzitter gemeenteraad

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Agendacommissie	24 augustus 2022
Raadsvergadering	**20 september 2022**

Toelichting

Op dit moment kent de gemeenteraad van Buren nog geen 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad. Om de situatie te voorkomen dat zowel de voorzitter alsmede ook de 1e plaatsvervangend voorzitter afwezig of niet in staat zijn de orde van de vergadering te leiden, dient er een 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad benoemd te worden die met mandaat de raadsvergadering kan voorzitten.

Voorgesteld besluit

1. de heer H.N. van Vierssen te benoemen als 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad;

Besluit

1. de heer H.N. van Vierssen te benoemen als 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad;

Toelichting

Het raadsbesluit is per acclamatie genomen.

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer
22 september 2022	**D.129942** **Z.044741**

Voorstel ingebracht door J.J. Rochat
Portefeuillehouder
Begrotingsprogramma en taakveld Bestuur

Onderwerp **Benoeming 2e plaatsvervangend voorzitter gemeenteraad**

oorgesteld besluit
1. de heer H.N. van Vierssen te benoemen als 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad;

Samenvatting van het voorstel
Op dit moment kent de gemeenteraad van Buren nog geen 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad. Om de situatie te voorkomen dat zowel de voorzitter alsmede ook de 1e plaatsvervangend voorzitter afwezig of niet in staat zijn de orde van de vergadering te leiden, dient er een 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad benoemd te worden die met mandaat de raadsvergadering kan voorzitten.

HOOFDLIJNEN

1. Inleiding
Na de verkiezingen GR2022 zijn de interne functies in de gemeenteraad verdeeld waaronder de 1e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad. Een 2e plaatsvervangend voorzitter is op dat moment niet meegenomen.

2. Doel / meetbaar effect
Met dit voorstel wordt de vacature voor 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad van Buren ingevuld.

3. Argumenten
n.v.t.

4. Kanttekeningen
n.v.t.

TOELICHTING EN UITVOERING

5. Financiën
Dit voorstel heeft geen financiële implicaties.

6. Communicatie
Zodra de gemeenteraad met dit voorstel heeft ingestemd, wordt dit via de gebruikelijke communicatiekanalen vermeldt. Daarnaast zal e.e.a. bij de heer H.N. van Vierssen op de website als nevenfunctie worden vermeld.

7. Uitvoering en planning
Na de besluitvorming door de gemeenteraad is de heer H.N. van Vierssen formeel 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad van Buren.

8. Participatie

n.v.t.

9. Duurzaamheid

n.v.t.

Bijlagen:

-

Inlichtingen bij:

Naam	J.J. Rochat, griffier a.i.
Domein	Griffie

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
20 september 2022	**D.129942**	**D.129943** **Z.044741**

Onderwerp **Benoeming 2e plaatsvervangend voorzitter gemeenteraad**

De Gemeenteraad van Buren;

Gelezen het voorstel,

besluit:

1. de heer H.N. van Vierssen te benoemen als 2e plaatsvervangend voorzitter van de gemeenteraad;

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022

De griffier, De voorzitter,

J.J. Rochat J.P.M. Meijers

Besluitenlijst Raadsvergadering

Datum	14-06-2022
Tijd	19:30 - 22:45
Locatie	Raadzaal
Voorzitter	J.P.M. Meijers
Griffier	J.J. Rochat
Aanwezigen	S. van Alfen, D.J. Bult, G. van Droffelaar, G.J. Keller, L.M. de Koning, W.T. van Laar, P.A. Molleman, G.J.D. van Zetten (Gemeentebelangen Buren) C. de Lange, H. Zaaijer (PCG) J.K. van Blijderveen, I.P. Tetteroo-Baldinger, H.N. van Vierssen (VVD Buren) W. van Blijderveen, P.D.J. van Dijk (CDA Buren) E.A. Schlösser (D66) J. de Jonge (Partij voor de Dieren)
Afwezigen	H. Hoek en C. van de Bijl

1 **Opening en mededelingen**

De voorzitter opent om 19.30 uur de vergadering.

Toelichting:

Er is een afmelding ontvangen van mevr. G.W. Hoek (Gemeentebelangen). Er zijn 20 raadsleden aanwezig.

2 **Vaststelling agenda raadsvergadering**

De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

3 **Vaststelling besluitenlijst gemeenteraad**

De besluitenlijsten van de gemeenteraadsvergaderingen van 24 mei en 7 juni worden zonder wijzigingen vastgesteld.

4 **Vragenkwartier**

5 **B-STUKKEN (BESPREEKSTUKKEN)**

5.1 **Vaststellen Omgevingsvisie**

Besluit:

1. De omgevingsvisie gemeente Buren vast te stellen, waarbij de volgende speerpunten centraal staan:
1.1 Evenwichtige groei;
1.2 Gezonde en veilige leefomgeving;
1.3 Sterke voorzieningen;
1.4 Werken aan kwaliteit;
1.5 Naar een multifunctioneel buitengebied;
1.6 Een duurzame toekomst.
2. Er vindt jaarlijks monitoring en evaluatie plaats van de visie. Dit kan leiden tot aanscherping c.q. bijstelling van de visie. De eerste evaluatie vindt plaats per 1 januari 2023. Daarnaast zal minimaal vierjaarlijks een integrale herijking plaatsvinden. De werkwijze hiervoor zal verder worden uitgewerkt in een nog op

te stellen monitoringsplan.
3. Voor de begeleiding van de monitoring en evaluatie wordt voor de duur van de huidige raadsperiode een werkgroep samengesteld, bestaande uit een delegatie van het college van burgemeester en wethouders en een delegatie van de gemeenteraad.

Toelichting:
Het geamendeerde raadsbesluit wordt genomen met 19 stemmen voor en 1 stem (fractie Partij voor de Dieren) tegen.

5.2 Voorgenomen besluit tot oprichting coöperatie CIRTEX U.A. voor AVRI

Besluit:

1. Kennis te nemen van het voornemen van de DB's van GR-Avri en GRWerkzaak Rivierenland om CIRTEX U.A. op te richten.
2. Ten aanzien van het voornemen onder 1. een positieve zienswijze richting de GR-Avri naar voren te brengen met kennisneming van de volgende aandachtspunten:
   a. Keuze voor oprichting van een coöperatie;
   b. Begroting en beoogde formatie;
   c. Risico's en risicobeheersing.

Toelichting:
Het raadsbesluit is unaniem genomen.

6 A-STUKKEN (HAMERSTUKKEN)

6.1 Toetreding Werkzaak Rivierenland tot de coöperatie CIRTEX

Besluit:
Voorgesteld besluit
1. Het college van de gemeente Buren, bij monde van het AB-lid van de Werkzaak, opdracht te geven om het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling Werkzaak Rivierenland toestemming te geven tot oprichting van en deelneming in de coöperatie CIRTEX U.A.
2. Dit besluit kenbaar te maken aan Werkzaak Rivierenland.

Toelichting:
Het raadsbesluit is unaniem genomen.

6.2 Zienswijze begroting en jaarrekening GR Avri

Besluit:
1. Een zienswijze in te dienen op de begroting 2023 van GR Avri op de volgende onderwerpen:
a. Zienswijzenota
b. Toename kosten (en daarmee van de afvalstoffenheffing)
c. Weerstandsvermogen en doelvermogen
2. Een zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2021 van GR Avri op de volgende
onderwerpen:
a. Bevindingen accountant

b. Positief behaald resultaat
3. De zienswijzebrief vast te stellen

Toelichting:
Het raadsbesluit is unaniem genomen.

6.3 Zienswijze GR VRGZ jaarrekening 2021 begroting 2023

Besluit:
1. Een zienswijze in te dienen op de begroting 2023 van de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid op de volgende onderwerpen:
a. Een positieve zienswijze uitbrengen op de begroting 2023 van de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid.
2. Een zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2021 van de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid op de volgende onderwerpen:
a. Een positieve zienswijze uitbrengen op de jaarrekening 2021 van de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid.
b. Een kanttekening opnemen dat voorstellen voor resultaatbestemmingen en stortingen in een bestemmingsreserve via de reguliere processen horen te verlopen.
c. Een kanttekening opnemen om uitleg over en nadere duiding van de hoogte van het bedrag van € 450.000 voor de ontwikkelingen omtrent duurzaamheid te vragen.
3. De zienswijzebrief vast te stellen.

Toelichting:
Het raadsbesluit is unaniem genomen.

6.4 Zienswijze begroting 2023 en jaarrekening 2021 GR Werkzaak Rivierenland

Besluit:
De raad voor te stellen:

1. Een positieve zienswijze in te dienen op de begroting 2023 van GR Werkzaak Rivierenland.
2. Een positieve zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2021 van GR Werkzaak Rivierenland.
3. De zienswijzebrief vast te stellen.

Toelichting:
Het raadsbesluit is unaniem genomen.

6.5 Zienswijze GGD Gelderland-Zuid Begroting '23 & Jaarstukken '21

Besluit:

1. Een zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2021 van de GGD Gelderland-Zuid op de volgende onderwerpen:

   a. In te stemmen met de concept jaarrekening 2021
   b. In te stemmen met het toevoegen van het positief resultaat van € 149.000,- aan de algemene reserve

2. Een zienswijze in te dienen op de begroting 2023 inclusief de begrotingswijziging 2022 van de GGD Gelderland-Zuid op de volgende onderwerpen:
a. In te stemmen met de begrotingswijziging 2022 op de volgende punten:
i. Bijzondere Zorg (voor 2022 en 2023)
ii. Concerncontroller
iii. Toezicht kinderopvang

b. In te stemmen met de begroting 2023 op de volgende punten:
i. De indexering van de uniforme inwonersbijdrage voor 2023
ii. Het doorschuiven van middelen, waaronder Rijksvaccinatieprogramma, Toezicht Kinderopvang en Wet verplichte GGZ
iii. Besparingen, uitgezonderd Veilig Thuis (zie punt c.i.)

c. Niet in te stemmen met de begroting 2023 op de volgende punten:
i. Verhoging lasten én besparing op Veilig Thuis
ii. Verhoging totale lasten Overhead (slechts gedeeltelijk)
iii. Structurele ophoging van € 175.000 voor informatie gestuurd werken vanaf 2023 (slechts incidenteel voor 2023)

3. De zienswijzebrief vast te stellen en de voorlopige zienswijze te sturen naar het dagelijks bestuur van de GGD Gelderland-Zuid.

Toelichting:
Het raadsbesluit is unaniem genomen.

6.6 Zienswijze jaarrekening 2021 en begroting 2023 ODR

Besluit:
1. Een zienswijze in te dienen op de begroting 2023 van de Omgevingsdienst Rivierenland op de volgende onderwerpen:
a. Aangeven dat de reactie op door Buren ingediende zienswijze op de kaderbrief duidelijk is;
b. Een positieve zienswijze geven op de begroting 2023 van de Omgevingsdienst Rivierenland.
2. Een zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2021 van de Omgevingsdienst Rivierenland op de volgende onderwerpen:
a. In te stemmen een bedrag van € 100.000 tot uiterlijk eind 2023 beschikbaar te stellen als dekking voor de frictiekosten als gevolg van de organisatie ontwikkeling;
b. In te stemmen het restant rekeningresultaat ter hoogte van € 307.881 uit te keren aan de deelnemers conform voorgestelde verdeling (Buren ontvangt een teruggave van € 44.290).
3. De zienswijzebrief vast te stellen.

Toelichting:
Het raadsbesluit is unaniem genomen.

6.7 Zienswijze jaarrekening 2021 en begroting 2023 Regio Rivierenland

Besluit:

1. Een zienswijze in te dienen op de begroting 2023 van Regio Rivierenland op de volgende onderwerpen:
a. Aangeven dat de reactie op door Buren ingediende zienswijze op de kaderbrief duidelijk is;
b. Een positieve zienswijze geven op de begroting 2023 van de Regio Rivierenland.
2. Een zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2021 van Regio Rivierenland op de volgende onderwerpen:
a. In te stemmen het restant rekeningresultaat ter hoogte van € 83.000 uit te keren aan de deelnemers conform voorgestelde verdeling (Buren ontvangt een teruggave van
€ 8.993);
b. Zorgen kenbaar maken over financiële risico's van het inkoopbureau.
3. De zienswijzebrief vast te stellen.

Toelichting:
Het raadsbesluit is unaniem genomen.

6.8 Jaarrekening 2021 en Begroting 2023 Regionaal Archief Rivierenland

Besluit:

1. Een zienswijze in te dienen op de begroting 2023 van Regionaal Archief Rivierenland op de volgende onderwerpen:
   a. Een positieve zienswijze uitbrengen op de begroting 2023.
   b. In de zienswijzebrief een kanttekening opnemen over de mogelijk aangekondigde claim op de gelden die de gemeente ontvangt via de Algemene Uitkering voor de uitvoering van de Wet Open Overheid.
2. Een zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2021 van Regionaal Archief Rivierenland op de volgende onderwerpen:
   a. Een positieve zienswijze uitbrengen op de jaarrekening 2021 van het Regionaal Archief Rivierenland.
3. De zienswijzebrief vast te stellen.

Toelichting:
Het raadsbesluit is unaniem genomen.

6.9 Benoeming vertegenwoordigers gemeenschappelijke regeling Avri

Besluit:
1. Wethouder J.P. Neven door de raad te laten benoemen als lid van het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling Avri en wethouder M. de Bas te benoemen als
plaatsvervangend lid.

Toelichting:
Het raadsbesluit is unaniem genomen.

7 INFORMATIE-UITWISSELING

7.a Informatie-uitwisseling over niet geagendeerde agendapunten

n.v.t.

7.b **Vragen aan voorzitters werkgroepen/forums**

n.v.t.

7.c **Terugkoppeling regionale samenwerking/VNG-commissie raadsleden en griffiers**

n.v.t.

8 **MOTIE VREEMD AAN DE ORDE VAN DE DAG**

De motie is unaniem aangenomen.

8.a **Motie vreemd VVD m.b.t. wateroverlast Lienden**

9 **Sluiting**

De voorzitter sluit de vergadering om 22.45 uur.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022

de griffier,	de voorzitter,
J.J. Rochat	J.P.M. Meijers

Besluitenlijst Raadsvergadering

Datum	05-07-2022
Tijd	19:30 - 22:30
Locatie	Raadzaal
Voorzitter	J.P.M. Meijers
Griffier	J.J. Rochat (Griffier)
Aanwezigen	S. van Alfen, D.J. Bult, G. van Droffelaar, H. Hoek, G.J. Keller, L.M. de Koning, W.T. van Laar, P.A. Molleman, G.J.D. van Zetten (Gemeentebelangen Buren) C. van de Bijl, C. de Lange, H. Zaaijer (PCG) J.K. van Blijderveen, I.P. Tetteroo-Baldinger, H.N. van Vierssen (VVD Buren) W. van Blijderveen, P.D.J. van Dijk (CDA Buren) E.A. Schlösser (D66)
Afwezigen	M.A. Arentz J. Marringa (PvdA-GroenLinks) en J. de Jonge (Partij voor de Dieren)
Portefeuille-houders	E.M de Bas, M. Bettink-Pierik, K.A. Maier, J.P. Neven
Toelichting	De agenda is vastgesteld door de agendacommissie en aangevuld vanuit de Voorbespreking. Deze vergadering wordt live uitgezonden en is later terug te kijken op de website van de gemeente.

1 Opening en mededelingen

De voorzitter nodigt u uit tot het bijwonen van de openbare vergadering van de gemeenteraad die gehouden wordt op dinsdag 5 juli, aanvang 16.00 uur. De vergadering wordt uitgezonden vanuit de Raadzaal van het gemeentehuis van Buren, De Wetering 1 te Maurik. De agenda en alle bijbehorende stukken zijn door raads- en collegeleden digitaal in te zien via iBabs. Het publiek kan de stukken inzien via www.buren.nl/De gemeente/Gemeenteraad/Agenda en vergaderstukken. De vergadering wordt uitgezonden via www.buren.nl/De gemeente/live-uitzendingen en is via deze link ook achter nog terug te bekijken.

Besluit:

De voorzitter opent om 16.00 uur de vergadering.

2 Vaststelling agenda raadsvergadering

De raad wordt voorgesteld de agenda van vandaag vast te stellen.

Besluit:

De agenda wordt vastgesteld met de toevoeging van 2 moties vreemd aan de orde van de dag, te weten:
agendapunt 7.1. Motie vreemd CDA e.a. over de Stikstofreductie
agendapunt 7.2. Motie vreemd PCG over Capaciteit van het elektriciteitsnetwerk

3.a **Afscheid van dhr. C. van den Bijl, raadslid PCG Buren**

Dhr. C. van den Bijl heeft te kennen gegeven zijn raadslidmaatschap te willen beëindigen. Hij heeft hiervoor op 30 mei jl. een ontslagverzoek ingediend. In deze vergadering wordt bij zijn afscheid als raadslid stilgestaan.

3.b **Toelating en installatie van dhr. J.G. Keuken als raadslid PCG Buren**

Nadat dhr. van den Bijl afscheid heeft genomen als raadslid namens PCG Buren zal dhr. J. Keuken worden geïnstalleerd als nieuw raadslid.

Besluit:

De raad besluit unaniem:
1. om met terugwerkende kracht de Commissie Onderzoek geloofsbrief te installeren, bestaande uit de leden:
- mevr. I.P. Tetteroo-Baldinger
- de heer P.D.J. van Dijk
- de heer G.J. Keller, voorzitter
2. na het horen van het advies van de Commissie Onderzoek geloofsbrief, dhr. J.G. Keuken toe te laten als nieuw lid van de gemeenteraad.

4 **Vaststelling besluitenlijst gemeenteraad 14 juni 2022**

De raad wordt voorgesteld de besluitenlijst van 14 juni 2022 vast te stellen.

Besluit:

Geen

Toelichting:

De besluitenlijst van de vergadering van 14 juni jl. is nog niet gereed en kan als zodanig nog niet gepubliceerd worden. Deze zal z.s.m. nagestuurd worden. Besluitvorming hierover vindt plaats in de raadsvergadering van 20 september.

5 **A-STUKKEN (HAMERSTUKKEN)**

5.1 1e bestuursrapportage 2022

In de eerste bestuursrapportage van 2022 rapporteert het college aan de raad over beleidsmatige en financiële afwijkingen op de lopende programmabegroting. De rapportage stelt de raad in de gelegenheid om beleidsinhoudelijk, qua planning of financieel bij te sturen. De eerste bestuursrapportage 2022 heeft een negatief saldo van € 505.834. Met deze bijstelling van de begroting loopt het verwachte tekort 2022 op naar € 1.066.000. De effecten van deze bestuursrapportage voor de jaren na 2022 worden meegenomen in de kadernota 2023.

Besluit:

1. De eerste bestuursrapportage 2022 vast te stellen
2. De begrotingswijziging ‘eerste bestuursrapportage 2022 (2022/04)’ vast te stellen.

Toelichting:

Het besluit is unaniem zonder stemming (bij hamerslag).

5.2 Bestemmingsplan Maurik, ontsluitingsweg Doejenburg II

Om de nieuwe ontsluitingsweg op bedrijventerrein Doejenburg II mogelijk te maken, is het noodzakelijk het geldende bestemmingsplan aan te passen. Het bestemmingsplan ‘Maurik, ontsluitingsweg Doejenburg II’ vestigt een bestemming Verkeer voor de nieuwe ontsluitingsweg. Het college stelt de raad voor het bestemmingsplan vast te stellen.

Besluit:

1. De raad voorstellen:
a. in te stemmen met de Nota zienswijzen bestemmingsplan ‘Maurik, ontsluitingsweg Doejenburg II’;
b. het bestemmingsplan ‘Maurik, ontsluitingsweg Doejenburg II’ met identificatienummer NL.IMRO.0214.MAUDoejenburg-BVA1 vast te stellen.

Toelichting:

Het besluit is unaniem zonder stemming (bij hamerslag).

6 B-STUKKEN (BESPREEKSTUKKEN)

6.1 Jaarstukken 2021 Gemeente Buren

Met het vaststellen van de jaarrekening en het jaarverslag 2021, zetten we de laatste stap in de planning en control cyclus 2021. In het jaarverslag leggen wij verantwoording af over de uitvoering van het beleid en de behaalde resultaten in 2021. In de jaarrekening vindt u daarvan de financiële vertaling. De coronacrisis heeft ervoor gezorgd dat we in 2021 niet alles konden uitvoeren zoals we van tevoren bedachten. Daarom stellen we voor een aantal budgetten voor specifieke projecten over te hevelen naar 2022. Dit opdat we de afgesproken doelen alsnog kunnen halen. Als gevolg hiervan en na vaststelling van de voorgestelde besluiten (resultaatbestemming) sluiten we 2021 af met een positief resultaat van € 4.094.000 en met een toename van de algemene reserve met € 3.115.000.

Besluit:

Het jaarverslag en de jaarrekening 2021 vast te stellen.
2. Het positieve rekeningresultaat van € 4.094.000 als volgt te bestemmen:
a. Een bedrag van € 857.000 aan te wenden ter dekking van de overhevelingen van 2021 naar 2022 die op 26 april door de Raad zijn vastgesteld.
b. Een bedrag van € 122.000 te storten in een nieuwe bestemmingsreserve duurzaamheid.
c. Het restant, zijnde € 3.115.000, ten gunste van de algemene reserve te brengen.
3. De herziene grondexploitaties per 1 januari 2022 vast te stellen en € 1.087.800 beschikbaar te stellen voor uitvoeringskosten en € 2.654.000 te ramen voor opbrengst verkopen

Toelichting:

Het besluit is unaniem zonder stemming (bij hamerslag).

6.2 Kadernota 2023

In deze Kadernota schetsen we het financieel perspectief voor de jaren 2023-2026. Dit perspectief is gebaseerd op een aantal financiële uitgangspunten, waaronder de loon- en prijsindexering. Ze vormen ze de basis voor het opstellen van de nieuwe begroting 2023. In deze kadernota is een aantal financiële effecten nog niet meegenomen. Deze brengen we in beeld bij de begroting 2023. Het gaat om het financiële effect van:
- beleidsvoorstellen die in september en oktober zijn geagendeerd;
- de uitwerking van het coalitieakkoord “Samen werken aan het Buren van morgen 2022-2026”;
- de vervangingsinvesteringen.

Besluit:

besluit:
1. De Kadernota 2023 vast te stellen;
2. De financiële uitgangspunten 2023 vast te stellen;

Toelichting:

Het besluit is unaniem zonder stemming (bij hamerslag). De motie ‘Snelheid aanbrengen in kleinschalige duurzaamheidsinitiatieven’ van Gemeentebelangen is unaniem aangenomen.

7 MOTIES VREEMD AAN DE ORDE VAN DE DAG

7.1 Motie vreemd CDA e.a. over Stikstofreductie

Er is door het CDA e.a. een motie vreemd aan de orde van de dag aangekondigd die gaat over Stikstofreductie.

Besluit:

Daarom roept de gemeenteraad het college op:
1. Binnen haar bevoegdheden een dialoog op gang te brengen samen met LTO en andere belanghebbende partijen;
2. hierover de raad per kwartaal te informeren zodat de raad zijn rol kan pakken richting de Provinciale Staten en de gemeenteraden van de regiogemeenten.
3. deze motie onder de aandacht te brengen van Gedeputeerde Staten van provincie Gelderland alsook de colleges van de betreffende regiogemeenten.

Toelichting:

De motie wordt met algemene stem aangenomen.

7.2 Motie vreemd PCG over Capaciteit van het elektriciteitsnetwerk

Er is door de PCG e.a. over een motie vreemd aan de orde van de dag aangekondigd die gaat over de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk.

Besluit:

Geen

Toelichting:

De motie is ingetrokken mede n.a.v. de toezegging van wethouder de Bas om Liander uit te nodigen om de raad te informeren over dit onderwerp.

8 Sluiting

Besluit:
De voorzitter sluit de vergadering om 21.20 uur.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022

de griffier,	de voorzitter,
J.J. Rochat	J.P.M. Meijers

Raadsvergadering

Dossiernummer	2369
Extern Zaak ID	Z.041127
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 september 2022
Agendapunt	8.1
Titel	Visie recreatie en toerisme 2022
Organisatieonderdeel	Domein Ruimte
Eigenaar	Hoek, R.M. van
Portefeuillehouder	K.A. Maier

Bijlagen
Raadsvoorstel Visie recreatie en toerisme 2022
Raadsbesluit Visie recreatie en toerisme 2022
Bijlage 1: Nota Economie 'Samen aan slag'
Bijlage 2: Visie recreatie en toerisme 2022
Beantwoording technische vragen VVD CDA Voorbespreking - Visie op Recreatie en Toerisme
Motie M1 Gemeentebelangen over Lokale heffingen
Motie M2 PvdA-GroenLinks over Participatie bij uitwerking visie
Motie M3 PCG e.a. over Agrarische Nevenactiviteiten
Amendement A1 Partij voor de Dieren e.a. over Uiterwaarden - aangepast

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Collegevergadering	12 juli 2022
Agendacommissie	24 augustus 2022
Voorbespreking I	6 september 2022
Raadsvergadering	**20 september 2022**

Toelichting

In de Visie Recreatie en Toerisme leggen we de focus op vier thema's, namelijk Promotie & Samenwerking, Verblijfsrecreatie, Routes en Activiteiten & Evenementen. Door de Visie Recreatie en Toerisme beschrijft de gemeente Buren welke ambities en opgaven zij heeft gericht op de thema's. Daarnaast zijn binnen de visie ambities en opgaven beschreven gericht op drie gebieden, namelijk Stad Buren, Eiland van Maurik en Buitengebied &

Recreatieplassen. Via deze visie geeft de gemeente de belangrijkste kansen, knelpunten en opgaven voor de drie gebieden aan.

Voorgesteld besluit

1. stemt in met de Visie Recreatie en Toerisme, in het bijzonder met de doelststelling om niet in te zetten op maximale groei van recreatie, maar het streven naar een optimale balans tussen vraag, aanbod en draagkracht van de omgeving.
2. stemt in met de ambitie binnen de visie voor het oprichten van een Toeristisch Platform om het organiserend vermogen te versterken.
3. neemt kennis van de kansen en knelpunten op het gebied van promotie en samenwerking, routes en activiteiten en verblijfsrecreatie en gaat akkoord met de uitvoering van de genoemde opgaven.
4. neemt kennis van de kansen en knelpunten in de gebieden Stad Buren, Eiland van Maurik en het buitengebied en recreatieplassen en gaat akkoord met de uitwerking naar gebiedsvisies/programma's als vervolgstap voor de genoemde opgaven conform de uitwerking van de omgevingsvisie.
5. neemt het benodigde budget van € 30.000 mee bij de behandeling van de begroting 2023

Besluit

1. stemt in met de Visie Recreatie en Toerisme, in het bijzonder met de doelststelling om niet in te zetten op maximale groei van recreatie, maar het streven naar een optimale balans tussen vraag, aanbod en draagkracht van de omgeving.
2. stemt in met de ambitie binnen de visie voor het oprichten van een Toeristisch Platform om het organiserend vermogen te versterken.
3. neemt kennis van de kansen en knelpunten op het gebied van promotie en samenwerking, routes en activiteiten en verblijfsrecreatie en gaat akkoord met de uitvoering van de genoemde opgaven.
4. neemt kennis van de kansen en knelpunten in de gebieden Stad Buren, Eiland van Maurik en het buitengebied en recreatieplassen en gaat akkoord met de uitwerking naar gebiedsvisies/programma's als vervolgstap voor de genoemde opgaven conform de uitwerking van de omgevingsvisie.
5. neemt het benodigde budget van € 30.000 mee bij de behandeling van de begroting 2023

Toelichting

Het besluit is per acclamatie genomen.
Een stemverklaring werd afgegeven door de leden G. van Droffelaar (GB) en J.G. Keuken (PCG).

De voorzitter schorst de vergadering om 22.30 uur. De vergadering zal heropend worden op donderdagavond 22 september 2022 om 19.30 uur met agendapunt 8.2.

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer
20 september 2022	**D.118018** **Z.041127**

Voorstel ingebracht door	M. van Hoek
Portefeuillehouder	K. Maier
Begrotingsprogramma en taakveld	Economische promotie

Onderwerp **Visie recreatie en toerisme 2022**

Voorgesteld besluit

1. stemt in met de Visie Recreatie en Toerisme, in het bijzonder met de doelststelling om niet in te zetten op maximale groei van recreatie, maar het streven naar een optimale balans tussen vraag, aanbod en draagkracht van de omgeving.
2. stemt in met de ambitie binnen de visie voor het oprichten van een Toeristisch Platform om het organiserend vermogen te versterken.
3. neemt kennis van de kansen en knelpunten op het gebied van promotie en samenwerking, routes en activiteiten en verblijfsrecreatie en gaat akkoord met de uitvoering van de genoemde opgaven.
4. neemt kennis van de kansen en knelpunten in de gebieden Stad Buren, Eiland van Maurik en het buitengebied en recreatieplassen en gaat akkoord met de uitwerking naar gebiedsvisies/programma's als vervolgstap voor de genoemde opgaven conform de uitwerking van de omgevingsvisie.
5. neemt het benodigde budget van € 30.000 mee bij de behandeling van de begroting 2023.

Samenvatting van het voorstel

De Visie Recreatie en Toerisme gaat in op de uitwerking van het beleid op dit gebied, gezien vanuit een economisch en ruimtelijk perspectief.
Het doel van de Visie Recreatie en Toerisme is:
"Groei van recreatie en toerisme voor bezoekers en inwoners, zodanig dat er jaarrond een optimale balans ontstaat tussen het aanbod aan vraag gestuurde vrijetijdsbeleving, de toeristische druk en de draagkracht van en bijdrage aan de omgeving."

Op het gebied van promotie en samenwerking, routes en activiteiten en verblijfsrecreatie zijn de belangrijkste knelpunten, kansen en opgaven geformuleerd. Hiervoor wordt een toeristisch platform opgericht om de samenwerking en uitvoering verder vorm te geven en is er een uitvoeringsbudget beschikbaar. Ruimtelijk zijn de belangrijkste kansen en knelpunten in de gebieden Stad Buren, Eiland van Maurik en het buitengebied en recreatieplassen benoemd. Als vervolgstap worden de genoemde opgaven uitgewerkt naar gebiedsvisies/programma's conform de uitwerking van de omgevingsvisie. Er komt ook budget beschikbaar om als cofinanciering in te zetten bij ingrepen in de openbare ruimte.

HOOFDLIJNEN

1. Inleiding

Op 21 september 2021 is de Nota Economie vastgesteld door de raad. De stap naar de uitvoering van de Nota Economie kan nu gezet worden. Onderdeel hiervan is het opstellen en uitvoeren van de Visie Recreatie en Toerisme. De Visie Recreatie en Toerisme gaat in op de uitwerking van het beleid op dit gebied, gezien vanuit een economisch en ruimtelijk perspectief. De visie maakt daarbij gebruik van de uitgangspunten in de Nota Economie, maar legt ook de verbinding met de omgevingsvisie, het regionaal economisch ambitiedocument 2022-2025, de integrale gebiedsagenda Rivierenland en de Toekomstvisie Buren. De Visie Recreatie en Toerisme 2022 is als bijlage toegevoegd aan het raadsvoorstel.

In de Visie Recreatie en Toerisme leggen we de focus op vier thema's, namelijk Promotie & Samenwerking, Verblijfsrecreatie, Routes en Activiteiten & Evenementen. Door de Visie Recreatie en Toerisme beschrijft de gemeente Buren welke ambities en opgaven zij heeft gericht op de thema's. Daarnaast zijn binnen de visie ambities en opgaven beschreven gericht op drie gebieden, namelijk Stad Buren, Eiland van Maurik en Buitengebied & Recreatieplassen. Via deze

visie geeft de gemeente de belangrijkste kansen, knelpunten en opgaven voor de drie gebieden aan.

2. Doel / meetbaar effect

Het doel van de Visie Recreatie en Toerisme is het stellen van kaders waarbinnen recreatieve ontwikkeling kan plaatsvinden in de gemeente Buren. Met de visie willen we richting geven aan de recreatieve en toeristische ontwikkeling in onze gemeente. Zoals aangegeven in de Nota Economie en het regionaal economisch ambitiedocument is het doel niet om het aantal toeristen en recreanten maximaal te laten groeien, maar:

"Groei van recreatie en toerisme voor bezoekers en inwoners, zodanig dat er jaarrond een optimale balans ontstaat tussen het aanbod aan vraag gestuurde vrijetijdsbeleving, de toeristische druk en de draagkracht van en bijdrage aan de omgeving."

3. Argumenten

1.1. *De Visie Recreatie en Toerisme sluit aan op de doelstellingen en ambities zoals benoemd in de toekomst oriëntatie Buren en de omgevingsvisie Buren.*
- Focus is niet op maximale groei maar op evenwichtige groei (en bescheiden bruis).
- Bij de ontwikkeling van recreatie en toerisme wordt de balans gezocht met de omgeving.

1.2. *Recreatie en Toerisme is geen uitvoerende kerntaak van de gemeente zelf en voor het bereiken van de doelstellingen en ambities is samenwerking met de betrokkenen essentieel.*
- Voor het opstellen van het beleid is succesvol samengewerkt met een klankbordgroep vanuit de verschillende sectoren (horeca, verblijfsrecreatie, musea, dagrecreatie, vrijwilligersorganisaties).
- Met de oprichting van een toeristisch platform kunnen we deze samenwerking bestendigen en uitbouwen.
- Het toeristisch platform kan fungeren als klankbord van de gemeente maar stimuleert ook de onderlinge samenwerking en kennisdeling.

1.3. *De Visie Recreatie en Toerisme biedt inzicht in de ambities en opgaven binnen de gemeente Buren voor de thema's: Promotie en Samenwerking, Verblijfsrecreatie, Routes, Activiteiten en evenementen.*
- Binnen de bovengenoemde thema's zijn hiervoor in samenwerking met verschillende stakeholders kansen en knelpunten benoemd. Daaraan zijn ook verschillende opgaven benoemd om hier invulling aan te geven.
- Door kennis te nemen van de analyse en in te stemmen met de opgaven wordt invulling gegeven aan het te voeren beleid op economisch en ruimtelijke vlak.
- De uitvoering kan hiervoor worden uitgewerkt in het accountplan Economie en de uitvoering van de omgevingsvisie.

1.4. *De Visie Recreatie en Toerisme biedt inzicht in de ruimtelijke kansen, knelpunten en opgaven voor de gebieden Stad Buren, Eiland van Maurik en Buitengebied & Recreatieplassen.*
- Binnen de bovengenoemde gebieden zijn hiervoor in samenwerking met verschillende stakeholders kansen en knelpunten benoemd. Daaraan zijn ook verschillende opgaven benoemd om hier invulling aan te geven.
- Door kennis te nemen van de analyse en in te stemmen met de opgaven wordt invulling gegeven aan het te voeren beleid op economisch en ruimtelijke vlak.
- De uitvoering kan hiervoor worden uitgewerkt in het accountplan Economie en de uitwerking van de omgevingsvisie in onderliggende gebiedsvisies/programma's.
- Initiatieven voor recreatieve ontwikkeling kunnen op basis van de uitgewerkte gebiedsvisies getoetst worden aan wenselijkheid vanuit de visie recreatie en ontwikkeling en de ruimtelijke kaders. Deze uitwerking dient verder in overleg met alle betrokkenen worden opgesteld in lijn met de omgevingsvisie en de visie recreatie en toerisme op basis van gebiedsvisies.

1.5. *Het beschikbare budget (2022) wordt ingezet voor de uitvoering van de Visie Recreatie en Toerisme op het gebied van samenwerking, dienstverlening en promotie. Om ook (structureel) een bijdrage te leveren aan het oplossen van knelpunten en verbeteren van de fysieke*

infrastructuur (fietsenstallingen, bewegwijzering, openbare voorzieningen) is een aanvullende budget nodig.

- Met het aanvullende budget kunnen we expliciet een bijdrage aan de (co-)financiering van ingrepen in de openbare ruimte leveren vanuit de visie recreatie en toerisme.
- Fysieke ingrepen zijn nodig om bepaalde knelpunten op te lossen en een directe bijdrage te leveren aan het verbeteren van de omgeving, waarmee ook zichtbaar wordt gemaakt hoe we zorgen dat er een goede balans is tussen recreatie en toerisme en de omgeving.
- Concrete besteding van de gelden wordt jaarlijks uitgewerkt en gemonitord via het accountplan economie en zoveel mogelijk ingezet als co-financiering (in relatie tot reguliere budgetten openbare ruimte en beheer en provinciale programma's).

4. Kanttekeningen

1.4. *De Visie Recreatie en Toerisme biedt de algemene kaders voor recreatieve ontwikkeling maar doet nog geen uitspraak over specifieke situaties of locaties. Hiervoor is een verdere uitwerking in gebiedsvisies en vervolgens het bestemmingsplan of een omgevingsplan nodig.*

- De gebiedsbijeenkomsten geven inzicht in de situatie in algemene zin, maar bij specifieke aanvragen of ontwikkelingen moet ook gekeken worden naar de mogelijkheden binnen het juridisch en planologische kader. Dit betekent dat in veel gevallen een aanpassing van het bestemmingsplan nodig is of een uitwerking in de vorm van een gebiedsvisie of specifiek omgevingsplan in het kader van de nieuwe Omgevingswet.
- Voor specifieke ontwikkelingen is een omgevingsdialoog met alle stakeholders verplicht. Er is nu gebruik gemaakt van een gerichte stakeholderparticipatie bij de totstandkoming van de visie.
- Om de ruimtelijke en economische ontwikkelingen te sturen wordt er nu gebruik gemaakt van de juridische kaders en instrumenten binnen de ruimtelijke ordening en de APV. Indien blijkt uit de praktijk dat dit onvoldoende is voor een succesvolle uitvoering, controle en handhaving dan zal moeten worden onderzocht of het toevoegen van een exploitatievergunning voor verblijfsrecreatie binnen de APV mogelijk en wenselijk is.

1.5. *Voor de uitvoering van de Visie Recreatie en Toerisme zijn beperkte middelen beschikbaar.*
Om de ambities te realiseren en opgaven aan te pakken binnen het bestaande budget is het belangrijk om te prioriteren en duidelijke afspraken te maken met zowel interne als externe betrokken partijen (Bureau Toerisme, Regio Rivierenland, Uiterwaarde, ondernemers, brancheverenigingen). De gemeente investeert niet direct in recreatieve ontwikkelingen maar faciliteert de samenwerking en totstandkoming van particuliere initiatieven en heeft beperkte middelen om hierin de juiste randvoorwaarden te scheppen. Er wordt een beperkt budget gevraagd voor fysieke ingrepen in de openbare ruimte die vanuit de gemeente kunnen worden gedaan. Voor de gebiedsgerichte uitwerking is nog geen capaciteit of budget begroot en ook als er nog meer budget nodig is vanuit de doelstellingen van de visie, dan moet hier apart budget voor worden gecreëerd. Mogelijk kan hierbij een verbinding worden gemaakt met de baten uit verblijfsbelasting, maar op dit moment is die er niet.

TOELICHTING EN UITVOERING

5. Financiën

Voor de uitvoering is in 2022 een budget van afgerond 110.000 euro beschikbaar en 0,5 FTE. Afgerond 50.000 euro daarvan is meerjarig begroot en 60.000 euro is beschikbaar in verband met de overheveling van budget uit 2021 die beschikbaar was gesteld voor de verduurzaming van het voetveer (18.000 euro), het uitvoeren van de koepelvisie Buren en de uitvoering van de visie recreatie en toerisme (42.000).

De structurele begroting is gericht op de regionale samenwerking en de bijdrage aan Bureau Toerisme (28.000 euro). En 22.000 euro is gericht op bijdrage voetveer, lokale promotie, bewegwijzering en incidentele projecten. Vanuit team EZ is 0,5 FTE beschikbaar om te zorgen voor samenwerking, ondersteuning en implementatie van de visie. Dit wordt jaarlijks in het accountplan economie opgenomen en gemonitord. In 2022 wordt het incidentele bedrag uit de

overheveling ingezet om naast verduurzaming van het voetveer de uitvoering van de visie recreatie en toerisme in samenspraak met het op te richting Toeristisch Platform Buren en de regionale partners op te starten.

Toerisme zorgt ook voor meer inkomsten voor onze gemeente, inkomsten die gebruikt kunnen worden om onze voorzieningen te verbeteren. De toeristische balans levert zo een positieve bijdrage aan de levendigheid binnen de gemeente. Met als gevolg dat we de leefbaarheid en welvaart vergroten. Als gemeente investeren we niet direct in het aanbod, maar zorgen we wel (ook samen met de regionale partners) voor het stimuleren van de samenwerking, gezamenlijke promotie en afstemming. Op korte termijn is het mogelijk om binnen het genoemde budget de samenwerking aan de verschillende opgaven op te starten en een impuls te geven. Binnen het Accountplan Economie wordt dit jaarlijks uitgewerkt en gemonitord en het budget en de bestedingen worden meegenomen in de financiële en bestuurlijke cyclus.

Op de lange termijn is het wellicht wenselijk om een deel van de verblijfsbelasting (begrote bedragen op jaarbasis 290.000 euro (2022) en 310.000 euro (2023) in te zetten voor gezamenlijke initiatieven als cofinanciering. Hierdoor ontstaat een structureel groter budget om aan de verschillende opgaven te werken en worden resultaten van bepaalde inspanningen ook beloond doordat dit leidt tot hogere inkomsten voor verblijfsbelasting. Op dit moment wordt hier geen besluit over gevraagd, maar bij de evaluatie en monitoring van de uitvoering van de visie kan dit worden meegenomen.

De huidige begroting is gericht op samenwerking, dienstverlening en promotie, maar de visie geeft ook aan dat er bepaalde fysieke ingrepen in de openbare ruimte nodig zijn om knelpunten op te lossen en de situatie te verbeteren. Deze ingrepen zijn nu niet apart begroot binnen de gemeente en komen dan ten laste van budgetten voor beheer en openbare ruimte. Om dit wel expliciet zichtbaar te maken en daarmee een bijdrage te kunnen leveren aan het verbeteren van onze openbare recreatieve infrastructuur (voor bewoners en bezoekers) met name gericht op bewegwijzering, fietsenstallingen en andere openbare voorzieningen wordt een structureel aanvullende budget gevraagd van 30.000 euro. Dit bedrag kan ingezet worden als (co-) financiering om aanpassingen te doen gericht op het oplossen van knelpunten en een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid en kwaliteit van de omgeving.

6. Communicatie

Er wordt een persbericht opgesteld naar aanleiding van de vaststelling van de visie door de raad in september.

7. Uitvoering en planning

Vaststelling van de Visie Recreatie en Toerisme door de gemeenteraad op 20 september 2022. Naar aanleiding van de vaststelling van de visie wordt een gebiedsgerichte aanpak verder uitgewerkt op basis van de ambities, opgaven en acties zoals beschreven in de visie. Dit wordt jaarlijks verwerkt in het accountplan Economie, waarbij de inzet van personeel en uitgaven aan verschillende activiteiten worden beschreven.

8. Participatie

In aanloop naar het opstellen van de Visie Recreatie en Toerisme is een afvaardiging van ondernemers gevraagd om op persoonlijke titel mee te denken over de inhoud van de thema's voor de visie. Een aantal deelnemers hebben deelgenomen aan een klankbordgroep.

Vervolgens zijn vanuit team Economie twee themabijeenkomsten georganiseerd, waarvoor ondernemers breed zijn uitgenodigd om mee te denken over de invulling van de thema's Promotie & Samenwerking, Verblijfsrecreatie, Routes en Activiteiten & Evenementen. Tijdens de twee online bijeenkomsten zijn de wensen en behoeften van de ondernemers opgehaald. De input van de twee sessies is meegenomen in het opstellen van het hoofdstuk gericht op de vier thema's.

Tot slot zijn vanuit team Economie drie gebiedsbijeenkomsten georganiseerd, waarbij ondernemers, inwoners en belangenorganisaties breed zijn uitgenodigd om mee te denken over de invulling van de ruimtelijke randvoorwaarden voor de drie gebieden Stad Buren, Eiland van Maurik en Buitengebied & Recreatieplassen. Tijdens de drie bijeenkomsten zijn de wensen en behoeften van de betrokkenen opgehaald aan de hand van een aantal gesprekstafels. De input

van de drie sessies is meegenomen in het hoofdstuk ‘Ruimte voor Recreatie’ gericht op de drie gebieden.

Zoals aangegeven zullen bij verdere uitwerkingen en beoordelingen van ruimtelijke initiatieven nog breder participatie worden georganiseerd in het kader van de verplichte omgevingsdialoog bij ruimtelijke procedures in het kader van de nieuwe Omgevingswet en conform de werkwijze van de regiekamer en de behandeling van aanvragen voor omgevingsvergunningen.

9. Duurzaamheid

N.v.t.

Bijlagen:

- Bijlage 1: Nota Economie ‘Samen aan slag’
- Bijlage 2: Visie Recreatie en Toerisme 2022

Inlichtingen bij:

Naam	I. Ouwehand- Kristelijn
Domein	Ruimte

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
20 september	**D.118018** **Z.041127**	**D.125269** **Z.041127**

Onderwerp **Visie recreatie en toerisme 2022**

De Gemeenteraad van Buren;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 12 juli 2022;

besluit:

1. stemt in met de Visie Recreatie en Toerisme, in het bijzonder met de doelststelling om niet in te zetten op maximale groei van recreatie, maar het streven naar een optimale balans tussen vraag, aanbod en draagkracht van de omgeving.
2. stemt in met de ambitie binnen de visie voor het oprichten van een Toeristisch Platform om het organiserend vermogen te versterken.
3. neemt kennis van de kansen en knelpunten op het gebied van promotie en samenwerking, routes en activiteiten en verblijfsrecreatie en gaat akkoord met de uitvoering van de genoemde opgaven.
4. neemt kennis van de kansen en knelpunten in de gebieden Stad Buren, Eiland van Maurik en het buitengebied en recreatieplassen en gaat akkoord met de uitwerking naar gebiedsvisies/programma's als vervolgstap voor de genoemde opgaven conform de uitwerking van de omgevingsvisie.
5. neemt het benodigde budget van € 30.000 mee bij de behandeling van de begroting 2023.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022

De griffier, De voorzitter,

J.J. Rochat J.P.M. Meijers

NOTA ECONOMIE

SAMEN AAN DE SLAG

Gemeente Buren
Augustus 2021

GEMEENTE BUREN

Inhoudsopgave

1 Inleiding 1
2 Economische situatie gemeente Buren 2
2.1 Cijfers 2
2.2 Beleid 2
2.3 Conclusies 5
3 Strategie 7
3.1 Algemene strategie 7
3.2 Dienstverlening, procedures en regelgeving 8
3.3 Ruimtelijke uitdagingen en duurzame ontwikkeling 10
3.4 Werkgelegenheid, personeel en talentontwikkeling 12
3.5 Organisatie en samenwerking 14
4 Vervolgstappen en uitvoering 16
5 Bijlagen 18
Bijlage 1: Plan van aanpak Nota Economie 18
Bijlage 2: De Burense economie in cijfers 19
Bijlage 3: Deelnemers aan de klankbordgroep 31
Bijlage 4: Input brainstormsessie ondernemers Buren 32

1 Inleiding

De economie binnen de gemeente Buren is de afgelopen jaren flink gegroeid en het aantal bedrijven gevestigd in de gemeente is de afgelopen vijf jaar gestegen. Om duidelijkheid te scheppen richting de ondernemers binnen de gemeente is het van belang om een lokaal economisch beleid op te stellen.

Voor gemeente Buren is in het verleden nooit een overkoepelende beleidsvisie op het gebied van economie opgesteld met hierin duidelijke beleidsdoelstellingen met bijbehorende ambities. In juli 2019 is de motie 'Stimuleren Lokale Economie' aangenomen. Hierin staat aangegeven dat de gemeente een rol heeft met betrekking tot het versterken van de gezonde lokale economie ten behoeve van de welvaart en leefbaarheid van de samenleving. Wat tevens bijdraagt aan het versterken van de financiële situatie van de gemeente. Daarnaast is in het Coalitieakkoord gemeente Buren (2020 - 2022) 'Daadkrachtig en kerngericht' opgenomen dat een Nota Economie moet worden opgesteld, waarin de gemeente zich inzet voor een sterk en goed ondernemersklimaat.

Het doel van de Nota Economie is het stellen van kaders waarbinnen economische ontwikkeling kan plaatsvinden in de gemeente Buren. Voorheen werden ontwikkelingen beoordeeld op basis van onder andere het Regionaal Economisch ambitiedocument en lokaal beleid op het gebied van Ruimte, Duurzaamheid en Vastgoed. Regionaal wordt gefocust op drie speerpunten, namelijk Logistiek & Werklocaties, Agribusiness en Recreatie & Toerisme. Door middel van de Nota Economie kan de gemeente aangeven op welke manier zij wil aansluiten op het regionale beleid en beschrijft zij op welke onderwerpen zij zich lokaal wil richten. Het thema economie is met veel onderwerpen en opgaven verweven. In de Nota Economie leggen we de focus op een aantal die onder het thema economie vallen en als belangrijk worden geacht, vanuit de gemeentelijke organisatie of vanuit ondernemers (de klankbordgroep).

Ten behoeve van het opstellen van de Nota Economie is een plan van aanpak geschreven[1]. Daarbij is een klankbordgroep van ondernemers gevraagd om advies te geven over de invulling van de Nota Economie. Samen met hen is gebrainstormd over verschillende thema's binnen het thema 'economie'. Er is nagedacht over of thema's al dan niet thuishoren in de Nota en op welke manier de gemeente én ondernemers hier invulling aan kunnen geven.

Leeswijzer

De Nota Economie is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 wordt de economische situatie en inventarisatie van beleid in de gemeente Buren beschreven.
- In hoofdstuk 3 worden de thema's van de Nota Economie toegelicht en wordt aangegeven welke ambitie en eventuele acties aan het thema zijn gekoppeld.
- In hoofdstuk 4 worden globaal de vervolgstappen en uitvoering van de thema's beschreven.

[1] Zie bijlage 1 voor het plan van aanpak Nota Economie.

2 Economische situatie gemeente Buren

In dit hoofdstuk wordt op basis van een analyse de huidige economische situatie in de gemeente Buren beschreven. Er wordt ingegaan op de economische cijfers, het huidige regionale economische beleid en relevant lokale beleid van andere domeinen. Vervolgens wordt dit gebundeld en samengevat, zodat de thema's voor de Nota Economie ontstaan.

2.1 Cijfers

De gemeente Buren kenmerkt zich als ondernemende gemeente. In verhouding tot andere gemeenten in de regio zijn er veel bedrijven gevestigd binnen de gemeentegrenzen. Dit in verhouding tot het aantal inwoners in de gemeente.

Uit onderzoek naar "De Burense economie in cijfers"[2] blijkt dat de gemeente Buren in 2020 8.820 banen en 3.160 vestigingen heeft. De sectoren zakelijke dienstverlening, bouwnijverheid en landbouw & visserij zijn sterk vertegenwoordigd binnen de gemeente. Dit zijn tevens ook de sectoren die de afgelopen vijf jaar sterk zijn gegroeid. Daarentegen laten de sectoren nutsbedrijven, groothandel en financiële dienstverlening minder groei zien. Kijkende naar de werkloosheidsgraad kan geconcludeerd worden dat de gemeente Buren goed scoort ten opzichte van de andere gemeenten binnen de regio.

Coronacrisis

Op dit moment heeft de coronacrisis veel impact op ondernemers. We proberen als gemeente ondersteuning te bieden aan bedrijven. Zo is er aan het begin van de coronacrisis een gezamenlijk maatregelenpakket vastgesteld vanuit de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid en de gemeente Buren. Naast het stimuleren van het platform Koop-lokaal Buren, wordt er ruimte geboden aan de uitbreiding van terrassen en wordt er gewerkt met gedoogverklaringen voor het plaatsen van een tijdelijk bouwwerk, zoals een tent of overkapping. Ook zijn er tijdelijke vergunningen afgegeven voor recreatieve ontwikkelingen bij recreatie ondernemers.

Vanuit VNO-NCW Midden, MKB-Nederland Midden, Oost NL en de provincie Gelderland zijn online onderzoeken uitgevoerd met vragen over de impact van de coronacrisis op de omzet, bedrijfsvoering en werkgelegenheid van bedrijven. De uitkomst is zeer verschillend tussen de sectoren. In de vrijetijdssector zijn de klappen het grootst, terwijl logistiek en industrie zelfs positieve ontwikkelingen kent. Het is afwachten hoe de coronacrisis zich verder zal ontwikkelen voor ondernemers. Met deze peilingen heeft de gemeente goed zicht op de ernst van de crisis. Door middel van het stellen van vergelijkbare vragen aan ondernemers in gemeente Buren kan inzicht verkregen worden in de impact van de coronacrisis op ondernemers in onze gemeente, vergeleken met de regio en de provincie.

2.2 Beleid

Regionaal beleid

Begin 2021 is het Regionaal Economisch Ambitiedocument 2022-2025 opgesteld. Het Regionale Ambitiedocument is opgesteld om aan te geven op welke thema's de regio zich meer dient te focussen. In het regionale beleid ligt de focus op drie speerpunten namelijk:

Agribusiness: Excelleren in Europa als thuismarkt.

Logistiek en werklocaties: Verduurzaming van een krachtige banenmotor.

Toerisme en recreactie: Regionale economische groei

[2] Zie bijlage 2 voor een uitgebreide uitwerking van het onderzoek.

Samengevat, de ambities die aansluiten bij deze speerpunten:

- Renderende innovatieve ketens binnen de glastuinbouw, fruitteelt, paddenstoelenteelt en laanboomteelt.
- Inzet op een toekomstbestendig logistiek ecosysteem, met focus op stimuleren van vitale werklocaties in de regio.
- Groei van recreatie en toerisme in Rivierenland voor bezoekers en inwoners. Zodanig dat er jaarrond een optimale balans ontstaat tussen het aanbod aan vraaggestuurde vrijetijdsbeleving, de toeristische druk en de draagkracht van de omgeving.

Het Regionaal Economisch Ambitiedocument wordt gelijktijdig met de Nota Economie aan de raad van de gemeente Buren ter besluitvorming aangeboden.

Lokaal beleid

Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie wordt op dit moment opgesteld, verwachting is dat dit document eind 2021 wordt vastgesteld. De Omgevingswet treedt namelijk 1 juli 2022 in werking. In de Omgevingsvisie worden zoeklocaties benoemd voor economische ontwikkeling, toerisme & recreatie. Ook worden locaties benoemd voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. Daarnaast is er aandacht voor behoud van economische ontwikkelingen in de kernen en land- en tuinbouw. De Omgevingsvisie heeft raakvlakken met het economische beleid en hier dient de gemeente in de Nota Economie rekening mee te houden.

Klimaatvisie

De Klimaatvisie gemeente Buren is vastgesteld. Er wordt de komende jaren onder andere ingezet op het stimuleren van het ‘goede gedrag’ vanuit ondernemers én het verduurzamen van de fruitsector. Ook vindt de gemeente het belangrijk dat wordt ingezet op ‘zon op dak’, dat wil zeggen het stimuleren van het plaatsen van zonnepanelen op bedrijventerreinen. Daarnaast zijn in de RES (Regionale Energie Strategie) locaties aangewezen voor grootschalige energieopwekking in de gemeente. Dit zijn thema’s die het economische beleid raken en waar rekening mee gehouden moet worden.

Woonbeleid

De gemeente Buren heeft het Woningprogramma vastgesteld en afspraken gemaakt binnen de regio voor de ontwikkeling van 1400 woningen in de periode 2020 -2030. Daarbij gelden de volgende strategische pijlers, namelijk:

1. Meer diversiteit in de voorraad met behoud van de ‘dorpse’ kwaliteiten.
2. Bouwen voor de jonge doelgroep.
3. Bouwen voor de oudere doelgroep.
4. Aandacht voor betaalbaarheid en vernieuwing van de sociale voorraad.

Daarnaast is door de gemeente aangegeven dat bij nieuwbouw aan aanzienlijke hoeveelheid sociale huurwoningenmoet worden gerealiseerd. Een andere opgave die benoemd wordt is de tijdelijke en permanente woningbouw voor buitenlandse arbeidskrachten.

Regionale samenwerkingen

Regio Rivierenland

Regio Rivierenland is het samenwerkingsverband van acht gemeenten in regio. Regio Rivierenland ondersteunt de samenwerking van gemeenten. Regio Rivierenland is het overheidsonderdeel van FruitDelta Rivierenland, een overkoepelende samenwerking tussen overheid, ondernemers, onderwijs/onderzoek, organisaties en ondernemende inwoners. Om de samenwerking op het gebied van economie te bekrachtigen is het Regionale Economisch Ambitiedocument opgesteld met drie speerpunten (Agribusiness, Logistiek en Werklocaties en Recreatie & Toerisme). Voor elk van de drie speerpunten is er een speerpuntberaad waar bestuurlijk en ambtelijk afstemming plaatsvindt en de verschillende uitvoeringsprogramma’s worden uitgevoerd. Ook op het gebied van wonen, zorg, arbeidsmarkt en vergunningen en afvalverwerking zijn er regionale samenwerkingen. In de meeste gevallen op basis van gemeenschappelijke regelingen en afspraken met uitvoeringsorganisaties zoals Werkzaak Rivierenland, Omgevingsdienst Rivierenland en de AVRI.

Fruitpact
Het Fruitpact is een bijzonder samenwerkingsverband tussen overheid, bedrijfsleven en onderwijs (Universiteit Wageningen, WUR) in het Rivierenland: de Betuwe, het Land van Maas en Waal en de Bommelerwaard. De fruitteelt is van oudsher sterk op deze plek verankerd en heeft veel aanverwante bedrijvigheid, onderwijs en toerisme aangetrokken. Daarmee heeft de sector zich nationaal en regionaal ontwikkeld tot een economisch cluster van betekenis.

Laanboompact
Het Laanboompact is een samenwerkingsverband tussen Tree Centre Opheusden, gemeente Neder-Betuwe, gemeente Overbetuwe, gemeente Buren, Provincie Gelderland en Rabobank West Betuwe, de Universiteit Wageningen (WUR) en andere onderwijsinstellingen. Doelstelling van het Laanboompact is het versterken van de laanboomsector in de Betuwe. De laanboomteelt is een belangrijke bedrijfstak in de regio, waardoor hierin de samenwerking wordt opgezocht.

Stichting Bureau Toerisme (voormalig Bureau Toerisme Rivierenland) (SBT)
De ontwikkeling van Rivierenland als aantrekkelijk en interessant toeristisch recreatief gebied is de komende jaren speerpunt voor de samenwerkende gemeenten in Regio Rivierenland. Samen met het SBT werken de gemeenten aan het bereiken van de ambitie voor het speerpunt Recreatie en Toerisme. Om de ambitie te verwezenlijken wordt aan gezamenlijke opgaven gewerkt en wordt ingezet op een aantal reguliere activiteiten. Vanuit gemeente Buren wordt een algemene bijdrage van 1,06 per inwoner gegeven, gekoppeld aan samenwerkingsafspraken en een jaarplan.

Uit®waarde
Recreatiemaatschappij Uit®waarde ontwikkelt recreatiegebieden en land- en routegebonden voorzieningen in de regio Rivierenland. In de gemeente Buren beheren ze de recreatiegebieden Eiland van Maurik, de Meent en de Beldert en de verschillende routes in de gemeente. Zij werken samen met de gemeente, regio, ondernemers en SBT aan het behoud, onderhoud en ontwikkelingen van recreatieve locaties en routes.

Lokale samenwerkingen

Bedrijventerreinen
Binnen de gemeente zijn vier lokale bedrijventerreinen:

- De Hofstede in Lienden;
- Doejenburg I en II in Eck en Wiel / Maurik;
- ’t Hulster in Buren;
- Beusichem Zuid in Beusichem.

Het is voor de Nota Economie van belang om te kijken naar de ontwikkeling van de huidige bedrijventerreinen en de mogelijke locaties voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen.

Ondernemersverenigingen
Binnen gemeente Buren zijn vijf ondernemersverenigingen:

- Ondernemersvereniging Buren;
- Ondernemersvereniging De Hofstede;
- Ondernemersvereniging Lienden, Ommeren, Ingen;
- Bedrijvenparkvereniging Doejenburg;
- Stichting Ondernemersplatform Buren (OPB).

Stichting Ondernemersplatform Buren (OPB) is de overkoepelende ondernemersvereniging. Dit is een samenwerking tussen de verschillende ondernemersverenigingen in de gemeente Buren.

Het OPB streeft ernaar zoveel mogelijk geledingen uit het bedrijfsleven aan zich te binden. Op die wijze worden lokale ondernemersbelangen behartigd en het ondernemersklimaat verbeterd.

Namens de agrarische sector zijn er drie belangenorganisaties actief in gemeente Buren:

- Land- en Tuinbouworganisatie (LTO) Noord, afdeling de Betuwe;
- Nederlandse Fruitteeltorganisatie (NFO);
- Tree Centre Opheusden (TCO), werkgroep Belangenbehartiging namens de laanboom teelt.

Ten slotte zijn er enkele winkeliersverenigingen actief:

- Winkeliersvereniging Maurik;
- Winkeliersvereniging Buren;
- Winkeliersvereniging Winkelcentrum Lienden.

Het is van belang om het contact met de ondernemers en ondernemersverenigingen te stimuleren, zodat ontwikkelingen besproken en afgestemd kunnen worden. Inmiddels is er ook een horeca-overleg gestart in samenwerking met Koninklijke Horeca Nederland (KHN) en de lokale horeca ondernemers.

2.3 Conclusies

Met behulp van een SWOT-analyse kan de informatie van het onderzoek “De Burense economie in cijfers” en de beleidsanalyse overzichtelijk en eenvoudig weergegeven worden. In de SWOT-analyse worden de interne sterkten en zwakten benoemd vanuit de gemeentelijke organisatie, plus de externe kansen en bedreigingen vanuit de ontwikkeling van de lokale economie.

Interne sterktes
Een gedreven compact team Economische Zaken

Korte lijnen bestuur vanwege structureel overleg

Interne zwaktes
Geen goede integrale aanpak

Veel wet- en regelgeving vanuit verschillende invalshoeken. Dit vraagt vereenvoudiging en verduidelijking.

Veel ad hoc taken, zeer beperkt uitvoeringsbudget en uitvoerende capaciteit

Team EZ focus op uitvoering, te weinig op strategie/beleid

Externe kansen
Ligging

Veel vestigingen: sterke ondernemersdrive

Laag werkloosheidspercentage
Glasvezel in groot deel gemeente

Nieuwe REA 2022-2025 (incl. RIF)

Externe bedreigingen
Minder behoefte winkels waardoor risico op leegstand

Krimp beroepsbevolking na 2030

Ontwikkelingen steeds complexer door stikstof/milieuproblematiek

Corona

Ruimtetekort en regeldruk (agenda technisch)

Ontbreken voldoende personeel

In de aanloop naar het opstellen van de Nota Economie is er een BOT-sessie geweest met het college van de gemeente Buren en een brainstormsessie georganiseerd met de klankbordgroep. Op basis van deze sessies en de economische en beleidsanalyse zijn een aantal hoofdthema's benoemd voor de Nota Economie:

- Dienstverlening, procedures en regelgeving
- Ruimtelijke uitdagingen en duurzame ontwikkeling
- Werkgelegenheid, personeel en talentontwikkeling
- Organisatie en samenwerking

In de volgende hoofdstukken worden de thema's verder uitgewerkt in deelthema's, ambities en acties.

3 Strategie

3.1 Algemene strategie

Als het gaat om de algemene doelstelling voor het economisch beleid, staan drie punten centraal:

Focus op lokale ontwikkelingen en bestaande bedrijven

Focus op sectoren Agribusiness, Logistiek, Recreatie & toerisme en MKB & productiebedrijven.

Verbetering dienstverlening en versterking samenwerking.

Met de focus op de bestaande bedrijven geven we aan dat de doelstelling voor het beleid met name gericht is om de ontwikkeling van de bedrijven die al in de gemeente gevestigd zijn. Vanwege de beperkte beschikbaarheid en bereikbaarheid van nieuwe locaties voor bedrijven, wordt er met name gekeken naar bestaande locaties. Naast de uitgifte van bedrijventerrein Doejenburg II wil de gemeente inzetten op het revitaliseren van de huidige bedrijventerreinen en daar waar mogelijk bedrijven faciliteren op de eigen locatie. In het kader van de omgevingsvisie wordt gekeken naar mogelijke uitbreidingslocaties voor de toekomst, maar ook hier ligt de focus op de behoefte en ruimtevraag vanuit de eigen ondernemers.

Er wordt dus geen specifieke aandacht gegeven aan het aantrekken van nieuwe bedrijven van buiten de gemeente. Binnen de regio Rivierenland en met de provincie zijn hier ook afspraken over gemaakt met name voor de ontwikkeling en vestiging van grootschalige bedrijven (vanaf 4 hectare). Uiteraard biedt de gemeente wel de mogelijkheid om nieuwe bedrijven op bestaande locaties te faciliteren met specifieke aandacht voor bedrijven die passen bij de regionale speerpunten Agribusiness, Logistiek en Recreatie en Toerisme. Vanwege de vele MKB/familiebedrijven gericht op productie of specifieke dienstverlening in de (hoogwaardige) maakindustrie zal in het lokale beleid vanuit de gemeente extra aandacht worden besteed aan deze bedrijven in aanvulling op het regionale beleid.

De focus op de verbetering van de dienstverlening en versterking van de samenwerking sluit aan bij de algemene doelstelling om als gemeente een faciliterende rol te spelen bij de ontwikkeling en stimulering van de lokale economie. Enerzijds door het schetsen van duidelijke kaders en richtlijnen en anderzijds door het actief faciliteren van de samenwerking met het bedrijfsleven, de regio, onderwijs- en onderzoeksinstellingen. Onderdeel van de strategie is om in samenspraak met de verschillende disciplines (ruimte, landschap, beheer, milieu, wonen) ook de mogelijkheden voor deregulering of vereenvoudiging van regels en richtlijnen mogelijk te maken.

In de onderliggende thema's wordt de strategie verder uitgewerkt naar ambities en acties.

3.2 Dienstverlening, procedures en regelgeving

Het thema dienstverlening, procedures en regelgeving staat in het teken van de informatievoorziening vanuit de gemeente. Het is voor ondernemers van belang dat de gemeente een goede gesprekspartner is, dat zij met vragen bij de gemeente terecht kunnen en de gestelde kaders en richtlijnen voor ondernemers duidelijk zijn.

Situatieschets
Ondernemers hebben te maken met een veelheid aan regels en richtlijnen vanuit de verschillende overheden. Hiervoor geldt vaak ook dat informatie versnipperd is en er soms ook onduidelijkheid is over de juiste contactpersonen bij de gemeente. Indien zij een vraag hebben, weten zij vaak niet via welke weg zij de gemeente kunnen bereiken of waar informatie te vinden is. Daarbij is het vaak onduidelijk wat de geldende wet- en regelgeving betekent in een specifieke situatie voor ondernemers. Dit leidt in sommige gevallen tot frustratie, lange looptijden van procedures en het gevoel van willekeur. Voor de gemeente is het vaak ingewikkeld om flexibel mee te denken en mee te werken, rekening houdend met alle verschillende regels en invalshoeken.

Aandachtspunten
Vanuit de ondernemers heerst een gevoel van afstand richting de gemeente/overheid. Dit gaat samen met het gegeven dat Buren een kleine gemeente is en het kleine team Economische Zaken (capaciteit). Echter is het een belangrijk punt om op te pakken. Ondernemers hebben soms geen duidelijk beeld van de wegen binnen de gemeente, waardoor vragen niet altijd op de juiste plek terecht komen. Zij geven het belang aan van één contactpersoon voor vragen vanuit ondernemers en/of duidelijke communicatie gericht op ondernemers.

Procedures voor ruimtelijke/bouw aanvragen zijn ingewikkeld en goede en snelle communicatie hierover vanuit gemeente en de omgevingsdienst Rivierenland is essentieel.

De nieuwe omgevingsvisie en de versterking van de interne procedures binnen het domein Ruimte biedt mogelijkheden om dit te verbeteren.

Gemeente zoekt naar een goede balans tussen het afwegen van alle belangen en de formele richtlijnen en de mogelijkheid om flexibel en adequaat de ontwikkeling van bedrijven te faciliteren. Daarbij geldt liever een duidelijke ja of nee, dan een vage belofte of geen antwoord.

Ambitie
De gemeente wil graag een ondernemersvriendelijke gemeente zijn voor haar ondernemers. Het is van belang dat de ondernemers goede informatie krijgen over alle regels, richtlijnen en procedures en één duidelijk aanspreekpunt hebben binnen de gemeente, waar zij terecht kunnen met vragen.

Actie
Continuering en verbetering van de functie van accountmanager bedrijven als centraal aanspreekpunt voor ondernemers. Deze medewerker kan vervolgens de vraag van de ondernemer intern doorzetten naar de juiste collega. Tegelijkertijd zorgt de accountmanager bedrijven samen met communicatie en het KCC en de verschillende afdelingen (Juridische zaken, Beheer, Vastgoed, RO, Wonen, Duurzaamheid) voor goede informatievoorziening op de gemeentelijke website en afstemming met regionale partners en de ondernemers/winkeliersverenigingen.

Samenvattend

Situatie

Ondernemers hebben te maken met een veelheid aan regels en richtlijnen vanuit de verschillende overheden. Hiervoor geldt vaak ook dat informatie versnipperd is en er soms ook onduidelijkheid is over de juiste contactpersonen bij de gemeente.

Ambitie

De gemeente Buren als ondernemersvriendelijke gemeente. Ondernemers beschikken over de juist informatie over regels, richtlijnen en procedures. Dit allemaal vanuit één duidelijk aanspreekpunt.

Actie

Continuering en verbetering van de functie van accountmanager bedrijven als centraal aanspreekpunt voor ondernemers. De accountmanager kan vragen intern doorzetten naar de juiste afdelingen.

3.3 Ruimtelijke uitdagingen en duurzame ontwikkeling

Een belangrijk thema binnen de Nota Economie is ruimtelijke uitdagingen en duurzame ontwikkeling, met als kernbegrippen infrastructuur en bereikbaarheid. Twee onderwerpen waar je tegenwoordig bijna niet meer omheen kan.

Situatieschets
Het thema ruimtelijke uitdagingen wordt gezien als een belangrijk onderwerp binnen de gemeente Buren. Binnen de omgevingsvisie wordt vanuit alle invalshoeken gekeken naar de ruimtelijke invulling. Het is van belang dat daarbinnen ook ruimte is en blijft voor economische ontwikkelingen. Ondernemers vinden het belangrijk dat de gemeente kaders stelt en hier op stuurt. Daarnaast is het bieden van maatwerk per ontwikkeling en locatie een vereiste. Kortom, de gemeente dient algemene kaders te stellen en een aanvraag of ontwikkeling locatie- en branchegericht te toetsen.

Met betrekking tot duurzame ontwikkelingen geldt (nationale) wet- en regelgeving. Het is aan de ondernemers zich aan deze richtlijnen te houden. Wanneer ondernemers willen verduurzamen is het van belang dat de infrastructuur (capaciteit) hierop is ingericht. Ook bereikbaarheid speelt een belangrijke rol voor het ondernemersklimaat. Niet alleen voor goederen en klanten, maar met name ook voor het personeel.

Aandachtspunten

Ruimte voor economische ontwikkeling blijft nodig ook voor de bestaande ondernemers. Hiervoor is informatie over mogelijkheden en onmogelijkheden essentieel. Belangrijke vragen zijn daarbij: wat kan er binnen de gemeente of regio, wat zijn alternatieven en onder welke voorwaarden zijn bedrijfsuitbreidingen of wijzigingen mogelijkheden. Daarbij wordt ook gekeken naar de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen en revitalisering bestaande locaties.

Maatwerk blijft nodig omdat verschillen tussen locaties en sectoren groot zijn. Zo zijn er grote verschillen tussen de ontwikkelingen op bedrijventerreinen, in het buitengebied of in de kernen. Ondernemers willen zich graag flexibel opstellen en aan kunnen passen aan veranderende marktomstandigheden. Het is van belang om hier als gemeente op in te spelen en mee te denken met ondernemers. Maatwerk is een belangrijk begrip. Daarnaast zijn de verschillen tussen de bedrijfstakken groot. Dat hoeft geen probleem te zijn als er maar duidelijkheid is.

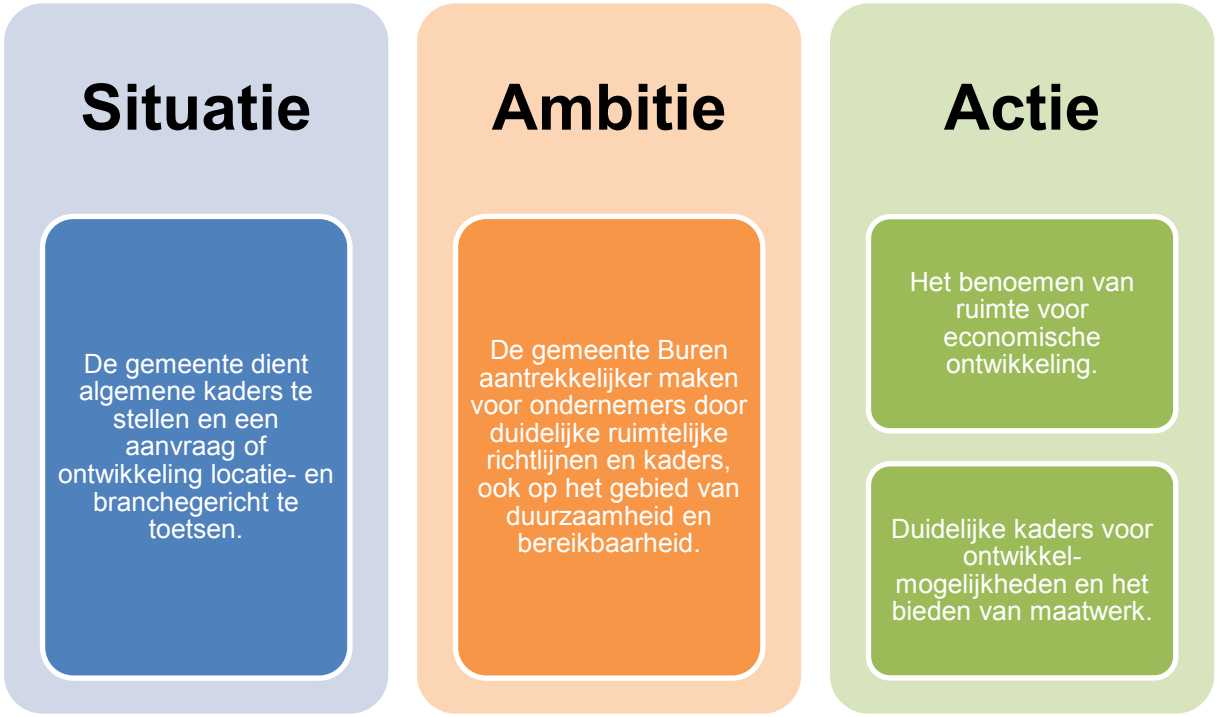
Vanuit de verschillende speerpunten moet specifiek gekeken worden naar de ruimtelijke behoefte en impact op de omgeving. Dit moet niet alleen gericht zijn op mogelijke overlast en risico's maar ook de positieve impact en bijdrage kan daarbij worden meegenomen. Voorbeelden daarvan zijn: bijdragen aan het onderhoud en versterking van het landschap door de agrarische sector, versterking van lokale voorzieningen door recreatie en toeristische ontwikkeling, bijdrage aan lokale werkgelegenheid en versterking verenigingsleven door lokale ondernemers.

Een aandachtspunt voor ondernemers in de gemeente Buren is de bereikbaarheid van de gemeente. De (on)bereikbaarheid is vooral een obstakel voor de werknemers met name vanwege het beperkte openbare vervoer. Maar ook de veerverbindingen en de capaciteit van de hoofdaders in het verkeersnetwerk (provinciale en rijkswegen) worden daarbij genoemd.'

Ambitie
Rekening houden met de specifieke ruimtelijke eisen en wensen voor economische ontwikkelingen. Bij het vaststellen van de impact van ruimtelijk economische ontwikkelingen wordt breed en integraal gekeken naar alle effecten en bijdragen. De gemeente Buren aantrekkelijker maken voor ondernemers door duidelijke ruimtelijke richtlijnen en kaders, ook op het gebied van duurzaamheid en bereikbaarheid.

Actie
We benoemen ruimte voor economische ontwikkeling in de omgevingsvisie. Daarbij geven we duidelijke kaders mee voor ontwikkelmogelijkheden, mede vertaald naar duurzaamheid, bestemmings-/omgevingsplannen en bereikbaarheid. Per sector en locatie(type) wordt gekeken naar maatwerk oplossingen binnen deze kaders.

Samenvattend



3.4 Werkgelegenheid, personeel en talentontwikkeling

Voor ondernemers is het werven en aantrekken van kwalitatief goed personeel van belang. Onder andere voor het bestaansrecht van de organisatie. De gemeente kan een rol aannemen met betrekking tot dit thema, onder andere door het faciliteren van de samenwerking met het bedrijfsleven, de regio en onderzoeks- en onderwijsinstellingen.

Situatieschets

Binnen dit thema komen overheid, bedrijfsleven en onderwijs/onderzoeksinstellingen samen. Het onderwijs heeft een rol omtrent het toekomstgericht opleiden van toekomstig personeel. Daarbij is het van belang dat het lesmateriaal aansluit bij de arbeidsmarkt en er voldoende stagemogelijkheden zijn, zodat studenten goed worden voorbereid op de praktijk. Ook hebben overheden en het bedrijfsleven een maatschappelijk opgave om zoveel mogelijk de participatie van alle doelgroepen uit de samenleving in de arbeidsmarkt mogelijk te maken Het is daarom belangrijk dat er een koppeling wordt gemaakt tussen hetgeen de arbeidsmarkt verlangt en dat wat de onderwijsinstellingen, werkgevers(organisaties) en overheidsorganisaties (UWV/Werkzaak) kunnen bieden.

Ook het bieden van betaalbare huisvesting en goede bereikbaarheid zijn belangrijke voorwaarden om werknemers aan te trekken en vast te houden. Dit geldt in het bijzonder voor seizoensgebonden arbeid en de huisvesting van tijdelijke arbeidsmigranten. Tot slot is het stimuleren van innovatie ten behoeve van het ondernemers en vestigingsklimaat voor alle partijen van belang.

De gemeente heeft een belangrijke faciliterende rol bij de hierboven benoemde thema's.

Aandachtspunten

Voor economische groei is het werven van personeel en het aantrekken en vasthouden van talent van belang.

Bedrijfsleven neemt graag haar maatschappelijke verantwoordelijkheid bij het bieden van mogelijkheden voor alle doelgroepen in de arbeidsmarkt, maar heeft daarbij de hulp van de overheid en andere instanties nodig om dit goed te begeleiden en mede mogelijk te maken.

Vanwege de schaal van de meeste bedrijven is een vorm van collectieve samenwerking nodig om personeel te werven en met opleidings- en onderzoeksinstellingen samen te werken. Deels dient dit per sector/speerpunt specifiek worden opgepakt en uitwerkt, omdat daar ook grote verschillen tussen zitten. Speciale aandacht is nodig voor tijdelijke arbeidskrachten en huisvesting arbeidsmigranten. Dit kan in samenwerking met de regio Rivierenland, brancheorganisaties, vakbonden en KvK verder worden opgepakt.

De gemeente kan samen met de ondernemersverenigingen, brancheorganisaties, onderwijs- en onderzoeksinstellingen en de regio de samenwerking faciliteren omdat zijn goed het overzicht kan houden over alle partijen en belangen.

Ambitie

De gemeente Buren binnen de regio Rivierenland profileren als aantrekkelijke gemeente voor ondernemers én (toekomstig) personeel. Hierin heeft de gemeente een proactieve faciliterende rol om partijen samen te brengen.

Actie

1. Samen met de regio, KvK, het onderwijs en het bedrijfsleven een lokaal actieplan maken om de kloof in de arbeidsmarkt te verkleinen.
2. Uitwerking voor de samenwerking (organisatie en agenda) tussen alle betrokken partijen.
3. Uitwerking huisvestingsvraagstuk voor (toekomstig) personeel bij de woningbouwopgave.

Samenvattend

Situatie

Binnen dit thema komen overheid, bedrijfsleven en onderwijs/onderzoeksinstellingen samen. Het onderwijs heeft een rol omtrent het toekomstgericht opleiden van toekomstig personeel.

Ambitie

De gemeente Buren binnen de regio Rivierenland profileren als aantrekkelijke gemeente voor ondernemers én (toekomstig) personeel. Hierin heeft de gemeente een proactieve faciliterende rol om partijen samen te brengen.

Actie

Een lokaal actieplan maken om de kloof in de arbeidsmarkt te verkleinen.

Uitwerking voor de samenwerking tussen alle betrokken partijen.

Uitwerking huisvestings-vraagstuk voor personeel bij de woningbouwopgave.

3.5 Organisatie en samenwerking

Voor de gemeente is de samenwerking met ondernemers en de regio een belangrijke opgave. Het is van belang om op de hoogte te zijn van hetgeen in de praktijk speelt, zodat de gemeente hierin in kan spelen, aan kan haken of een faciliterende rol aan kan nemen. Echter kan de samenwerking met verschillende partijen tijdrovend zijn, waardoor het fijn is met een organisatie te spreken die de ondernemers vertegenwoordigd. Daarnaast spelen veel economische ontwikkelingen zich af op het schaalniveau van de regio, waarmee zowel op uitvoerend als strategisch niveau afspraken worden gemaakt en instrumenten worden ingezet.

Situatieschets
Een opvallende opmerking vanuit de praktijk luidt: "*Ik wil de afstand tot de gemeente graag verkleinen, het is voor mij nu vaak onduidelijk bij wie ik terecht kan met mijn vragen*", geeft een van de leden van de klankbordgroep aan. Het is van belang hier gehoor aan te geven en mee te nemen in de Nota Economie. Daarnaast wordt aangegeven dat in iedere kern of op elk bedrijventerrein een vorm van organisatie aanwezig is, zodat vragen vanuit ondernemers gebundeld kunnen worden en het contact met de gemeente gemakkelijker verloopt. Binnen de regio worden vervolgens gemeente overstijgende afspraken gemaakt zowel bij het vaststellen van het Regionaal Economische Ambitiedocument, de onderliggende speerpunten en de GR regelingen met de verschillende uitvoeringsorganisaties (ODR, Werkzaak Rivierenland, Uiterwaarde en Bureau Toerisme). Ook een goede samenwerking met brancheorganisaties, de Kamer van Koophandel en vakbonden kan hieraan bijdragen.

Aandachtspunten

Samenwerking is belangrijk om zowel op beleid en uitvoeringsniveau af te stemmen. Vanwege de veelheid aan bedrijven is hiervoor een goede organisatie en vertegenwoordiging nodig.

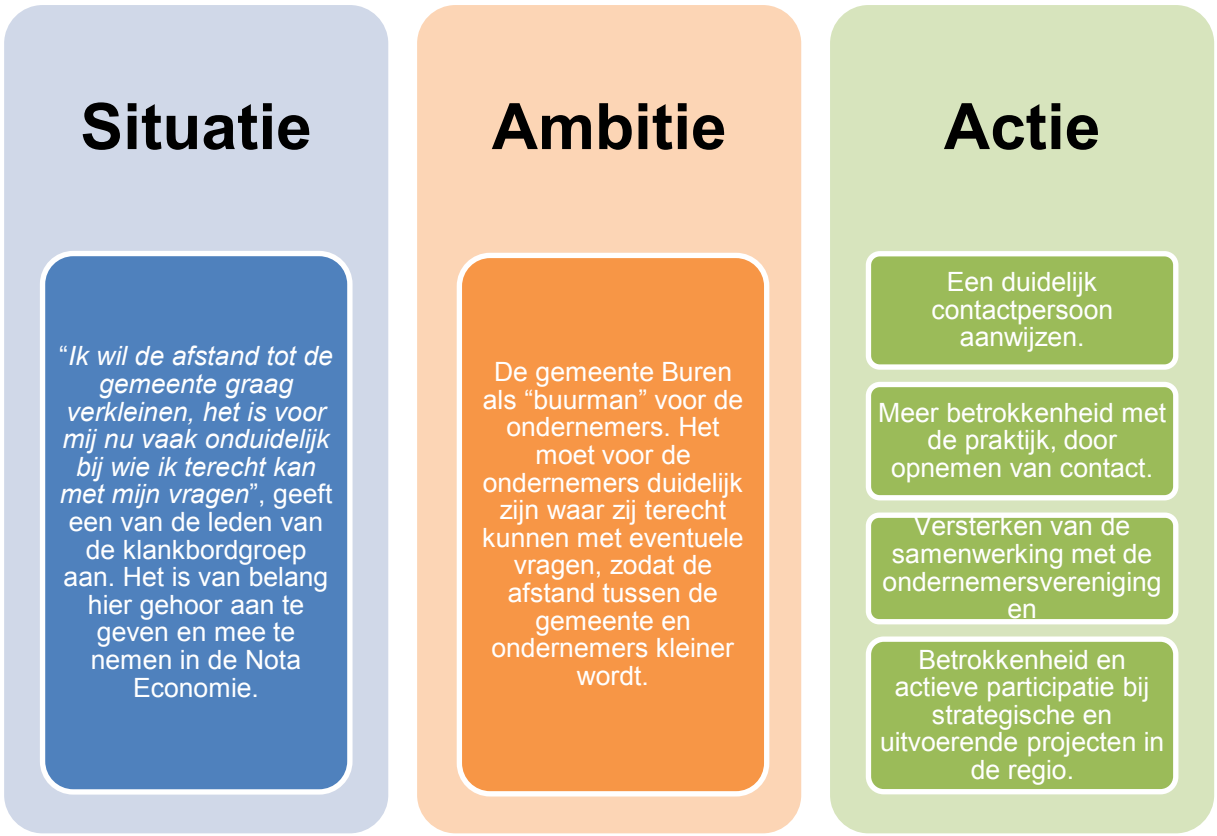
Voor economische ontwikkeling is samenwerking met de regio essentieel om slagkracht te krijgen voor substantiële investeringen, lobby en het bieden van schaalbare oplossingen. Dit kan per speerpunt goed georganiseerd worden.

Dit geldt ook op uitvoeringsniveau waarbij ook op het gebied van economische ontwikkeling en arbeidsmarkt gezamenlijke regelingen kunnen worden getroffen om dit goed te organiseren. Het is dan wel van belang dat de gemeente hier goed bij betrokken blijft en ook duidelijk aangeeft wat lokaal en wat regionaal wordt opgepakt.

Ambitie
De gemeente Buren als "buurman" voor de ondernemers. Het moet voor de ondernemers duidelijk zijn waar zij terecht kunnen met eventuele vragen, zodat de afstand tussen de gemeente en ondernemers kleiner wordt. Daarbij organiseert het bedrijfsleven de samenwerking in ondernemersverenigingen en brancheorganisaties, zodat zijn ook goed aanspreekbaar zijn voor strategische afwegingen en samenwerking. De gemeente is ook goed zichtbaar binnen de regionale samenwerking, zodat ook daar een goede afstemming plaatsvindt en ook (de wensen en behoeften van) het bedrijfsleven goed wordt meegenomen.

Actie
1. Een duidelijke contactpersoon aanwijzen voor het contact met ondernemers. Op de website wordt vermeld bij wie zij terecht kunnen met vragen. Deze contactpersoon kan eventueel intern doorverwijzen, maar blijft aanspreekpunt.
2. Vanuit de gemeentelijke organisatie contact leggen met ondernemers binnen de gemeente, zodat de gemeente in grotere mate betrokken is bij de praktijk.
3. Versterken van de samenwerking met de ondernemersverenigingen en in het bijzonder de koepel OPB.
4. Betrokkenheid en actieve participatie bij strategische en uitvoerende projecten in de regio die passen bij de lokale beleidsdoelstellingen.

Samenvattend



4 Vervolgstappen en uitvoering

Hoe kan het team Economische Zaken en de gemeentelijke organisatie invulling geven aan de Nota Economie en zich inzetten voor een sterk en goed ondernemersklimaat en op deze manier meer waarde creëren voor haar ondernemers?

Op basis van de strategie zoals beschreven in de Nota Economie benoemen we in onderstaande matrix een aantal vervolgstappen en uitvoeringsacties. In het account- en jaarplan Economie wordt dit verder per onderdeel uitgewerkt (uitvoeringsprogramma). Qua begroting (budget en FTE) wordt in eerste instantie uitgegaan van de begrote posten uit de meerjarenbegroting (kadernota). In het accountplan wordt per onderdeel gekeken wat dit concreet betekend voor de verdeling van tijd en budget. Hierbij worden ook de mogelijkheden van cofinanciering vanuit regio/provincie meegenomen en ook mogelijke bijdragen vanuit het bedrijfsleven.

Betrokken partijen	Wat willen we bereiken?	Planning
Interne samenwerking		
College van B&W	Akkoord op Concept Nota Economie	Juli 2021
Gemeenteraad	Vaststelling Nota Economie	September 2021
Gemeentebestuur en collega's	Delen Nota Economie en vertalen naar organisatie en samenwerking in de vorm van een accountplan Economie	September- December 2021
Domein Ruimte	Afstemming en input Nota Economie in de Omgevingsvisie Afstemming en input leveren woonbeleid/programma Afstemming en input leveren duurzaamheidsbeleid/programma Afstemming en input leveren Verkeer en Vervoersplannen Afstemming met Vastgoed Beheer en Landschap over erfpacht, beheer en ontwikkeling	September-December 2021
Sociaal Domein	Afstemming en input Arbeidsmarkt/participatiewet Afstemming kernambtenaren Afstemming bijdrage voorzieningen	September-December 2021
Domein Bedrijfsvoering	Afstemming en input Communicatie Afstemming en input Financiën Afstemming en input Juridische Zaken/Openbare Orde en Veiligheid	September-December 2021
Externe samenwerking		
Regionale samenwerking	Vasstellen Regionale Economische Ambitie, delen Nota Economie en opstellen samenwerkingsagenda Overzicht bijdragen/inzet speerpunten Afstemming GR en overige regionale samenwerkingsafspraken obv Nota Economie (ODR, Pacten)	September-December 2021
Bedrijventerreinen	Afronding uitgifte Doejenburg II en opstarten parkmanagement. Onderzoek revitalisering/toekomstbestendige	September-December 2021

	bedrijventerreinen Onderzoek/behoefteraming nieuwe bedrijventerreinen	
Ondernemersverenigingen	Structuren samenwerking en overleg met de overkoepelende ondernemersvereniging OPB, KvK en brancheorganisaties (bv. LTO, NFO, KHN, TLN).	September-December 2021
Stichting Bureau Toerisme en vrijetijdssector	Op basis van de samenwerkingsafspraken en de verschillende projectfiches binnen de regio worden de lopende afspraken uitgevoerd en tegelijkertijd meegenomen in het opstellen van een visie recreatie en toerisme.	September-December 2021
Uiterwaarde	Op basis van de samenwerkingsafspraken en de verschillende projectfiches binnen de regio worden de lopende afspraken uitgevoerd en tegelijkertijd meegenomen in het opstellen van een visie recreatie en toerisme.	September-December 2021
Specifieke Vervolgacties		
Recreatie en Toerisme	Opstellen Visie Recreatie en Toerisme (incl. locaties)	September-December 2021
Vervolg Koepelvisie Centrum Buren	Uitwerken afspraken vervolg koepelvisie centrum stad Buren	September-December 2021
Agribusiness	Uitwerken samenwerking en inbreng Fruitpact Uitwerken samenwerking en inbreng Laanboompact Uitwerking en samenwerking Agrotoerisme Input leveren beleid huisvestingsopgave arbeidsmigranten en milieuvraagstuk (spuitzonering)	2021 en 2022
Logistiek en Werklocaties	Uitwerken samenwerking en inbreng Logistics Valley Afspraken regio vestigingsvoorwaarden locaties	2021 en 2022
MKB/Maakindustrie	Inventarisatie behoeften en wensen MKB/Maakindustrie	2022
Duurzaamheid	Input leveren vervolgstappen duurzaamheidsbeleid Samenwerking met Ecoburen + bedrijventerreinen opstarten/faciliteren Verkenning mogelijkheden provincie/rijk verduurzaming bedrijventerreinen	2021
Bereikbaarheid	Input leveren GVVP en afstemming OV	2021
Onderwijs en Innovatie	Inventarisatie en uitwerking (mogelijke) samenwerking met onderwijs en onderzoeksinstellingen	2022

5 Bijlagen

Bijlage 1: Plan van aanpak Nota Economie

In deze bijlage het plan van aanpak voor het opstellen van de Nota Economie van de gemeente Buren. In dit verkorte plan staan de doelen beschreven, alsmede de aanpak en de planning die zullen worden toegepast om te Nota Economie op te kunnen stellen.

Het plan van aanpak heeft twee doelen, namelijk:

1. We geven duidelijkheid over het proces om te komen tot een Nota Economie.
2. We geven aan hoe we daarin de interne en externe partijen betrekken.

Als startpunt voor het proces hebben we eerst een analyse gemaakt van de Burense economie, zowel het beleid als de cijfers. Hiervoor is gekeken naar het aantal vestigingen en aantal banen in de gemeente en het verschil tussen de sectoren. Ook is gekeken naar het aandeel familiebedrijven. Vervolgens zijn de trends en ontwikkelingen in beeld gebracht. Daarnaast is in kaart gebracht welke partijen (ofwel 'accounts') betrokken zijn. Door middel van een SWOT analyse zijn de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen die voortkomen uit de interne en externe analyse in beeld gebracht.

Met de uitkomsten van de inventarisatie en een kick off tijdens een eerste 'benen op tafel sessie (BOT sessie)' met het College van B&W hebben we dit plan van aanpak met de belangrijkste denkrichtingen en randvoorwaarden uitgewerkt en gekoppeld aan planning en proces. De voorgenomen planning is dat we voor het zomerreces de concept nota kunnen voorleggen aan het College om na het zomerreces de nota Economie vast te laten stellen door de Raad. Om te komen tot de concept nota worden zowel raad, interne en externe partijen betrokken.

De planning en de fasering is als volgt:

1. Inventarisatie en startdocument	**Februari 2021**
2. Consultatie klankbordgroep	**Mei en Juni 2021**
	19 mei Kick-off sessie klankbordgroep
	2 juni Vervolgafspraak klankbordgroep (brainstorm)
	30 juni Concept Nota voorleggen aan klankbordgroep
3. Opleveren concept nota	
4. Inspraak en besluitvorming	**Juni – September 2021**
	7 juli Collegevoorstel in iBabs
	14 juli Nota bespreken tijdens MT-vergadering
	20 juli Nota Economie in het college
	7 september Voorbespreking in de Raad
	21 september Nota Economie naar de Raad

Consultatie en organisatie

Ten behoeve van de externe consultatie wordt een klankbordgroep opgericht van ondernemers/instellingen die gevraagd worden om mee te denken in het proces. Deelname aan de klankbordgroep is op persoonlijke titel en op uitnodiging van de verantwoordelijke wethouder. Intern wordt zowel het College als de Raad over de uitkomsten en het plan van aanpak geïnformeerd en tevens betrokken bij de totstandkoming van het stuk. De concept nota wordt rond 24 juni vrijgegeven voor inspraak en reacties van ondernemersverenigingen, brancheorganisatie en maatschappelijke instellingen en organisaties. Ook wordt de concept nota intern afgestemd met alle betrokken vakdisciplines, waaronder wonen, ruimte, omgevingsvisie, duurzaamheid en het sociaal domein. Tot slot is de nota Economie ook afgestemd op het Regionaal Economisch Ambitiedocument van regio Rivierenland.

Bijlage 2: De Burense economie in cijfers

Om een goed accountplan op te kunnen stellen is het belangrijk om een goed beeld te hebben bij de huidige economie. Hiertoe wordt het huidige beleid op het gebied van economie omschreven. Tevens wordt de Burense economie in cijfers in beeld gebracht.

1. Beleid

Gemeente Buren heeft op dit moment geen economisch beleid. Wel zijn er regionaal beleidsstukken vastgesteld op het gebied van economie.

Regionaal Economisch Ambitiedocument

Eind 2016 is het Regionale Ambitiedocument 2016-2020 vastgesteld. Met drie economische Speerpunten willen wij onze regio naar een hoger niveau tillen. Hiervoor hebben wij het Regionaal Ambitiedocument 2016-2020 opgesteld. Onze Speerpunten zijn: Agribusiness, Economie & Logistiek en Recreatie & Toerisme.

Agribusiness: Onze tuinbouw wordt nóg meer toonaangevend in Europa
Economie & Logistiek: Wij komen in de top 3 van logistieke hotspots van Nederland
Recreatie & Toerisme: Wij bereiken een jaarlijkse omzetgroei van 5%

Samengevat, willen wij met deze speerpunten:

- Onze kwaliteiten beter uitnutten;
- Ons sociaaleconomische profiel verbeteren;
- Ons woon- en leefklimaat versterken;
- Initiatieven vanuit de samenleving faciliteren;
- Inspelen op ontwikkelingen.

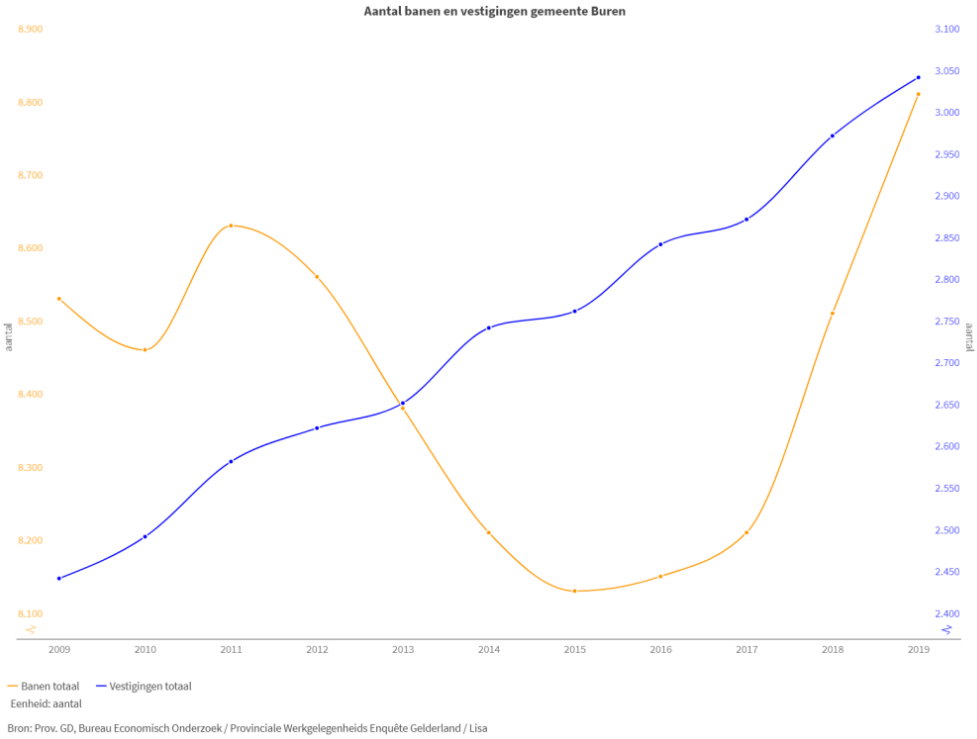
Deze ambitie past in de visie en de missie van het Algemeen Bestuur van Regio Rivierenland die in 2011 werd vastgesteld:

'In Rivierenland is sprake van een goede balans tussen duurzame economische groei en behoud en versterking van een goede leefomgeving, waardoor inwoners, bezoekers en bedrijven graag in de regio (ver)blijven. Om dit te realiseren wordt ingezet op bedrijvigheid die past bij de regio, de economische structuur versterkt en aansluit op de wensen en mogelijkheden van de bevolking.'

2. Cijfers

Aantal vestigingen en banen

De economie in gemeente Buren is de laatste jaren gegroeid. Het aantal bedrijven wat zich in onze gemeente vestigt is gestegen van 2.450 vestigingen in 2009 naar 3.160 vestigingen in 2020. Het aantal banen verloopt met schommelingen, maar laat sinds 2015 een stijging zien.



Figuur 1. Aantal banen (oranje) en aantal vestigingen (blauw) 2009 – 2019

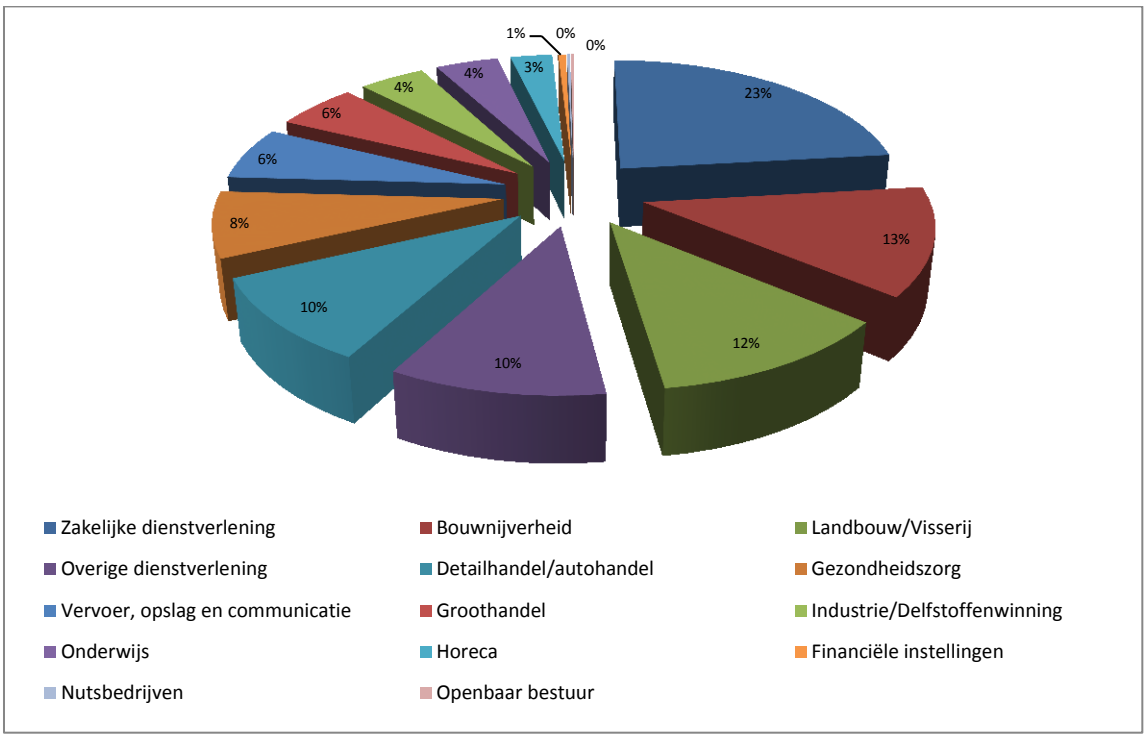
In vergelijking met andere gemeenten in regio Rivierenland valt op dat in gemeente Buren veel bedrijven gevestigd zijn. Dit is het geval in totaliteit maar ook in verhouding met het aantal inwoners. Dit toont aan dat we een zeer ondernemende gemeente zijn. Daarentegen zijn er in verhouding met het aantal inwoners weinig banen beschikbaar. Dit zorgt er voor dat de werkgelegenheidsgraad (het aantal banen binnen de gemeente als percentage van de beroepsbevolking) laag is. We scoren als regio bovengemiddeld op ons werkloosheidspercentage, wat voor de gemeente Buren met 2,9% bijna een procentpunt onder het landelijke gemiddelde ligt.

	Vestigingen totaal	Vestigingen totaal per 1.000 inwoners (15-74 jr)	Banen totaal	Banen totaal per 1.000 inwoners (15-74 jr)	Werkgelegen-heidsgraad (%)	Werkloosheids percentage (%)
Gemeente Buren	3.050	220	8.820	637	59,0%	2,9%
Gemeente Culemborg	2.740	186	13.060	887	82,9%	3,5%
Gemeente Maasdriel	2.900	221	11.070	841	79,3%	2,8%
Gemeente Neder-Betuwe	2.280	191	11.650	976	87,8%	2,9%
Gemeente Tiel	3.490	159	23.580	1.076	102,8%	4,2%
Gemeente West Betuwe	5.490	209	27.810	1.058	98,3%	2,9%
Gemeente West Maas en Waal	2.110	209	6.980	690	63,8%	3,0%
Gemeente Zaltbommel	2.940	205	14.470	1.011	91,6%	3,0%
Regio Riviereland	26.600	195	124.830	916	85,3%	3,2%
Provincie Gelderland	191.790	178	1.044.780	971	92,2%	3,6%
Nederland	1.700.920	191	8.892.340	996	95,0%	3,8%

Figuur 2. Aantal vestigingen en aantal banen

Sectoren

Uit onderstaande figuur blijkt dat de sectoren zakelijke dienstverlening, bouwnijverheid, landbouw/visserij, overige dienstverlening en detailhandel/autohandel goed zijn vertegenwoordigd in de gemeente.



Figuur 3. Percentage vestigingen per sector 2020

Door de jaren heen is te zien dat er een stijging is van het aantal gevestigde bedrijven in nagenoeg alle sectoren. Enkel de sectoren 'Nutsbedrijven', 'Groothandel' en 'Financiële instellingen' blijven redelijk gelijk qua aantal vestigingen.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Landbouw/Visserij	370	380	380	380	380	380	360	370
Industrie/Delfstoffenwinning	120	120	120	120	120	120	130	130
Nutsbedrijven	-	10	10	10	10	10	10	10
Bouwnijverheid	330	340	340	360	370	380	390	410
Groothandel	160	160	160	160	170	170	170	170
Detailhandel/Autohandel	280	280	290	300	290	300	310	320
Vervoer, opslag, communicatie	180	180	180	180	180	190	190	200
Horeca	70	70	70	70	70	80	90	90
Financiële instellingen	20	20	20	20	10	10	20	10
Zakelijke dienstverlening	590	610	610	630	640	670	710	720
Openbaar bestuur	10	10	10	10	10	10	10	10
Onderwijs	100	100	100	110	120	120	130	140
Gezondheidszorg	170	200	200	220	230	240	240	250
Overige dienstverlening	270	290	290	300	300	310	310	320
Totaal aantal vestigingen	2.660	2.750	2.770	2.850	2.880	2.980	3.050	3.160

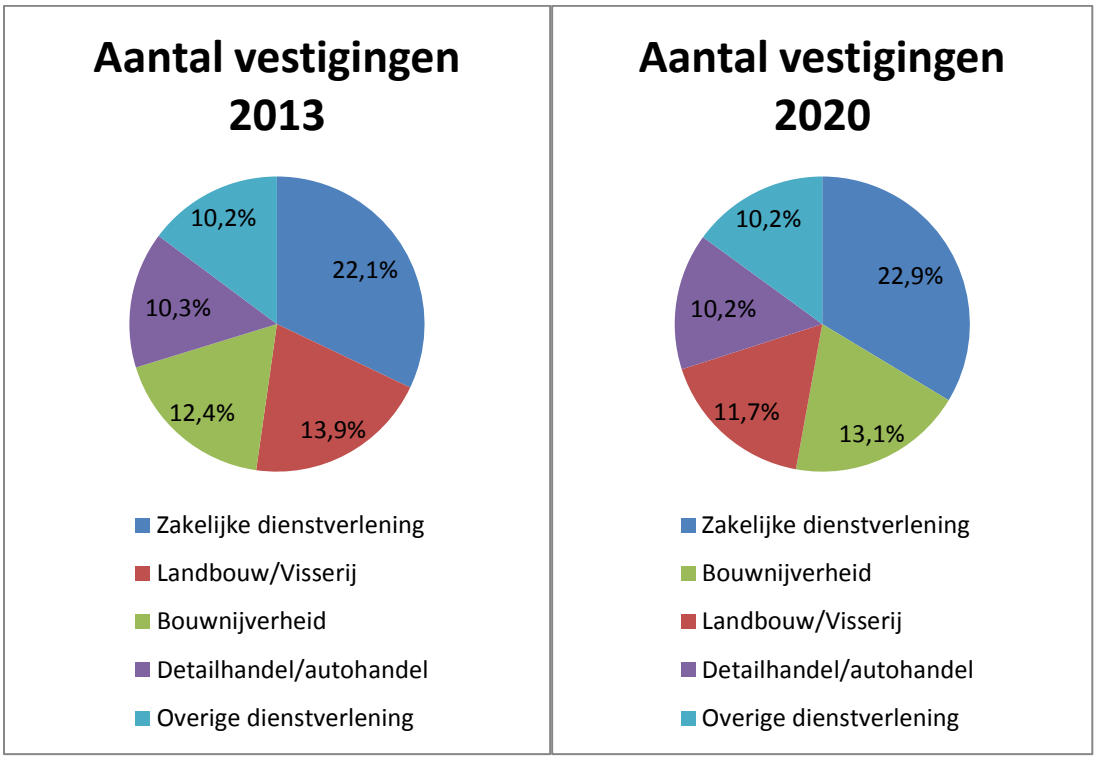
Figuur 4. Aantal vestigingen per sector

In onderstaande tabel is de verdeling van het aantal vestigingen in de verschillende sectoren te zien in gemeente Buren, regio Rivierenland en in de provincie Gelderland. Hieruit blijkt dat gemeente Buren bovengemiddeld veel bedrijven heeft in de sectoren bouwnijverheid en landbouw/visserij.

	Gemeente Buren	Regio Rivierenland	Provincie Gelderland
Zakelijke dienstverlening	22,9%	22,7%	24,0%
Bouwnijverheid	13,1%	13,5%	10,6%
Landbouw/Visserij	11,7%	7,9%	5,2%
Overige dienstverlening	10,2%	9,9%	11,0%
Detailhandel/Autohandel	10,2%	10,8%	11,2%
Gezondheidszorg	7,9%	8,7%	12,0%
Vervoer, opslag en communicatie	6,4%	6,9%	6,7%
Groothandel	5,4%	5,5%	4,4%
Onderwijs	4,3%	5,2%	6,2%
Industrie/Delfstoffenwinning	4,1%	5,2%	4,4%
Horeca	3,0%	2,8%	
Financiële instellingen	0,4%		0,7%
Nutsbedrijven	0,2%	0,2%	0,2%
Openbaar bestuur	0,2%	0,2%	0,2%

Figuur 5. Percentage vestigingen 2020

In onderstaande cirkeldiagrammen is de top 5 van vestigingen weergegeven in 2013 en in 2020. Hieruit blijkt dat de meeste vestigingen actief zijn in de zakelijke dienstverlening. Het aantal vestigingen actief in de landbouw/visserij is gedaald ten opzichte van 2013, deze sector staat nu op plaats 3 onder bouwnijverheid. Het aantal bedrijven in de bouwnijverheid is daarentegen gestegen, waardoor deze is verplaatst naar de 2e plek. Het aantal vestigingen in de detailhandel/autohandel is licht gedaald en overige dienstverlening is stabiel gebleven, waardoor deze sectoren nu een 4e plek in de top 5 delen.



Figuur 6. Top 5 van het aantal vestigingen in 2013 en 2020

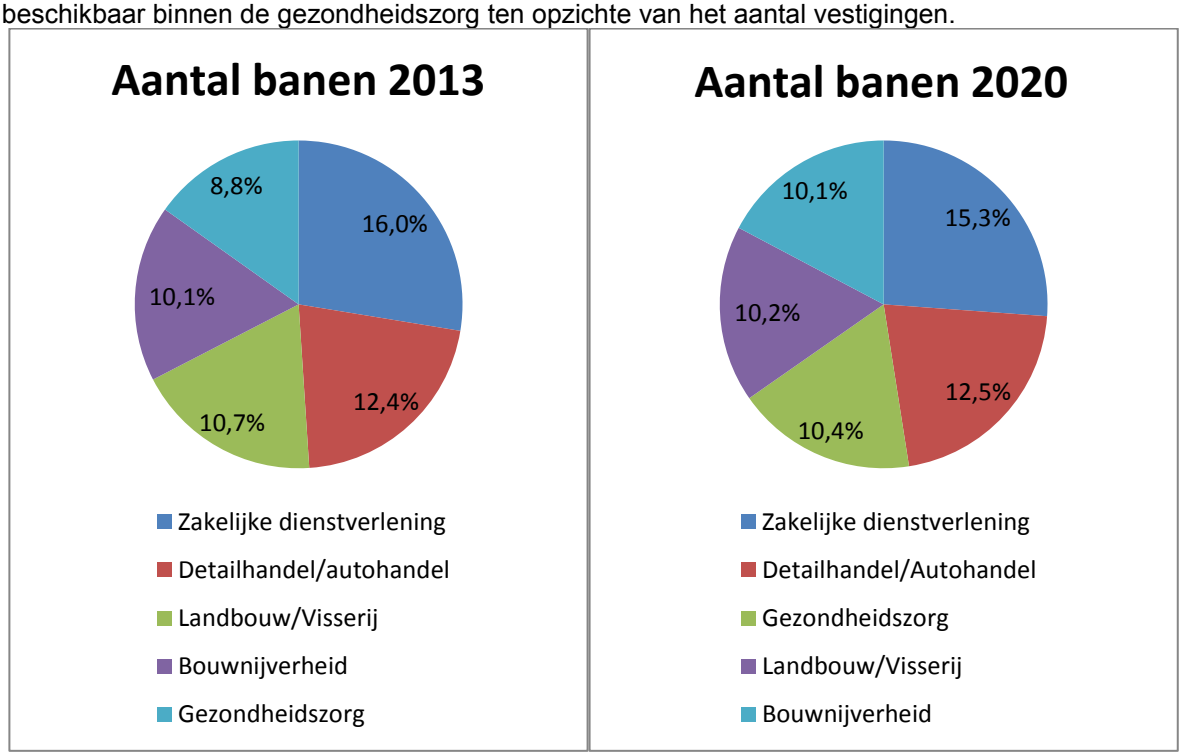
Indien we ditzelfde overzicht maken voor de verdeling van het aantal banen in de verschillende sectoren in gemeente Buren, regio Rivierenland en de provincie Gelderland is te zien dat gemeente Buren bovengemiddeld veel banen heeft in de zakelijke dienstverlening, bouwnijverheid, de landbouw/visserij en in de overige dienstverlening. Gemeente Buren heeft minder banen in de groothandel, gezondheidszorg en de industrie/delfstoffenwinning vergeleken met de Regio Rivierenland en/of de provincie Gelderland.

	Gemeente Buren	Regio Rivierenland	Provincie Gelderland
Zakelijke dienstverlening	15,3%	13,9%	14,3%
Detailhandel/Autohandel	12,5%	11,8%	11,5%
Gezondheidszorg	10,4%	12,3%	18,3%
Landbouw/Visserij	10,2%	5,3%	2,6%
Bouwnijverheid	10,1%	7,7%	6,1%
Vervoer, opslag en communicatie	9,0%	10,7%	6,8%
Groothandel	6,4%	9,2%	5,9%
Overige dienstverlening	6,2%	4,2%	4,2%
Horeca	4,9%	3,7%	4,6%
Industrie/Delfstoffenwinning	4,8%	11,6%	10,8%
Onderwijs	4,4%	5,3%	7,2%
Nutsbedrijven	2,6%	1,0%	1,6%
Openbaar bestuur	2,4%	2,5%	4,8%
Financiële instellingen	0,9%	0,8%	1,4%

Figuur 7. Percentage banen 2020

In onderstaande cirkeldiagrammen is de top 5 van het aantal banen weergegeven in 2013 en in 2020. Hieruit blijkt dat de afgelopen jaren meer banen beschikbaar zijn gekomen in de sector gezondheidszorg. Het aantal banen is gestegen van plaats 5 naar plaats 3 in de top 5. Hierdoor is dit qua banen een grotere sector geworden dan de landbouw/visserij, welke is gezakt van plaats 3 naar plaats 4.

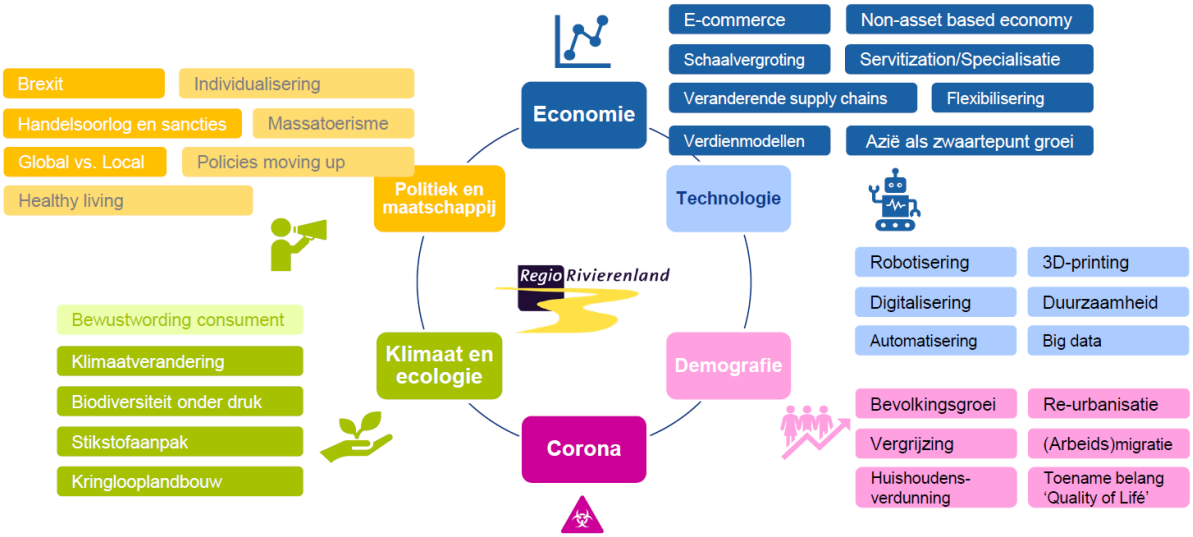
Wat opvalt is dat de sector overige dienstverlening niet in de top 5 staat van het aantal banen in gemeente Buren, maar wel in de top 5 van het aantal vestigingen. De sector gezondheidszorg staat in 2013 in de top 5 omtrent aantal banen(plaats 5 in de top 5). In verhouding zijn er veel banen beschikbaar binnen de gezondheidszorg ten opzichte van het aantal vestigingen.



Figuur 8. Top 5 van het aantal banen in 2013 en 2020

3. Trends en ontwikkelingen

De volgende waaier van trends en ontwikkelingen heeft invloed op de regionale economie van Rivierenland. Deze resultaten zijn afkomstig van de Regionaal Economische Analyse van Regio Rivierenland, opgesteld door Buck Consultants International (BCI) en Royal HaskoningDHV (RHDHV) in september 2020.



De volgende trends en ontwikkelingen hebben de grootste impact op de regionale economie. Op deze trends en ontwikkelingen wordt op de volgende pagina's dieper in gegaan.

Economie
- E-commerce
- Flexibilisering
- Veranderende supply chains
- Nieuwe verdienmodellen

Technologie
- Automatisering/Robotica
- Digitalisering
- Servitization/Specialisatie

Demografie
- Re-urbanisatie
- Vergrijzing
- (Arbeids)migratie

Klimaat & Ecologie
- Klimaatverandering
- Biodiversiteit onder druk
- Kringlooplandbouw
- Stikstofaanpak

Politiek
- Brexit; Handelsoorlog
- Global vs. Local

Volksgezondheid
- ***Corona uitbraak***

Impact trends en ontwikkelingen op regionale economie

	Trends en ontwikkelingen	Impact op economische structuur	Impact op arbeidsmarkt
	E-commerce Flexibilisering Veranderende supply chains Nieuwe verdienmodellen	• Minder detailhandel • Meer webwinkels en logistiek • Behoefte schaalbare operaties • Grote rol voor uitzendsector • Cross-overs tussen sectoren	• Volop kansen parttime en flex • Schommelingen arbeidsvraag • Minder zekerheid werknemers • Minder investeringen personeel • Ondernemerschap
	Automatisering/Robotica Digitalisering Servitization/Specialisatie	• Groei ICT en techniekssector • Kapitaalintensiteit landbouw, industrie en logistiek neemt toe • Grotere verwevenheid sectoren	• Minder vraag fysieke arbeid • Nieuwe eisen personeel • Uitdaging: “21st Century Skills” • Risico: tweedeling hoog/laag
	Re-urbanisatie Vergrijzing (Arbeids)migratie	• Groter verschil economische • structuur stad en land • Groei van (thuis)zorgsector • Sterke ‘battle for talent’	• Uitdaging: aantrekken talent • Krimp beroepsbevolking na 2030 • Schaarste specifieke beroepen • Participatie nieuwkomers

	Trends en ontwikkelingen	Impact op fysieke bedrijfsomgeving	Impact op woon- en leefklimaat
	E-commerce Flexibilisering Veranderende supply chains Nieuwe verdienmodellen	• Minder ruimtebehoefte winkels • Risico: leegstand winkelcentra • Blijvende vraag kavels XXL-DC • Modulair vastgoed • Flexibele ruimtelijke planning • Werklocaties ‘s nachts veilig	• Veel werknemers hebben moeite met verkrijgen hypotheek • Meer behoefte betaalbare woningen huur en koop
	Automatisering/Robotica Digitalisering Servitization/Specialisatie	• Digitale infrastructuur cruciaal	• Toename thuis-/digitaal werken • Uitbreiding digitale diensten in kernen (‘smart city’ elementen) • Groei ‘product as a service’, bijv auto, etc. delen
	Re-urbanisatie Vergrijzing (Arbeids)migratie	• Minder formele werklocaties nodig • Bereikbaarheid voor arbeidskrachten van elders belangrijk	• Voorzieningenniveau kleinere kernen onder druk • Behoud aantrekkingskracht voor jongeren en hoogopgeleiden • Huisvesting (arbeids)migranten

	Trends en ontwikkelingen	Impact op economische structuur	Impact op arbeidsmarkt
	Klimaatverandering Biodiversiteit onder druk Kringlooplandbouw Stikstofaanpak	Energie- en mobiliteitstransitie Bedrijfsleven moet investeren Samenwerking in ketens én tussen concurrenten Landbouw: zoektocht verdien-modellen, hoogwaardige afzet Proeftuinen en pilots nodig	Minder werk 'fossiele' ketens: garages, tankstations, chemie Meer werk in 'transitie' ketens: bouw, installatie, techniek Energietransitie vraagt opbouw nieuwe competenties
	Brexit; Handelsoorlog Global vs. Local	Risico: beperking van import en export mogelijkheden m.n. impact op land- en tuinbouw	Nieuwe skills arbeidskrachten nodig voor 'glocalisering' (internationaal én lokaal)
	Economische gevolgen Corona uitbraak	Export tuinbouw onder druk Dreigende faillissementen in getroffen sectoren Doorwerking brede economie Lage energieprijs remt energie-transitie	Hogere (tijdelijke) werkloosheid Minder of geen inkomsten flex-werkers en zelfstandigen Beschikbaarheid seizoens-werkers onzeker

	Trends en ontwikkelingen	Impact op fysieke bedrijfsomgeving	Impact op woon- en leefklimaat
	Klimaatverandering Biodiversiteit onder druk Kringlooplandbouw Stikstofaanpak	• Aanpak bedrijfspanden en –kavels • Ontwikkeling bedrijventerrein steeds complexer door stikstof, PAS en andere ruimteclaims • Behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen	• Aanpak gebouwde omgeving • Uitdaging: inpassing energie-transitie in landschap
	Brexit; Handelsoorlog Global vs. Local	• Re-shoring (vitale) productie	• Betere voorzieningen voor (deels schaarse) arbeidsmigranten

	Economische gevolgen Corona uitbraak	• Bij zware recessie (2020-21):
		  • verminderde vraag retail
		  • verminderde vraag bedrijfs- panden lichte bedrijvigheid
		  • wisselend beeld vraag magazijnen ('slow down' vs. voorraadniveaus ophogen)
			• Risico: faillissementen in detail-handel en horeca kunnen negatieve uitwerking hebben op woon- en leefklimaat op korte en middellange termijn

De ontwikkelingen omtrent de omgevingswet en corona worden nader toegelicht.

Omgevingswet

Het uitgangspunt van de Omgevingswet is dat inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties meer centraal komen te staan, dat de overheid meer gaat sturen op doelen en minder op regels en dat er meer ruimte komt voor maatwerk. Deze Omgevingswet treedt op 1 juli 2022 in werking.

De huidige regelgeving op basis waarvan wij vergunningsaanvragen beoordelen, is verspreid over allerlei bestemmingsplannen en ongeveer 40 tot 50 verordeningen en beleidsregels. Uit evaluaties blijkt dat veel inwoners en ondernemers niet weten welke regels er gelden en hoe een procedure verloopt, voordat ze een vergunning aanvragen. Bovendien duren procedures vaak lang en wordt de procedure niet als transparant ervaren.

Doel van onze gemeente is om de procedures voor een vergunningaanvraag in de fysieke leefomgeving te verkorten tot acht weken en minimaal 85% van de aanvragers is tevreden of zeer tevreden over de gevolgde procedure.

Corona

Op dit moment heeft de coronacrisis veel impact op ondernemers. We proberen als gemeente ondersteuning te bieden aan bedrijven. Zo is er aan het begin van de coronacrisis een gezamenlijk maatregelenpakket vastgesteld vanuit de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid. Daarnaast wordt er ruimte geboden aan de uitbreiding van terrassen en wordt er gewerkt met gedoogverklaringen voor het plaatsen van een tijdelijk bouwwerk, zoals een tent of overkapping. Hierdoor kan de horeca overdekte terrassen of overdekte afhaalpunten realiseren. Ook zijn de voorzieningen interessant voor winkeliers, zodat ze beter aan de 1,5-metereis kunnen voldoen door de mogelijkheid om klanten overdekt te laten wachten.

Vanuit VNO-NCW Midden, MKB-Nederland Midden, Oost NL en de provincie Gelderland zijn online onderzoeken uitgevoerd met vragen over de impact van de coronacrisis op de omzet, bedrijfsvoering en werkgelegenheid van bedrijven. Er zijn twee peilingen uitgevoerd. De derde peiling wordt op dit moment uitgevoerd.

Van de Gelderse ondernemers heeft 66% tijdens de tweede meting (juli 2020) te maken met een omzetdaling ten opzicht van de periode rond 11 maart toen de coronacrisis uitbrak. Wanneer er gekeken wordt naar de periode rondom de eerste meting (eind april / begin mei), dan wordt er een lichte verbetering geconstateerd, destijds had zo'n drie kwart van de ondernemers te maken met omzetdaling. Ook de hoogte van de omzetdaling neemt iets af; bij de vorige meting had een derde van de ondernemers te maken met een omzetdaling van 60% of meer, terwijl dat bij de tweede meting 'nog maar' 15% is. Bij de horecaondernemers is het percentage met een omzetdaling van 60% of meer nog steeds hoog (56%).

Waar bij de eerste meting maar een klein percentage van de ondernemers de omzet zag stijgen (4%), neemt dat percentage bij de tweede meting toe naar 10%. Een stijging van de omzet werd vooral genoteerd in de detailhandel, waar 33% van de ondernemers aangeeft met een omzetstijging te maken te hebben.

De daling van omzet blijft voor een groot deel van de ondernemers het grootste probleem op dit moment, ruim een derde van de ondernemers noemt dit een acuut probleem. Hiernaast worden contactproblemen (1,5 meter maatregelen) en voorzichtigheid en onzekerheid bij opdrachtgevers als grootste problemen genoemd. Contactproblemen spelen vooral in de horeca en de sport en recreatie sterk, circa 40% van de ondernemers in deze sectoren noemt dit als een acuut probleem.

De helft van de ondernemers ziet ook wel kansen in de huidige situatie, zij kijken vooral naar product-aanpassingen of proberen nieuwe markten aan te boren. Hiernaast ziet men mogelijkheden in digitalisering van werkprocessen, online verkopen en het versterken van onderlinge, lokale samenwerkingen.

Net als bij de eerdere meting geeft ruim 40% van de ondernemers aan investeringen vooralsnog niet uit of af te stellen. Daar waar men dit wel doet, worden vervangingsinvesteringen en/of uitbreidingsinvesteringen nog even niet gedaan. Van uitgestelde uitbreidingsinvesteringen is vooral sprake bij bedrijven met meer dan 5 medewerkers, bij circa 40% van deze ondernemingen worden uitbreidingsinvesteringen uitgesteld. Opvallend is dat de zzp'ers relatief vaak zeggen (59%) dat er vooralsnog geen investeringen uit- of afgesteld worden. Binnen de branches is het vooral de horeca die investeringen uit- of afstelt, 72% zet momenteel niet in op vervangingsinvesteringen, 48% geen uitbreidingsinvesteringen en 50% stelt investeringen op het gebied van energiebesparing uit.

Als we sec kijken naar de resultaten in regio Rivierenland valt op dat minder ondernemers in onze regio te maken hebben met omzetdaling, namelijk 61% in regio Rivierenland tegenover 66% in Gelderland. De coronacrisis heeft in de regio een vergelijkbare of minder negatieve impact op de bedrijfsvoering dan in de provincie. Enkel het wegvallen van orders heeft in onze regio een grotere impact.

Het is afwachten hoe de coronacrisis zich verder zal ontwikkelen voor ondernemers. Met deze peilingen heeft de gemeente goed zicht op de ernst van de crisis. Door middel van het stellen van vergelijkbare vragen aan ondernemers in gemeente Buren kan inzicht verkregen worden in de impact van de coronacrisis op ondernemers in onze gemeente, vergeleken met de regio en de provincie.

4. Accounts in beeld

Om meer inzicht te krijgen in de verschillende (interne en externe) partijen die betrokken zijn bij team EZ, is het belangrijk om in kaart te brengen welke partijen (ofwel 'accounts') betrokken zijn bij de in hoofdstuk 1 geformuleerde doelstellingen.

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de diverse accounts voor het team EZ.

4.1 Samenwerkingsverbanden

Regio Rivierenland

Regio Rivierenland is het samenwerkingsverband van acht gemeenten in de regio, de Culemborgerwaard, de Betuwe, de Bommelerwaard en het westen van het Land van Maas en Waal. De gemeenten zijn Buren, Culemborg, Maasdriel, Neder-Betuwe, Tiel, West Betuwe, West Maas en Waal en Zaltbommel.

Regio Rivierenland ondersteunt de samenwerking van gemeenten. Regio Rivierenland is het overheidsonderdeel van FruitDelta Rivierenland, een overkoepelende samenwerking tussen overheid, ondernemers, onderwijs/onderzoek, organisaties en ondernemende inwoners. FruitDelta Rivierenland heeft als doel om onze economische speerpunten Agribusiness, Economie & Logistiek en Recreatie & Toerisme te stimuleren en te versterken.

Stichting Bureau Toerisme (voormalig Bureau Toerisme Rivierenland)

De ontwikkeling van Rivierenland als aantrekkelijk en interessant toeristisch recreatief gebied is de komende jaren speerpunt voor de samenwerkende gemeenten in Regio Rivierenland. Stichting Bureau Toerisme (SBT) is een belangrijke samenwerkingspartner binnen dit speerpunt. SBT is sinds 2004 actief als organisatie ten behoeve van versterking van de toeristisch recreatieve sector in Rivierenland. De gemeenten binnen Regio Rivierenland en het SBT willen gezamenlijk werken aan het bereiken van de ambitie voor het speerpunt Recreatie en Toerisme. Om de ambitie te verwezenlijken wordt aan gezamenlijke opgaven gewerkt en wordt ingezet op een aantal reguliere activiteiten.

Omliggende gemeenten

Op het gebied van recreatie & toerisme werd voorheen regelmatig overlegd met de omliggende gemeenten Wijk bij Duurstede en Rhenen. Dit is verwaterd. Bedoeling is om dit weer op te pakken en dan ook de gemeente Utrechtse Heuvelrug hierbij te betrekken.

Fruitpact

Het Fruitpact is een bijzonder samenwerkingsverband tussen overheid en bedrijfsleven in het Rivierenland: de Betuwe, het Land van Maas en Waal en de Bommelerwaard. De fruitteelt is van oudsher sterk op deze plek verankerd en heeft veel aanverwante bedrijvigheid, onderwijs en toerisme aangetrokken. Daarmee heeft de sector zich nationaal en regionaal ontwikkeld tot een economisch cluster van betekenis.

In het licht van (inter)nationale economische ontwikkelingen wil het Fruitpact de Nederlandse en internationale concurrentiepositie van het fruitcluster versterken en uitbouwen. Met haalbare doelstellingen en concrete projecten, die op korte en lange termijn tastbaar resultaat opleveren. Voor grote en kleine bedrijven, voor werkgevers, werknemers en inwoners.

Laanboompact

Het Laanboompact is een samenwerkingsverband tussen Tree Centre Opheusden, gemeente Neder-Betuwe, gemeente Overbetuwe, gemeente Buren, Provincie Gelderland en Rabobank West Betuwe.

Doelstelling van het Laanboompact is het versterken van de laanboomsector in de Betuwe. De laanboomteelt is een belangrijke bedrijfstak in de Betuwe. De samenwerking in het pact krijgt gestalte via projecten, bijeenkomsten, promotieactiviteiten, werkgroepen enz.

4.2 Bedrijventerreinen

Binnen de gemeente zijn vier lokale bedrijventerreinen. Op alle bedrijventerreinen is een combinatie van wonen en werken mogelijk.

De Hofstede in Lienden

Het bedrijventerrein de Hofstede in Lienden is circa 22,5 hectare groot . Het eerste bestemmingsplan van dit bedrijventerrein dateert van 1987. Binnen het bedrijventerrein zijn geen mogelijkheden meer voor nieuwvestiging, het terrein is volledig uitgegeven.

Doejenburg I en II in Eck en Wiel / Maurik

De bedrijventerreinen Doejenburg I en Wehkamp zijn gelegen tussen de kernen Eck en Wiel en Maurik en bedragen samen circa 20 hectare in oppervlakte. Later is hiertussen Doejenburg II ontwikkeld met een oppervlakte van circa 14 hectare. Op dit moment is hier nog ongeveer de helft van de kavels verkoopbaar. Een deel hiervan is reeds onder optie met verschillende stadia van concreetheid.

't Hulster in Buren

Het bedrijventerrein van Buren heeft een oppervlakte van circa 10 hectare.

Beusichem Zuid in Beusichem

Het bedrijventerrein in Beusichem heeft een oppervlakte van circa 23,5 hectare. Binnen het bedrijventerrein zijn geen mogelijkheden meer voor nieuwvestiging, het terrein is volledig uitgegeven. Er zijn plannen van een particulier initiatiefnemer om het bedrijventerrein met circa 3 hectare uit te breiden.

4.3 Ondernemersverenigingen

Binnen gemeente Buren zijn vijf ondernemersverenigingen, waaronder een overkoepelende ondernemersvereniging.

- Ondernemersvereniging Buren
- Ondernemersvereniging De Hofstede
- Ondernemersvereniging Lienden, Ommeren, Ingen
- Bedrijvenparkvereniging Doejenburg

De overkoepelende ondernemersvereniging betreft Stichting Ondernemersplatform Buren (OPB). Dit is een samenwerking tussen de verschillende ondernemersverenigingen in de gemeente Buren. Het OPB streeft ernaar zoveel mogelijk geledingen uit het bedrijfsleven aan zich te binden. Op die wijze worden lokale ondernemersbelangen behartigd en het ondernemersklimaat verbeterd. Het OPB heeft ook een adviesfunctie op het terrein van economische zaken richting gemeente Buren. Voor de gemeente is het uiterst efficiënt om met één representatieve gesprekspartner te overleggen.

Namens de agrarische sector zijn er drie belangenorganisaties actief in gemeente Buren.

- Land- en Tuinbouworganisatie (LTO) Noord, afdeling de Betuwe;
- Nederlandse Fruitteeltorganisatie (NFO);
- Tree Centre Opheusden (TCO), werkgroep Belangenbehartiging.

Ten slotte zijn er enkele winkeliersverenigingen actief.

- Winkeliersvereniging Maurik;
- Winkeliersvereniging Buren;
- Winkeliersvereniging Winkelcentrum Lienden.

5. Analyse

Met behulp van een SWOT analyse kan de informatie van de interne en externe analyse overzichtelijk en eenvoudig weergegeven worden.

	Sterktes	**Zwaktes**
Intern	- Gedrevenheid team EZ - Korte lijnen bestuur vanwege structureel overleg	- Geen goede integrale aanpak - Regelcultuur intern (voldoen aan wet- en regelgeving, procedures) werkt verlammend, weinig flexibel - Veel ad hoc taken - Geen economische visie
	Kansen	**Bedreigingen**
Extern	- Ligging - Veel vestigingen: sterke ondernemersdrive - Laag werkloosheidspercentage - Glasvezel in groot deel gemeente	- Minder behoefte winkels waardoor risico op leegstand - Krimp beroepsbevolking na 2030 - Ontwikkelingen steeds complexer door stikstofproblematiek - Corona - Ruimtetekort - Regeldruk - Ontbreken voldoende personeel bedrijven - Bereikbaarheid (OV)

De SWOT analyse kan verder uitgewerkt worden tot een confrontatiematrix door de punten uit de SWOT-analyse een relatief gewicht te geven en tegen elkaar af te zetten. De matrix die hieruit voortkomt confronteert de belangrijkste sterktes en zwaktes van de gemeente (intern) met de meest belangrijke kansen en bedreigingen uit de gemeente (extern). Het laat zien hoe de aansluiting is tussen de gemeente intern en de gemeente extern; de ondernemers.

In onderstaande tabel is de confrontatiematrix weergegeven. Hier is voor de belangrijkste sterktes en zwaktes beoordeeld wat het effect is van iedere kans en bedreiging: van heel kansrijk (++), neutraliserend (0) tot zeer bedreigend (--). Hieruit wordt een totaalscore berekent waardoor de belangrijkste verbanden naar voren komen.

Hieruit blijkt dat de gedrevenheid van team EZ en de korte lijnen met het bestuur een positieve invloed hebben op de economie. Daarentegen hebben het gebrek aan een goede integrale aanpak en het ontbreken van een economische visie een negatieve invloed op de economie.

	Kansen		**Bedreigingen**		
Sterktes	Sterke ondernemersdrive	Lage werkloosheid	Risico leegstand	Krimp beroepsbevolking	**Totaal**
Gedrevenheid team EZ	++	+	+	O	**++++**
Korte lijnen bestuur	+	+	+	O	**+++**
Zwaktes					
Geen goede integrale aanpak	-	-	-	O	**- - -**
Ad hoc taken	O	O	O	O	**O**
Geen economische visie	-	- -	-	O	**- - - -**
Totaal	**+**	**-**	**O**	**O**	**O**

Bijlage 3: Deelnemers aan de klankbordgroep

Onderstaand een overzicht van de leden van de klankbordgroep. De klankbordgroep bestaat uit een aantal leden die op persoonlijke titel input hebben geleverd voor de Nota Economie.

Naam	Achternaam	Sector	Bedrijfsnaam
Stephanie	de Graaff	Horeca	Restaurant De Hofhouding
Roy	de Wijer	Recreatie	Holland Evenementen Groep
Simon	van Oostveen	Fruitteelt	Oostveen Fruit
Fam.	Blom	Logistiek	G. Blom Internationaal Transport
Klasina	Timmer	Detailhandel	Winkelcentrum Lienden, eigenaar Etos
Bas	Ederveen	Detailhandel	WoonTheater
Thomas	Rijksen	Productie	Rijksen Speciaal Timmerwerk
Arina	van Leenen	Agrotoerisme	Betuws Wijndomein
Fam.	Van Koeverden	Recreatie	Wilgje Buitensport
René	Spijker	Dienstverlening	Spijker & Co
Henk	van Ommeren	Productie	Van Ommeren Installaties

Bijlage 4: Input brainstormsessie ondernemers Buren

Thema 1 – Visie, missie, doelstellingen

De deelnemers van de klankbordgroep zijn het er grotendeels over eens dat de gemeente Buren economisch door moet blijven groeien. Wanneer de groei stagneert, betekent dit dat de economische situatie in Buren achteruit gaat. Het is daarom belangrijk om als gemeente Buren onderbouwd vast te leggen op welke gebieden zij zich richt, zodat keuzes omtrent economische ontwikkeling hierop gebaseerd kunnen worden.

Vanuit de regio Rivierenland wordt ingezet op de sectoren Agribusiness, Logistiek en Toerisme & Recreatie. Deze sectoren zijn volgens de ondernemers van belang, maar in Buren is de situatie anders dan regionaal. Volgens de klankbordgroep is het van belang om in de gemeente Buren ook te focussen op de ambachtelijke bedrijven, nijverheid, mkb en zzp'ers. Bij het maken van keuzes op economisch gebied is het belangrijk te kijken welke soort bedrijven passen bij de gemeente Buren én bij de omliggende bedrijven. Het is volgens de klankbordgroep van belang dat de gemeente per locatie kijkt naar de mogelijkheden voor economische ontwikkeling en daarbij bij voorkeur de bestaande bedrijven zoveel mogelijk faciliteert. Tot slot zou ook het stimuleren van innovatie door het verbeteren van de onderlinge samenwerking tussen bedrijven, maar ook met kennis- en onderwijsinstellingen een belangrijke doelstelling moeten zijn.

Thema 2 – Ruimtelijke uitdagingen en duurzame ontwikkeling

Er zijn diverse ruimtelijke uitdagingen voor ondernemers in Buren. Dit heeft te maken met een veelheid aan regelgeving, beperkte uitbreidingsmogelijkheden en keuze uit verschillende ontwikkelopties die niet altijd samen gaan. De ontwikkeling van Agribusiness heeft te maken met milieuzonering en andere ruimtelijke kaders. Er is ook behoefte aan ruimte voor woningbouw. En er liggen kansen voor ontwikkeling op het gebied van recreatie en toerisme. Belangrijk is om goed kaders aan te geven en hier dan ook op te sturen en te handhaven.

De ondernemers geven aan dat zij een toename zien in het aantal toeristen die het stadje Buren komen bezoeken. Een ruimtelijke uitdaging die hieraan is gekoppeld, is het tekort aan parkeergelegenheid in en rondom de plaats Buren. Daarnaast zijn de toeristen vaak niet lang in de gemeente aanwezig, omdat in de gemeente weinig faciliteiten aanwezig zijn. Meer faciliteiten en meer horeca ziet de klankbordgroep als een positieve ontwikkeling. Echter geven zij daarbij ook aan dat er geen duidelijk beeld is van mogelijke locaties voor ontwikkeling. Er is veel ruimte in de gemeente Buren, maar veel plaatsen zijn niet goed bereikbaar.

Bereikbaarheid blijkt een belangrijk thema voor de ondernemers. Niet alleen voor het aannemen van personeel en stagiaires, maar ook voor het aantrekken van jeugd (huisvesting). Nieuw personeel en stagiaires haken af door de reistijd (woon-werkverkeer). Daarnaast dwingt het jonge generaties om weg te gaan, bijvoorbeeld voor een opleiding. Wanneer zij de opleiding hebben afgerond, komen zij in veel gevallen niet terug naar Buren. De bereikbaarheid van de gemeente speelt hierin een rol. Als het gaat om bereikbaarheid ligt de bal bij de gemeente, omdat zij gaan over de infrastructuur. Ondernemers denken graag mee over oplossingen, maar de gemeente is aan zet.

Voor wat betreft duurzame ontwikkeling wordt aangegeven dat dit een taak is voor ondernemers zelf. Er zijn regels vanuit de Rijksoverheid waar ondernemers aan moeten voldoen, waardoor het niet nodig is om als gemeente een rol aan te nemen. Wel is het van belang dat de infrastructuur (capaciteit) is ingericht om duurzame ontwikkeling te faciliteren. Hierover moeten goede afspraken gemaakt worden met de netbeheerder. Grootschalige duurzame ontwikkelingen (windmolen-/zonneparken) moeten zo min mogelijk ten koste gaan van ruimte voor economische ontwikkeling.

Thema 3 – Dienstverlening, procedures en regelgeving

Een grote uitdaging voor ondernemers is dat het soms lijkt dat er geen duidelijke kaders of richtlijnen zijn. Het is moeilijk samenwerken met een overheid die soms vanuit het ene en dan weer vanuit het andere belang redeneert. Het helpt ook niet als er zoveel personele wisselingen zijn bij de gemeente. Bedrijven willen graag samenwerken met een overheid die oplossingsgericht is. Soms lukt dit, maar vaak ook niet. Dit leidt tot frustraties, maar ook onderling tot spanningen. Waarom lukt het bij de ene ondernemer wel en bij de andere niet?

Ook hebben ondernemers te maken met andere overheidsinstanties zoals de arbeidsinspectie, werkzaak Rivierenland, de provincie Gelderland en de Omgevingsdienst Rivierenland. Ook daar is het moeilijk mee samen te werken en soms wordt ervaren dat de communicatie tussen de verschillende diensten niet goed verloopt. Daarnaast is er een groot verschil tussen beleidsmakers, uitvoerders en handhavers. Dat is wellicht logisch vanuit de verschillende rollen, maar toch is het als ondernemer prettig als er wel met respect en vanuit duidelijke richtlijnen met elkaar wordt omgegaan.

Tot slot kan de gemeente de samenwerking tussen de bedrijven en de verschillende overheidsinstellingen goed faciliteren. Daar hebben de bedrijven en de verschillende ondernemersverenigingen en brancheorganisaties ook een rol bij.

Thema 4 – Personeel en talentontwikkeling

Dit thema speelt vooral een rol bij het vinden en vasthouden van goed gekwalificeerd personeel en bij de opleiding van talenten (toekomstig personeel). Bedrijven zitten vaak in hetzelfde schuitje en concurreren met elkaar. Het is daarom belangrijk om niet alleen individueel, maar ook gezamenlijk aan de slag te gaan met dit thema. Daarnaast is de begeleiding van doelgroepen met afstand tot de arbeidsmarkt zeer belangrijk. Tot slot speelt hier huisvesting een belangrijke rol (zowel tijdelijk als permanent). Veel kan op eigen terrein, maar de eisen zijn in sommige gevallen te streng. Het is van belang vanuit de gemeente maatwerk te leveren en per locatie te kijken naar de mogelijkheden.

Thema 5 – Werkgelegenheid en huisvesting

De ondernemers zijn negatief over het realiseren en toestaan van (tijdelijke) huisvesting op bedrijventerreinen. Zij geven aan dat woningen op een bedrijventerrein juist kunnen dienen als belemmering. Onder andere in de vorm van een afname van de parkeergelegenheid voor vast personeel. Echter zijn de leden van de klankbordgroep positief over het realiseren en toestaan van (tijdelijke) huisvesting bij bedrijven in het buitengebied. Een opmerking is dat (tijdelijke) huisvesting slechts op het eigen terrein van de desbetreffende ondernemer toegestaan moet worden. Dit omdat de ondernemer dan zelf verantwoordelijk is voor het realiseren van parkeergelegenheid. Het is van belang om hierin te zoeken naar logische samenwerkingsverbanden, bijvoorbeeld tijdens aansluitende seizoenen of pieken in de huisvesting.

We hebben het ook gehad over de stelling ‘Betaalbare en kwalitatieve huisvesting is de belangrijkste voorwaarde voor het aantrekken en vasthouden van nieuw personeel’. Er werd aangegeven dat betaalbare en kwalitatieve huisvesting niet belangrijk is voor het aantrekken van nieuw personeel. Nieuw personeel verhuist vaak niet naar de gemeente waarin zij aan de slag gaan. Dit is een van de redenen dat de bereikbaarheid van belang is. Daarentegen is betaalbare en kwalitatieve huisvesting een belangrijk aspect voor de verjonging van de gemeente.

Thema 6 – Organisatie en samenwerking

Het is volgens de ondernemers niet van belang dat elke kern/elk bedrijventerrein een goed functionerende ondernemersverenging heeft. Echter is het wel belangrijk dat in iedere kern of bedrijventerrein een vorm van organisatie aanwezig is. Gericht op de samenwerking tussen de ondernemers en de gemeente zijn een aantal punten van belang:

- De ondernemers willen de afstand tot de gemeente graag verkleinen. Onder andere door duidelijkheid over de persoon waar zij terecht kunnen.
- Vanuit de gemeente contact leggen met de ondernemers binnen de gemeente, zodat de gemeente kan meedenken en meer achter de horeca kan gaan staan.

Visie Recreatie en Toerisme

Gemeente Buren

Juni, 2022

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
   1.1 Proces 3
   1.2 Leeswijzer 3
2. Ambitie en doelstelling 4
3. De recreatieve en toeristische sector 5
   3.1 Sterkten en zwakten analyse 5
   3.2 Regionaal beleid 5
   3.3 Lokaal beleid 6
4. Strategie en thema's 7
   4.1 Doelgroepen gemeente Buren 8
   4.2 Promotie en samenwerking 9
   4.3 Verblijfsrecreatie 10
   4.4 Routes 11
   4.5 Activiteiten en evenementen 12
5. Ruimte voor Recreatie en Toerisme 13
   5.1 Stad Buren 13
   5.2 Eiland van Maurik 15
   5.3 Buitengebied en recreatieplassen 16
   5.4 Van algemene kaders naar formele randvoorwaarden en toetsing van initiatieven per gebied 17
6. Uitvoeringsparagraaf 18
7. Bijlagen 19
   7.1 Verslag themabijeenkomst Promotie, samenwerking en arrangementen 19
   7.2 Verslag themabijeenkomst Activiteiten, routes en evenementen 21
   7.3 Verslag gebiedsbijeenkomst Stad Buren 24
   7.4 Verslag gebiedsbijeenkomst Buitengebied en recreatieplassen 26
   7.5 Verslag gebiedsbijeenkomst Eiland van Maurik 28

1. Inleiding

Op 21 september 2021 is de Nota Economie vastgesteld door de raad. De stap naar de uitvoering van de Nota Economie kan nu gezet worden. Onderdeel hiervan is het opstellen en uitvoeren van de Visie Recreatie en Toerisme. De Visie Recreatie en Toerisme gaat in op de uitwerking van het beleid op dit gebied, gezien vanuit een economisch en ruimtelijk perspectief. De visie maakt daarbij gebruik van de uitgangspunten in de Nota Economie, maar legt ook de verbinding met onder andere de omgevingsvisie Buren, het regionaal economisch ambitiedocument 2022-2025, de integrale gebiedsagenda Rivierenland (concept) en de Toekomstoriëntatie Buren.

1.1 Proces

Voor de invulling van de Visie Recreatie en Toerisme is een klankbordgroep opgericht van toeristische organisaties en hebben we vanuit de gemeente een aantal bijeenkomsten georganiseerd met verschillende betrokkenen, waaronder twee themabijeenkomsten met toeristische organisaties en ondernemers en drie gebiedsbijeenkomsten met ook inwoners en andere organisaties gericht op de ruimtelijke randvoorwaarden per locatie.

1.2 Leeswijzer

Allereerst vindt u in hoofdstuk 2 het doel en de ambitie van de gemeente Buren op het gebied van recreatie en toerisme. In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie geanalyseerd door de zwakten en sterkten in kaart te brengen. Tevens worden hier enkele kansen en bedreigingen benoemd.

De strategie van de visie wordt uitgewerkt aan de hand van vijf thema's, welke aan bod komen in hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk worden ook de doelgroepen van de gemeente Buren beschreven en kort toegelicht.

Het laatste hoofdstuk (hoofdstuk 5) werkt de eerdergenoemde thema's ruimtelijk uit per locatie: Eiland van Maurik, Stad Buren en het Buitengebied.

2. Ambitie en doelstelling

In dit hoofdstuk worden de doelstellingen en ambities van de gemeente Buren omtrent recreatie en toerisme verder toegelicht.

Ambitie
In de nota Economie en de toekomst- en omgevingsvisie van de gemeente Buren is de ambitie een evenwichtige groei van de lokale economie. Dat betekent dat het beleid gericht is op het faciliteren van behoud en versterking van bestaande bedrijven en de ontwikkeling van lokale initiatieven en locaties binnen een aantal sectoren waaronder recreatie en toerisme. In de recent vastgestelde Omgevingsvisie wordt bij het speerpunt 'Ruimte voor onze kernkwaliteiten en -activiteiten' benoemd dat de gemeente Buren een sterke recreatiegemeente is, gericht op de beleving van het rivierenlandschap. De gemeente heeft in haar visie opgenomen dat recreatie als kans voor de economie wordt gezien. Om deze economische kans te benutten, maar tegelijk de kwaliteit van ons landschap te borgen kiezen we voor een balans tussen recreatief medegebruik van het landschap en het aanwijzen van enkele goed bereikbare recreatie ontwikkelingsgebieden.

Gemeente Buren wil - zo blijkt uit de Omgevingsvisie - het aanbod dagrecreatie wel laten groeien, maar concentreren binnen de gebieden die er nu zijn. Daarom wordt gefocust op:
- Doorgroeimogelijkheden van dagrecreatie faciliteren door middel van recreatie ontwikkelingsgebieden;
- Ruimte bieden aan landschappelijk ingepaste overnachtingsmogelijkheden;
- Recreatieve verbindingen realiseren die gemeente dekkend zijn.

Doelstelling
Met de visie Recreatie en Toerisme willen we richting geven aan de recreatieve en toeristische ontwikkeling in onze gemeente. Zoals aangegeven in de Nota Economie, de Omgevingsvisie en het Regionaal Economisch Ambitiedocument is het doel niet om het aantal toeristen en recreanten maximaal te laten groeien, maar:

“Groei van recreatie en toerisme voor bezoekers en inwoners, zodanig dat er jaarrond een optimale balans ontstaat tussen het aanbod aan vraag gestuurde vrijetijdsbeleving, de toeristische druk en de draagkracht van en bijdrage aan de omgeving.”

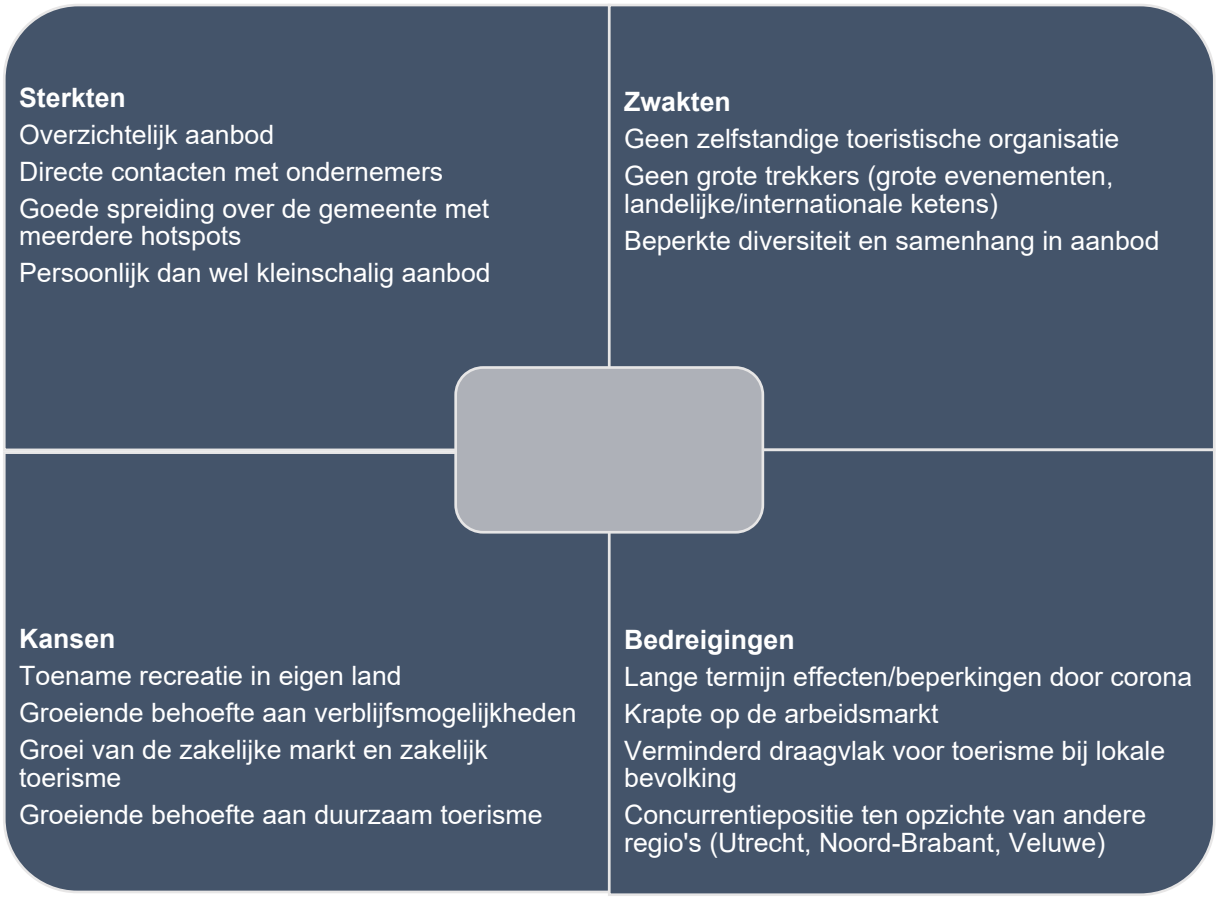
Met andere woorden recreëren en verblijven in de gemeente Buren is gericht op doelgroepen en activiteiten die goed passen bij ons gebied en zowel aan ondernemers, samenleving en omgeving zoveel mogelijk een positieve bijdrage leveren. Om hierin de juiste balans te vinden en keuzes te maken wordt er wel gebiedsgericht of locatie specifiek gewerkt. Deze visie geeft de algemene uitgangspunten en ruimtelijke randvoorwaarden, maar initiatieven worden wel individueel beoordeeld en zal per locatie verschillend kunnen worden uitgewerkt om tot de juiste invulling te komen.

3. De recreatieve en toeristische sector

In dit hoofdstuk wordt de recreatieve en toeristische sector in de gemeente Buren geanalyseerd. Hierbij gaan we in op de huidige situatie, maar ook het regionale en lokale beleid wat invloed heeft op deze situatie.

3.1 Sterkten en zwakten analyse

In onderstaande figuur is een overzicht weergegeven van de sterkten en zwakten op het gebied van recreatie en toerisme binnen de gemeente Buren. Daarnaast worden ook een aantal kansen en bedreigingen weergegeven.



De algemene conclusie uit de SWOT is dat er volop kansen zijn om gebruik te maken van de landelijke trend van de groei van verschillende vormen van recreatie en toerisme maar hiervoor wel ingezet moet worden op het versterken van de samenwerking, de diversiteit en het draagvlak onder de bevolking.

3.2 Regionaal beleid

Regionaal Economisch Ambitiedocument
Op regionaal niveau zijn ambities en doelstellingen vastgesteld met betrekking tot de ontwikkeling van de economie in het Regionaal Economisch Ambitiedocument 2022-2025. Een van de speerpunten is de regionale economische groei van recreatie & toerisme voor bezoekers en inwoners. De focus ligt, net als bij onze lokale ambitie, op een optimale balans tussen het aanbod aan vraag gestuurde vrijetijdsbeleving, de toeristische druk en de draagkracht van de omgeving. Vooral op het gebied van regiopromotie, agrotoerisme en rivierbeleving werkt gemeente Buren samen met de regio en regiogemeenten.

Stichting Bureau Toerisme (SBT)
In het kader van de bovengenoemde regionale samenwerking en promotie ontvangt Stichting Bureau Toerisme van de gemeenten een jaarlijkse subsidie van 1,06 per inwoner. Door middel van een jaarplan geeft het SBT aan op welke wijze zij bijdraagt aan het bevorderen van bestedingen en werkgelegenheid in de toeristische sector. Dit jaarplan wordt jaarlijks gemonitord en dit wordt ook medegefinancierd vanuit ondernemers en de provincie.

Uit®waarde
Uit®waarde ontwikkelt, exploiteert en onderhoudt de toeristische en dagrecreatieve infrastructuur in het Rivierengebied. Daarnaast geven zij ondernemers de ruimte om recreatieve bedrijven op te zetten. Het Routebureau van Uit®waarde is een bedrijfsonderdeel dat verantwoordelijk is voor advies, projectmanagement, ontwikkeling, realisatie, beheer en onderhoud van toeristisch-recreatieve infrastructuur en veerverbindingen. In de gemeente Buren zijn ze verantwoordelijk voor de recreatiegebieden De Beldert, De Meent en Het Eiland van Maurik.

3.3 Lokaal beleid

Toekomstoriëntatie gemeenteraad en Nota Economie
In juli 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met het toekomstbeeld voor de gemeente Buren en de Nota Economie. In het toekomstbeeld streeft de gemeente naar een evenwichtige groei en een bescheiden bruis. Economisch betekent dit een focus op het versterken van de lokale economie, met een focus op de bestaande bedrijven en lokale initiatieven in de agri-business, logistiek, kleinschalige maakindustrie en recreatie & toerisme. Om dit te ondersteunen wordt aandacht gevraagd voor:

- Voldoende werkgelegenheid & tegengaan van werkloosheid
- De leefbaarheid in de kernen inclusief het voorzieningenaanbod
- De vrijkomende agrarische bebouwing en verduurzaming van het huidige aanbod.

Omgevingsvisie
De omgevingsvisie brengt de belangrijkste (ruimtelijke) ontwikkelingen van de gemeente in beeld en geeft aan welke keuzes en uitgangspunten hieraan gekoppeld zijn. Bij de ruimtelijke uitwerking is ook ruimte voor economische ontwikkeling en recreatie en toerisme aangegeven. De visie Recreatie en Toerisme is een verdere inhoudelijke verdieping hiervan. Na vaststelling van zowel de omgevingsvisie en de visie recreatie en toerisme zal een verdere uitwerking nodig zijn in een aantal gebiedsprogramma's (met name voor de recreatiegebieden Eiland van Maurik, Lingemeren en het centrum van Stad Buren) om vervolgens een aanpassing van bestemmingsplannen naar omgevingsplannen mogelijk te maken om specifieke randvoorwaarden en toetsing van initiatieven aan te kunnen geven. Bij het opstellen van de gebiedsprogramma's zal verder participatie en inspraak mogelijk zijn.

4. Strategie en thema’s

In dit hoofdstuk wordt de strategie binnen de visie Recreatie en Toerisme nader beschreven. Dit gebeurt aan de hand van vier thema’s, namelijk: Promotie en samenwerking, Verblijfsrecreatie, Routes en Activiteiten en evenementen. Per thema wordt de huidige situatie, samen met de kansen en knelpunten, vertaald naar de opgaven met betrekking tot het thema. Ook worden de toeristische doelgroepen van de gemeente toegelicht.

Voor de uitwerking van de visie Recreatie en Toerisme hebben we gekozen voor vier thema’s, namelijk:

Promotie en samenwerking

Verblijfsrecreatie

Routes (onder andere wandel- en fietsroutes)

Activiteiten en evenementen

Deze doelgroepen en thema’s zijn besproken met de klankbordgroep en tijdens de themabijeenkomsten met toeristische organisaties. Hieronder vatten we de belangrijkste conclusies per thema samen. In de bijlagen staat een uitgebreider verslag van de bijeenkomsten.

4.1 Doelgroepen gemeente Buren

Binnen de regio en de provincie Gelderland delen we recreanten en toeristen in naar verschillende doelgroepen, die ieder andere behoeften en beweegredenen hebben om een bezoek te brengen aan een bepaald gebied. Hiervoor gebruiken we de “Leefstijl vinder” ontwikkeld door MarketResponse waarbij verschillende doelgroepen naar leefstijlen met bijbehorende kenmerken beschreven zijn. Op basis van een analyse van het aanbod en het profiel van de huidige bezoekers is samen met het Stichting Bureau Toerisme en de regio gekeken welke doelgroepen het best passen bij ons gebied. Dat zijn de volgende doelgroepen:

- De Stijlzoeker: “Het zijn zelfverzekerde en doelgerichte recreanten. Harde werkers met ambitie en ondernemingsdrift treffen we hier vaak onder.”
- De Harmoniezoeker: “Ook op vakantie willen ze dat er voor iedereen iets te doen is. Activiteiten voor de kinderen, een mooi zwembad; geen wonder, dat ze graag een huisje huren op een park met veel voorzieningen.”
- De Rustzoeker: “ ‘De wereld verandert wel erg hard’ is een gedeelde opvatting. Net als ‘Waarom zou je ver reizen, dichtbij huis is genoeg moois te zien’. Eigenlijk vinden ze het leven ’t prettigst als ze lekker rondom huis hun eigen gang kunnen gaan, beetje tuinieren, wellicht een rondje fietsen of wandelen.”

(Bron: Leefstijlvinder by MarketResponse)

Bij het aantrekken van doelgroepen gaat het om het juist benutten van de faciliteiten binnen het gebied. De focus met betrekking tot de doelgroepen ligt op:

- Regionale en lokale afstemming over het aantrekken van de juiste doelgroepen.
- Afstemming over het aantrekken van doelgroepen op bepaalde locaties binnen het gebied.

Vanuit de gemeente hebben we enerzijds een focus voor het gehele gebied. Daarnaast zijn er ook doelgroepen die aansluiten op één specifieke locatie of activiteit binnen de gemeente. Denk bijvoorbeeld aan:

- De plezierzoeker bij de Kaap (voormalige Holland Evenementen Groep).
- De zakelijke toerist bij EVM19 of de Business School Buren.
- De groepsactiviteiten voor avontuurzoekers bij het Wilgje Buitensport.
- De inzichtzoeker die speciaal komt voor een bezoek aan een van de musea in onze gemeente of een culturele activiteit (Museum Buren & Oranje, Marechaussee Museum, Streekmuseum Baron van Brakel, Chateau Buren).

Bij regionale of gemeente brede promotie zal met name gekeken worden naar de algemene doelgroepen, maar per campagne of thema kunnen ook de specifieke doelgroepen bediend worden.

4.2 Promotie en samenwerking

Zowel binnen het regionale als het provinciale beleid wordt aangegeven dat de Betuwe nog altijd goed bekend is bij het publiek. Met het historische stadje Buren, de verschillende water- en recreatiegebieden en activiteiten op het gebied van agrotoerisme heeft de gemeente Buren verschillende toeristische hotspots in de Betuwe. Ondanks de afgelopen beperkingen tijdens de Corona periode weten bezoekers en recreanten onze gemeente Buren goed te vinden. Dit zijn volgens de ondernemers met name de oudere doelgroepen en tijdens de schoolvakanties gezinnen met jonge kinderen. In 2022 wordt door middel van een postcode onderzoek nog verder data verzameld over de verschillende doelgroepen die de gemeente en de regio bezoeken.

Er is op dit moment geen zelfstandige toeristische organisatie voor de hele gemeente Buren, wel zijn er lokale samenwerkingen binnen het stadje Buren en het Eiland van Maurik en is er een regionale samenwerking met Bureau Toerisme en Uiterwaarde. Bureau Toerisme promoot ondernemers en activiteiten in Buren als onderdeel van de regionale promotie van de Betuwe en Uiterwaarde faciliteert de toeristische bewegwijzering, het voetveer Rhenen-Lienden en beheert een aantal recreatiegebieden in onze gemeente.

De belangrijkste kansen en knelpunten voor promotie en samenwerking die uit de werksessie zijn gekomen, waren:

Kansen
- De focus op het vasthouden van bezoekers in plaats van meer bezoekers (kwalitatief toerisme) door het aanspreken van de juiste doelgroepen
- Groei en behoefte zakelijk toerisme.
- Bureau Toerisme en het merk Betuwe kan beter benut worden voor lokale promotie.
- Door op lokaal niveau samen te werken kunnen kruisbestuivingen ontstaan en weten ondernemers elkaar te vinden.

Knelpunten
- Er is geen (collectieve) samenwerking om gezamenlijke promotie op te pakken.
- Door gebrek aan een centrale informatievoorziening worden de bezoekers niet juist geïnformeerd over de mogelijkheden binnen de gemeente Buren.
- Geen/weinig grote, aansprekende trekkers (geen automatische promotie).

Doelstellingen
Door het versterken van regionale (Stichting Bureau Toerisme) en lokale samenwerking kan beter worden aangesloten bij de behoeften van de gewenste/kansrijke doelgroepen binnen de gemeente Buren. In eerste instantie richten we ons op het beter bekend maken van het bestaande aanbod door de lokale samenwerking te verbeteren en te zorgen voor een verbeterde informatievoorziening voor recreanten en bezoekers binnen ons gebied.

Opgaven
Om bovengenoemde kansen te benutten en knelpunten op te lossen, gaan we aan de slag met de volgende opgaven:

1. Het oprichten van een toeristisch platform.
2. Het maken van afspraken met Bureau Toerisme over de marketing van Buren binnen de Betuwe promotie.
3. Het verbeteren van de lokale toeristische informatievoorziening.
4. Het uitbrengen van een lokale promotiefolder/kaart.
5. De mogelijkheden onderzoeken voor het stimuleren van de zakelijke markt en zakelijk toerisme in samenwerking met de regio.

4.3 Verblijfsrecreatie

Binnen de gemeente Buren is een gemêleerd aanbod van verblijfsrecreatie aanwezig. Onder verblijfsrecreatie wordt onder andere verstaan: de vakantieparken, campings, Bed & Breakfasts, hotelvoorzieningen en kamperen bij de boer. Het exacte aantal verblijfsmogelijkheden is continue in ontwikkeling. De gemeente begroot jaarlijks 240.000 euro aan inkomsten op verblijfsbelasting. Op dit moment zijn de verschillende aanbieders in kaart gebracht, maar het aantal overnachtingen varieert omdat het aanbod aan verandering onderhevig is. We weten dat het aantal Bed en Breakfasts de afgelopen jaren licht is gegroeid, maar er zijn ook vaste staanplaatsen en kampeerplekken op vakantieparken herontwikkeld tot nieuwe chalets voor de verhuur. Soms betekent dit zelfs minder overnachtingsplekken maar levert het wel een andere doelgroep op en een meer wisselende samenstelling. De markt is wat dat betreft vol in ontwikkeling en er zijn inmiddels ook een aantal initiatieven gericht op de ontwikkeling van kleinschalige hotelfuncties op diverse locaties (stad Buren, buitengebied).

Op sommige vakantieparken zie je ook dat er permanente bewoning is of tijdelijke bewoning door arbeidsmigranten. In het beleidskader huisvesting arbeidsmigranten staan de voorwaarden waaronder dit mag, zodat dit niet kan leiden tot ongewenste effecten die negatief zijn voor het recreatie-aanbod. In het verleden zijn er ook voormalige vakantieparken herbestemd tot woonwijk (Lingemeer), maar verdere ontwikkelingen in die richting is niet wenselijk. Gedurende de corona periode zijn er ook een aantal tijdelijke vergunningen afgegeven voor verblijf op recreatie locaties. Inmiddels liggen er ook een aantal aanvragen bij de gemeente voor de aanpassing van bestemmingsplannen ten behoeve van verblijfsmogelijkheden op of nabij recreatiegebieden.
Uit de sessies kwamen de volgende kansen en knelpunten naar voren

Kansen
- Door de coronapandemie verblijven toeristen steeds vaker in eigen land.
- Een toenemende behoefte aan kwalitatieve verblijfsrecreatie.
- Een stijgende behoefte aan verschillende verblijfsmogelijkheden binnen de gemeente Buren.
- Door onderlinge afstemming tussen ondernemers (en gemeente) kunnen verblijfsmogelijkheden worden afgestemd op de doelgroep.

Knelpunten
- Een deel van de vakantieparken heeft een lage kwaliteit.
- Er is weinig diversiteit met betrekking tot verblijfsrecreatie (denk aan boetiekhotels en luxe verblijven).
- In sommige gevallen wordt op de vakantieparken gewoond, waardoor het aanbod aan verblijfsmogelijkheden afneemt.
- Op dit moment wordt vooral in de Bloesemperiode en schoolvakanties verbleven, waardoor weinig spreiding is over het jaar.

Doelstellingen
Door het stimuleren van de mogelijkheden voor verblijf én het sturen op een kwaliteitsslag binnen het huidige aanbod willen we meer bezoekers interesseren voor een verblijf in de gemeente Buren. Hierbij zetten we samen met de ondernemers in op de gewenste doelgroepen en stimuleren we een betere spreiding van verblijfsrecreatie over het seizoen, zodat jaarrond bezoekers naar de gemeente komen. Daarbij is het belangrijk duidelijke randvoorwaarden en kaders te stellen aan (her-) ontwikkelingsplannen, zodat deze plannen uiteindelijk zoveel mogelijk een positieve impact hebben op de omgeving.

Opgaven
Om bovengenoemde kansen te benutten en knelpunten op te lossen, gaan we aan de slag met de volgende opgaven:

1. Het inventariseren van het bestaande aanbod van verblijfsmogelijkheden en nieuwe initiatieven.
2. Het uitwerken van de ontwikkelmogelijkheden voor verblijfsmogelijkheden bij agrarische ondernemers (agrotoerisme).
3. Het aantrekken van doelgroepen door het verbeteren van de onderlinge afstemming.
4. Het uitwerken van ruimtelijke en economische randvoorwaarden en kaders voor (uitbreidings-) plannen in gebiedsvisies/omgevingsplannen (locatiegericht).

4.4 Routes

Er zijn meerdere routes in het gebied Buren. Denk hierbij aan langeafstand wandelingen, Klompenpaden, themagerichte routes (Bloesem, Limes, Betuwe routes) en fietsroutes. De routes binnen de gemeente zijn in zowel publiek of privaat beheer, dit verschilt per route Uiterwaarde werkt samen met de gemeente, provincie en Bureau Toerisme aan het beheer en onderhoud van de verschillende routes. Maar dat geldt ook voor Wandelnet die de bewegwijzering van de lange afstandspaden verzorgt. Ook wordt gewerkt met het ANWB-knooppunten systeem. Kortom de uitdaging ligt niet in het vermeerderen van het aantal routes, maar eerder op het vlak van informatievoorziening en koppeling van de samenwerking tussen de betrokken private en publieke organisaties. Vanuit de provinciale en regionale samenwerking wordt er via diverse routeprogramma's gewerkt aan het versterken van de beleving van de verschillende routes.

De belangrijkste kansen en knelpunten uit de sessie waren:

Kansen

- Als regionale en lokale routes beter benut worden, kunnen zij elkaar versterken.
- Het benutten van het water en de rivieren binnen de gemeente voor de routes.
- Door een focus op hybride routes, de beleving en het verhaal van de routes, worden wandelaars aangetrokken.
- Meer aandacht voor recreatieve routes bij de lokale bevolking (
- Duurzaamheid wordt steeds belangrijker, ook binnen het toerisme. Duurzame mobiliteit is bijvoorbeeld een manier om hier invulling aan te geven.

Knelpunten

- De informatievoorziening over het grote aanbod aan routes is versnipperd (zowel online als offline).
- De routes versterken de toeristische hotspots binnen de gemeente niet voldoende.
- Er is sprake van gedeeld gebruik van de infrastructuur (weinig afzonderlijke recreatieve routes).
- Het gebrek aan (overzicht van) publieke voorzieningen, denk hierbij aan picknickbankjes, parkeervoorzieningen en openbare toiletten.

Doelstellingen

Het verbeteren en versterken van de routes binnen het gebied ligt vooral bij het koppelen van routes aan activiteiten en het bundelen van het aanbod (o.a. door hybride netwerken). Daarbij is het van belang om in te zetten op de beleving (het verhaal) en de spreiding van de routes, zodat hier in grotere mate gebruik van wordt gemaakt.

Opgaven

Om bovengenoemde kansen te benutten en knelpunten op te lossen, gaan we aan de slag met de volgende opgaven:

1. Het koppelen van de verschillende routes, zoals de lokale routes aan de lange afstandswandelingen.
2. De verhaallijnen koppelen aan de routes (Hollandse waterlinie, Limesroute, Betuwe/Bloesem, etc.).
3. Het inzetten op duurzame mobiliteit en duurzame activiteiten op het water. Bijvoorbeeld door het investeren in de kanoroute over de Linge.
4. Het uitbrengen van een kaart/overzicht met de routes.
5. Het aanhaken bij de regionale en lokale routes.
6. Het creëren van een duidelijk, gebruiksvriendelijk, vindbaar overzicht van de routes en faciliteiten van de routes.

4.5 Activiteiten en evenementen

Op dit moment zijn de activiteiten binnen de gemeente Buren veelal gericht op gezinnen met jonge kinderen en ouderen. Met betrekking tot de activiteiten binnen het gebied is de rol van de gemeente meer gericht op het faciliteren van de ondernemers. Het doel is om een aanbod van de activiteiten (en de combinatie) te creëren, waardoor het gebied interessant wordt voor de doelgroepen. Ook het organiseren van evenementen draagt hieraan bij. Vanuit de ondernemers is behoefte aan duidelijkheid over de mogelijkheden voor het organiseren van evenementen.

Kansen

- Momenteel komen toeristen en recreanten voornamelijk in de bloesemperiode naar Buren. Op de andere momenten in het jaar is Buren echter ook erg geschikt voor recreatie en toerisme. Activiteiten jaarrond kunnen toeristen ook in de niet-bloesemperiode aantrekken.
- Als gemeente activiteiten organiseren in samenwerking met de inwoners binnen het gebied.
- Het digitaliseren van de aanvraagprocedure voor evenementen.
- Het structureren van de evenementen en het opzetten van een evenementenkalender voor het gebied Buren.

Knelpunten

- De gemeente heeft geen “automatische” landelijke bekendheid door grote trekkers (landelijke/ internationale ketens of attracties).
- Een deel van de activiteiten is zeer seizoensgebonden (minder activiteiten jaarrond).
- Weinig activiteiten gericht op slechte weersomstandigheden (binnen activiteiten).
- Er is onduidelijkheid vanuit de ondernemers omtrent de randvoorwaarden voor het organiseren van evenementen.
- Binnen de gemeente zijn geen grote, permanente evenementenlocaties aanwezig.
- Overlast van verkeer/geluid tijdens evenementen.

Doelstellingen

Met betrekking tot activiteiten en evenementen wordt ingezet op een kwaliteitsslag, de spreiding (in de tijd en ruimtelijk) en het zoeken naar een koppeling voor arrangementen (per doelgroep). Hierbij is de informatievoorziening richting inwoners en bezoekers, maar ook organisatoren en ondernemer van cruciaal belang.

Opgaven

Om bovengenoemde kansen te benutten en knelpunten op te lossen, gaan we aan de slag met de volgende opgaven:

1. Het opstellen van duidelijke randvoorwaarden voor evenementen/ verbeteren communicatie over de randvoorwaarden voor evenementen.
2. Het verbeteren van de promotie voor activiteiten en evenementen.
3. Het beter spreiden van activiteiten en evenementen over het seizoen.
4. Het koppelen van activiteiten en evenementen aan verblijfsmogelijkheden.
5. Het delen van kennis en stimuleren van samenwerking tussen de verschillende aanbieders en organisatoren.

5. Ruimte voor Recreatie en Toerisme

In dit hoofdstuk wordt ingezoomd op de ruimtelijke randvoorwaarden binnen de visie. De ruimtelijke randvoorwaarden voor de economische ontwikkeling van recreatie en toerisme binnen specifieke deelgebieden worden verder uitgewerkt. Daarbij ligt de focus op drie deelgebieden, namelijk: Eiland van Maurik, Stad Buren en het Buitengebied en recreatieplassen.

5.1 Stad Buren

Buren – ook wel Stadje Buren genoemd – ligt in een landelijke omgeving, omringd door water. In de bloesemperiode en bij mooi weer in de zomer zijn er veel recreanten en toeristen te vinden in de stad. De vestigingsstad kent een rijke cultuur met een uniek verhaal en activiteiten die hierbij aansluiten (zoals musea). Ook zijn er veel kunstenaars en ateliers gevestigd in de stad. Over het algemeen is er sprake van een divers aanbod aan de activiteiten binnen de stad.

Ondanks deze kwaliteiten, kent Buren ook een aantal nadelen op het gebied van recreatie en toerisme. Op drukke dagen zijn de parkeerplaatsen overbezet en staat het stadje vol met fietsen. Er zijn weinig mogelijkheden voor verblijf- en dagrecreatie en de beperkte openingstijden van winkels en horeca wordt ook benoemd. Als het gaat over het huidige aanbod aan winkels en horecagelegenheden is de informatievoorziening niet altijd voldoende, vooral de openingstijdens zijn niet up-to-date.

Kansen en knelpunten

Onderstaande tabel geeft de kansen en knelpunten van Stad Buren weer.

Kansen

- Stad Buren heeft een uniek, historisch en cultureel verhaal. Deze achtergrond is van meerwaarde voor het toerisme en de beleving in de stad.
- De behoefte aan een divers aanbod (voor de inwoners, recreanten en toeristen) aan horeca, winkels en events.
- Vraag naar dagrecreatie neemt toe, maar het aanbod is nog beperkt.
- De behoefte aan (dag)recreatie op het water en de waterwegen rondom de stad.
- Een groeiende vraag naar jaarrond toerisme en aanbod aan activiteiten.
- De toenemende vraag naar activiteiten voor gezinnen, maar het beperkte aanbod.
- Het benutten van het duurzame en gezonde karakter van de gemeente Buren.
- De behoefte aan het verlengen van de periode (tijd) waarop recreanten en toeristen verblijven.

Knelpunten

- Onveilige verkeerssituatie in de stad door te hard rijden, te weinig parkeermogelijkheden en verkeerd parkeren.
- Overlast door (elektrische) fietsen.
- Veel (halve) dagjesmensen, die weinig opleveren voor de lokale economie.
- In de stad zijn weinig voorzieningen voor recreanten en toeristen (openbare rustplek, openbaar toilet, (bewaakte) fietsenstalling), dit is met name een knelpunt na sluitingstijd van horeca, winkels en musea.
- In de stad is weinig spreiding van het toeristisch aanbod.
- Weinig aanbod aan kleinschalige dagrecreatie.
- Zwakke samenwerking tussen ondernemers en het ontbreken van een eenduidige, gezamenlijke boodschap.
- Op dit moment zijn horecagelegenheden, winkels en musea beperkt open en is de informatievoorziening voor openingstijden beperkt.

Opgaven
Om bovengenoemde kansen te benutten en knelpunten op te lossen, gaan we aan de slag met de volgende opgaven:

- Veilig en zonder hinder parkeren van zowel auto als (elektrische) fiets.
- Aandacht vestigen op het verhaal van Stad Buren, het kasteel en Willem van Oranje. Bijvoorbeeld door het organiseren van kleinschalige evenementen die aansluiten bij de historie en de ontwikkeling van een stadsmuseum.
- Het creëren en sturen op een divers aanbod aan horeca, winkels, verblijfsmogelijkheden en (kleinschalige) evenementen om de gewenste doelgroepen aan te trekken en een jaarrond aanbod te bieden.
- De ontwikkeling van dagrecreatie en kleinschalige verblijfsmogelijkheden.
- Het faciliteren van samenwerking tussen de ondernemers in en rondom Stad Buren, om de samenhang in het aanbod te creëren en een eenduidige boodschap uit te dragen.
- Het gebruikmaken van het water rondom Buren, door bijvoorbeeld het realiseren van een kleine haven, verbinden van de waterwegen, realiseren van aanlegmogelijkheden en inzetten op watersport.
- Het versterken van de openbare ruimte, zodat deze voor de inwoner, toerist en recreant aantrekkelijk is.
- Het creëren van goede openbare voorzieningen wanneer horeca, winkels en musea gesloten zijn (zoals picknickbankjes en een openbaar toilet).
- Het overzichtelijk bundelen van de recreatiemogelijkheden in en rondom Stad Buren, zodat recreanten en toeristen langer in de gemeente verblijven.

5.2 Eiland van Maurik

Op het Eiland van Maurik is een mooie combinatie aanwezig van landschap, ruimte, natuur, maar ook een divers aanbod aan dagrecreatie, verblijfsrecreatie en sport. Vooral de activiteiten gericht op het water (jachthaven en bootjes) worden als een goede toevoeging gezien. Het niveau van het aanbod is hoogwaardig en van goede kwaliteit. De focus lijkt op dit moment te liggen op dagrecreatie voor particulieren, terwijl het van toegevoegde waarde is om goede restaurants en voorzieningen toe te voegen om ook groepen aan te spreken.

Tijdens de bijeenkomst wordt aangegeven dat de voorzieningen op en rondom het Eiland van Maurik een besloten karakter hebben en niet algemeen toegankelijk zijn (denk aan EVM19, Multi Golf). Daarnaast zijn de inwoners niet altijd bekend met de recreatieve mogelijkheden op het eiland.

Kansen en knelpunten

Onderstaande tabel geeft de kansen en knelpunten voor het Eiland van Maurik weer.

Kansen
- Een toenemende behoefte aan het verbeteren van de infrastructuur op het Eiland van Maurik.
- De vraag naar een goede balans in het aanbod op het eiland.
- De wens om alleen kleinschalig toerisme van hoge kwaliteit toe te staan.
- Het benutten van de unieke beleving, kenmerken en kwaliteiten van de omgeving.
- De wens om natuur te behouden en in te zetten op natuur inclusieve ontwikkelingen in het gebied.
- Het aantrekken van een andere doelgroep, zoals dagrecreanten, gezinnen en inwoners.
- De vraag naar een duidelijk overzicht van de recreatieve mogelijkheden op het Eiland van Maurik.
-

Knelpunten
- De drukte bij warme dagen.
- Toenemende aanbod aan permanent verblijf/vakantieparken en daarmee de toenemende drukte in het gebied.
- Overbelaste parkeerplaatsen.
- De onveilige ontsluitingsweg met verschillende weggebruikers.
- De verkeersdrukte op de dijk rondom het Eiland van Maurik.
- Geluidsoverlast door motoren op en rondom het eiland.
- Het hondenstrand wordt voornamelijk gebruikt door vissers.

Opgaven
Om bovengenoemde kansen te benutten en knelpunten op te lossen, gaan we aan de slag met de volgende opgaven:

- Vervolg in uitwerking gebiedsprogramma Eiland van Maurik
- Uitwerking verbetermogelijkheden bereikbaarheid en verkeersveiligheid
- Inventarisatie evenementenmogelijkheden
- Uitwerking en reactie principeverzoeken steenfabrieken
- Uitwerking verbinding met kern Maurik en relatie met voorzieningenzone
- Continuering gebruikersoverleg
- Versterken verbinding met andere recreatie locaties (Stad Buren, De Meent, De Beldert)

5.3 Buitengebied en recreatieplassen

Het buitengebied en de recreatieplassen van de gemeente Buren worden gekenmerkt door veel wandel- en fietsroutes, diverse stranden en plassen en een ruim cultureel aanbod. Ook zijn er genoeg (kleinschalige) mogelijkheden om te verblijven. De diversiteit in deze verblijfsmogelijkheden mag echter wel groter, zolang het maar geen grootschalige voorzieningen worden. De toeristische en recreatieve activiteiten in het buitengebied zijn soms van onvoldoende kwaliteit, waardoor de juiste doelgroepen (zoals de rustzoeker) zich niet aangesproken voelen.

Kansen en knelpunten
Onderstaande tabel geeft de kansen en knelpunten van het buitengebied en de recreatieplassen van de gemeente Buren weer.

Kansen
- De behoefte aan het behoud van de huidige kwaliteit van het aanbod en dit behouden bij toekomstige ontwikkelingen.
- Het behouden van de natuur en het streven naar een natuur inclusief aanbod (bij nieuwe ontwikkelingen).
- Vraag naar laag intensieve dagrecreatie neemt toe, terwijl het aanbod hier nog niet voldoende op is afgestemd.
- De beleving van het landschap meer benutten, bijvoorbeeld door kleinschalig agrotoerisme.
- De behoefte aan hergebruik van bestaande bebouwing en instandhouding van het landgoed en erfgoed.
- Vraag naar route-gebonden recreatie en kleinschalige horeca langs de routes.
- Vraag naar duurzame mobiliteit.
- Het aantrekken van de doelgroepen rustzoekers en cultuurzoekers.
- De toenemende behoefte aan dagrecreatie in het buitengebied voor inwoners.
- Vraag naar aanbod voor de lokale jeugd.

Knelpunten
- Onveilige en drukke situaties op de dijken door de mix aan verschillende weggebruikers.
- Ontwikkelingen die (kwalitatief) onvoldoende passen in de omgeving.
- Onvoldoende aanbod aan kleinschalige verblijfsmogelijkheden.
- Onduidelijke informatievoorziening over wet- en regelgeving bij nieuwe initiatieven.
- Weinig ruimtelijke spreiding van de activiteiten in de gemeente.
- Het aanbod is niet voldoende afgestemd op de (gewenste) doelgroep rustzoekers.
- Een deel van de recreatieve activiteiten en locaties is van lage kwalitatieve waarde.
- Er is binnen de gemeente sprake van (illegale) bewoning op vakantieparken en huisvesting van arbeidsmigranten op de parken.

Opgaven
Om bovengenoemde kansen te benutten en knelpunten op te lossen, gaan we aan de slag met de volgende opgaven:

- Toeristisch en recreatief aanbod dat aansluit bij het gebruik van het buitengebied, namelijk agrarisch gebruik en natuur inclusief.
- Toeristisch en recreatief aanbod dat past bij het huidige aanbod, de gewenste doelgroepen aanspreekt en zich richt op de beleving van het landschap.
- Toeristisch en recreatief aanbod dat ook voor de lokale inwoners (inclusief jeugd) interessant is.
- Optimale benutting, creatie en koppeling van wandel- en fietsroutes en voldoende aanbod van recreatiemogelijkheden (en kleinschalige horeca) langs de routes.
- Het opstellen van randvoorwaarden voor het hergebruik van bestaande bebouwing en instandhouding van het landschap en erfgoed.
- Het stimuleren van duurzame mobiliteit.

5.4 Van algemene kaders naar formele randvoorwaarden en toetsing van initiatieven per gebied

Deze Visie Recreatie en Toerisme biedt de algemene kaders voor recreatieve ontwikkeling per deelgebied maar doet nog geen uitspraak over specifieke situaties of locaties. In de omgevingsvisie worden de ruimtelijke kaders op hoofdlijnen ook op het gebied van recreatie en toerisme. Voor een concrete uitwerking per gebied of locatie is een verdere uitwerking in gebiedsprogramma's en vervolgens het bestemmingsplan/omgevingsplan nodig.

De algemene kaders geven aan welke kansen en opgaven er zijn per gebied, maar bij specifieke aanvragen of ontwikkelingen moet ook gekeken worden naar de mogelijkheden binnen het juridisch en planologische kader. Dit betekent dat in veel gevallen een aanpassing van het bestemmingsplan nodig is of een uitwerking in de vorm van een gebiedsprogramma of specifiek omgevingsplan in het kader van de nieuwe Omgevingswet. Voor de uitwerking van gebiedsprogramma's en toetsing van specifieke ontwikkelingen is een omgevingsdialoog met alle stakeholders verplicht. Er is nu gebruik gemaakt van een gerichte stakeholderparticipatie bij de totstandkoming van de visie.

Om de ruimtelijke en economische ontwikkelingen te sturen wordt er nu gebruik gemaakt van de juridische kaders en instrumenten binnen de ruimtelijke ordening en de APV. Indien blijkt uit de praktijk dat dit onvoldoende is voor een succesvolle uitvoering, controle en handhaving dan zal moeten worden onderzocht of het toevoegen van een exploitatievergunning voor verblijfsrecreatie binnen de APV mogelijk en wenselijk is.

6. Uitvoeringsparagraaf

Voor de uitvoering van de verschillende opgaven zoals in de voorgaande hoofdstukken benoemd is in 2022 een budget van afgerond 110.000 euro beschikbaar en 0,5 FTE. Afgerond 50.000 euro daarvan is meerjarig begroot en 60.000 euro is beschikbaar in verband met de overheveling van budget uit 2021 die beschikbaar was gesteld voor de verduurzaming van het voetveer (18.000 euro), het uitvoeren van de koepelvisie Buren en de uitvoering van de visie recreatie en toerisme (42.000).

De structurele begroting is gericht op de regionale samenwerking en de bijdrage aan Bureau Toerisme (28.000 euro). En 22.000 euro is gericht op bijdrage voetveer, lokale promotie, bewegwijzering en incidentele projecten. Vanuit team EZ is 0,5 FTE beschikbaar om te zorgen voor samenwerking, ondersteuning en implementatie van de visie. Dit wordt jaarlijks in het accountplan economie opgenomen en gemonitord. In 2022 wordt het incidentele bedrag uit de overheveling ingezet om naast verduurzaming van het voetveer de uitvoering van de visie recreatie en toerisme in samenspraak met het op te richting Toeristisch Platform Buren en de regionale partners op te starten.

Toerisme zorgt ook voor meer inkomsten voor onze gemeente, inkomsten die gebruikt kunnen worden om onze voorzieningen te verbeteren. De toeristische balans levert zo een positieve bijdrage aan de levendigheid binnen de gemeente. Met als gevolg dat we de leefbaarheid en welvaart vergroten. Als gemeente investeren we niet direct in het aanbod, maar zorgen we wel (ook samen met de regionale partners) voor het stimuleren van de samenwerking, gezamenlijke promotie en afstemming. Op korte termijn is het mogelijk om binnen het genoemde budget de samenwerking aan de verschillende opgaven op te starten en een impuls te geven. Binnen het Accountplan Economie wordt dit jaarlijks uitgewerkt en gemonitord en het budget en de bestedingen worden meegenomen in de financiële en bestuurlijke cyclus.

Op de lange termijn is het wellicht wenselijk om een deel van de verblijfsbelasting (begrote bedragen op jaarbasis 290.000 euro (2022) en 310.000 euro (2023) in te zetten voor gezamenlijke initiatieven als cofinanciering. Hierdoor ontstaat een structureel groter budget om aan de verschillende opgaven te werken en worden resultaten van bepaalde inspanningen ook beloond doordat dit leidt tot hogere inkomsten voor verblijfsbelasting. Op dit moment wordt hier geen besluit over gevraagd, maar bij de evaluatie en monitoring van de uitvoering van de visie kan dit worden meegenomen.

De huidige begroting is gericht op samenwerking, dienstverlening en promotie, maar de visie geeft ook aan dat er bepaalde fysieke ingrepen in de openbare ruimte nodig zijn om knelpunten op te lossen en de situatie te verbeteren. Deze ingrepen zijn nu niet apart begroot binnen de gemeente en komen dan ten laste van budgetten voor beheer en openbare ruimte. Om dit wel expliciet zichtbaar te maken en daarmee een bijdrage te kunnen leveren aan het verbeteren van onze openbare recreatieve infrastructuur (voor bewoners en bezoekers) met name gericht op bewegwijzering, fietsenstallingen en andere openbare voorzieningen wordt een structureel aanvullende budget gevraagd van 30.000 euro. Dit bedrag kan ingezet worden als (co-) financiering om aanpassingen te doen gericht op het oplossen van knelpunten en een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid en kwaliteit van de omgeving.

7. Bijlagen

7.1 Verslag themabijeenkomst Promotie, samenwerking en arrangementen

Tijdens de digitale sessie zijn we ingegaan op een aantal stellingen via Mentimeter, namelijk:

De beoordelingen van de ondernemers zijn gebundeld en worden verder toegelicht. In dit verslag worden de thema's apart behandeld.

Promotie

Duidelijke communicatie richting bezoekers, door het matchen van het imago van gebied en stad Buren aan de werkelijkheid. Bij het promoten van het gebied moet de focus niet liggen op het aantrekken van méér bezoekers, maar op het langer vasthouden van de bezoekers. Wanneer bezoekers langer vastgehouden worden, maken zij optimaler gebruik van de faciliteiten van het gebied. Een optie voor het faciliteren van de bezoekers is het opzetten van een 'menukaart' of platform om bezoekers de mogelijkheden en arrangementen binnen het gebied te laten zien.

Het verhaal van de streek en de producten wordt belangrijker voor de bezoekers aan gebied Buren. Dat maakt het belangrijk om te kiezen op welke manier de gemeente en ondernemers promotie willen inzetten.

Een mogelijkheid voor de gemeente Buren is de zakelijke markt en het zakelijk toerisme. Hier kan promotie op worden ingezet. Omzet technisch is de zakelijke markt erg interessant, ook voor op andere momenten (buiten het weekend en avonden om). Binnen gebied Buren is ook ruimte voor deze markt (dit geldt voor de Betuwe als geheel). De promotie van het zakelijk toerisme kan regionaal worden opgepakt en gepromoot.

Een andere optie voor het promoten van het gebied is een lokale promotiefolder met onder andere wandel- en fietsroutes. Vanuit Uiterwaarde kunnen ook de activiteiten binnen het gebied gepromoot worden via de pontjes in het gebied. Door middel van het opstellen van een lokale activiteitenkaart kan je als ondernemer ook verwijzen naar collega's. Dit heeft een link met arrangementen, omdat je door een promotiefolder aan bezoekers kan laten zien welke mogelijkheden het gebied biedt.

Samenwerking

Het organiseren en faciliteren van gesprekken tussen ondernemers onderling is belangrijk voor het stimuleren van de samenwerking. Ook is dit belangrijk voor het versterken van de samenwerking tussen ondernemers en de gemeente. Een idee is om een aantal momenten in het jaar te plannen om elkaar te ontmoeten en activiteiten en ontwikkelingen met elkaar af te stemmen. Bijvoorbeeld door het organiseren van een lokale opening en sluiting van het seizoen. Dit is ook gewenst voor het versterken van de samenwerking en de uitwisseling van kennis. Dit kan naast de regionale samenwerking bestaan.

De wisselwerking binnen de samenwerking is van belang: regionaal en lokaal afstemmen. Wanneer regionaal en lokaal beter op de hoogte zijn van het aanbod binnen de regio en het gebied, wordt het makkelijker om bezoekers door te sturen naar collega-ondernemers. Er ontstaat een wisselwerking in het aantrekken van bezoekers naar de regio en het gebied (lokaal).

De lokale, plaatselijke samenwerking wordt als 'prima' beoordeeld. Het gaat vooral om: Hoe kunnen we het lokale aanbod bundelen en als geheel/collectief richting de regio uitdragen? Door middel van het versterken van de lokale samenwerking kunnen ondernemers de lokale wensen richting de regio aangeven. Het is hiervoor van belang te definiëren hoe de rollen lokaal/regionaal verdeeld worden. Omtrent het collectief uitdragen van het aanbod van het gebied is de wens uitgesproken om een lokaal toeristisch platform op te richten.

Er kan lokaal en regionaal worden samengewerkt om een kwaliteitsslag te maken op specifieke locaties. Wanneer locaties beter en multifunctioneel worden ingezet, kan dit bijdragen aan het langer vasthouden van de bezoekers.

Arrangementen

Het verhaal van de streek en de producten is niet alleen belangrijk voor de promotie van het gebied Buren, maar ook voor het versterken van de arrangementen. Door het koppelen van een verhaal aan een arrangement, kan deze extra gepromoot worden.

1. Argotoerisme: Het versterken van de koppeling tussen aanbieders (o.a. Puur Betuws) en de toeristische ondernemers en Bureau Toerisme (marketing Betuws Best).

2. Rivierbeleving: Er is een verschil tussen riviergebonden en niet-riviergebonden activiteiten. Bij riviergebonden activiteiten kan de focus liggen op het versterken van de jachthavens en het verblijven (o.a. logeren) op het water. Terwijl bij de niet-riviergebonden activiteiten gekozen kan worden voor verschillende doelgroepen en daarop worden ingezet. Bijvoorbeeld, het aantrekken van gezinnen met jonge kinderen bij De Meent.

3. Cultuur/erfgoed: Bij panden met een maatschappelijke waarde is het van belang dat deze beschikbaar blijven voor kwalitatieve activiteiten.

7.2 Verslag themabijeenkomst Activiteiten, routes en evenementen

Tijdens een digitale sessie zijn we ingegaan op een aantal stellingen via Mentimeter, namelijk:

De beoordelingen van de ondernemers zijn gebundeld en worden verder toegelicht. In dit verslag worden de verschillende thema's apart behandeld. Er is in de Mentimeter ook één stelling meegenomen over het onderwerp 'Doelgroepen'. Het was namelijk van belang om de juiste doelgroepen te benoemen voor het gesprek over de activiteiten, routes en evenementen.

Doelgroepen

Aan Bureau Toerisme is gevraagd een toelichting te geven op de verschillende doelgroepen die aansluiten bij het gebied Buren. Er bestaat een onlineplatform waar recreanten en toeristen worden ingedeeld in een aantal 'Leefstijlen'. Er kan binnen deze tool per postcode worden gekeken naar het soort leefstijl/ de verschillende leefstijlen die aansluiten bij het gebied. Het platform is te openen via de volgende link: https://leefstijlvinder.nl/

Vanuit BTR werd aangegeven dat de volgende doelgroepen aansluiten bij gebied Buren:

1. De stijlzoeker: "Het zijn zelfverzekerde en doelgerichte recreanten. Harde werkers met ambitie en ondernemingsdrift treffen we hier vaak onder."
2. De harmoniezoeker: "Ook op vakantie willen ze dat er voor iedereen iets te doen is. Activiteiten voor de kinderen, een mooi zwembad; geen wonder, dat ze graag een huisje huren op een park met veel voorzieningen."
3. De rustzoeker: " 'De wereld verandert wel erg hard' is een gedeelde opvatting. Net als 'Waarom zou je ver reizen, dichtbij huis is genoeg moois te zien'. Eigenlijk vinden ze het leven 't prettigst als ze lekker rondom huis hun eigen gang kunnen gaan, beetje tuinieren, wellicht een rondje fietsen of wandelen."

(Bron: Leefstijlvinder by MarketRespone)

Er kan vanuit de ondernemers meer gekeken worden naar de doelgroepen die zij lokaal (per locatie) kunnen aantrekken. Daarentegen kan ook meer regionale en lokale afstemming plaatsvinden, zodat de Betuwe de juiste doelgroepen aantrekt en het gebied goed benut.

Over de doelgroepen hebben we de volgende stelling geformuleerd: "We willen met name doelgroepen aantrekken die kiezen voor een verblijf in het gebied Buren." De ondernemers voegen hieraan toe dat het goed is te focussen op verblijf, maar dan specifiek op de rustige momenten om de bloesemperiode heen. Daarnaast kan de nadruk ook liggen op de activiteiten buiten het seizoen om, omdat toerisme een nevenactiviteit kan zijn voor de ondernemers.

Door de ondernemers wordt echter aangegeven dat het niet alleen gaat om het aantrekken van doelgroepen voor een verblijf, maar ook voor dagrecreatie. Er zijn op dit moment veel 'traditionele verblijfsmogelijkheden' binnen het gebied, maar dit is niet genoeg. Daarom is het ook van belang te kijken naar de mogelijkheden voor dagrecreatie (ook voor eigen inwoners).

Uit onderzoek van BV Buren blijkt dat de gemeente Buren bij veel mensen relatief onbekend is. De Betuwe als geheel is bekend, maar het gebied Buren op zichzelf niet.

Activiteiten

De activiteiten binnen het gebied zijn op dit moment veelal gericht op gezinnen met jonge kinderen of op ouderen. Echter blijft de doelgroep van kinderen tussen de 10-15 jaar daardoor onderbelicht. Het is aan de ondernemers om dit de constateren en dit op te pakken. Er wordt aangegeven dat de rol van de gemeente gericht is op het faciliteren van de ondernemers.

Er moet binnen het gebied een aanbod zijn van activiteiten (de combinatie), waardoor het gebied interessant wordt voor de gekozen doelgroep. Het organiseren van gesprek tussen ondernemers onderling én tussen gemeente en ondernemers is van belang, zeker voor het uitwisselen van ideeën en de ontwikkeling van de activiteiten.

Binnen het thema ´doelgroepen´ wordt het al kort benoemd: Het aantrekken van toeristen op de rustige momenten om de bloesemperiode heen. Er kan in grotere mate worden ingezet op de activiteiten buiten het seizoen om (bijvoorbeeld in de winter). Dit is een kans, omdat er in de nabije toekomst vakantieparken zijn die jaarrond geopend zijn. Op deze manier kan ook bekeken worden naar het uitbreiden van activiteiten naar het buitengebied. Zo wordt de druk (en overlast) in de kernen verlaagd.

Binnen het thema 'activiteiten' wordt al kans genoemd: "De gemeente kan meer activiteiten organiseren in samenwerking met de inwoners binnen het gebied". Op deze manier wordt gemeenschapszin getoond en worden inwoners gestimuleerd om activiteiten te organiseren.

Routes
Het ontwikkelen van een regionale en lokale routekaart/overzichtskaart met de activiteiten en routes. In sommige gevallen moet in dit geval worden betaald door de ondernemer, om getoond te worden op de kaart. Het ideaalbeeld is een volledige kaart met de activiteiten en routes waar ondernemers kosteloos aan mee kunnen doen. Op deze manier kan een onderneming extra gepromoot worden en kunnen ondernemers naar elkaar verwijzen.

De benoemde kansen voor de routes zijn:

1. Het aanhaken bij regionale en lokale routes.
2. Een focus op hybride routes en de beleving/het verhaal van de routes.
3. Het onder de aandacht brengen van de routes richting de lokale bevolking.
4. Eén duidelijk, gestructureerd, gebruiksvriendelijk en vindbaar overzicht van de routes en faciliteiten van de routes.

Evenementen
Een wens vanuit de ondernemers is het digitaliseren van de aanvraagprocedure voor evenementen. Ook kan gekeken worden naar het uitbreiden van het aantal evenementen binnen het gebied. Dit kan gekoppeld worden aan hetgeen de regio te bieden heeft. Zeker grote evenementen trekken veel mensen van buiten en binnen de regio. Dit geeft Buren de kans om te laten zien wat zij in huis heeft op het gebied van toerisme en recreatie. Evenementen kun je dus gebruiken om de belangstelling voor Buren te vergroten. Een opmerking bij het organiseren van evenementen is de parkeerdruk. Het is van belang dat in Stad Buren een oplossing wordt gezocht voor het parkeren tijdens evenementen.

Een mogelijkheid voor het structureren van de evenementen is het opzetten van een evenementen-kalender voor gebied Buren. Het gaat dan om een kalender met de evenementen die planbaar zijn, zodat regionale en lokale informatie op elkaar afgestemd kan worden. Bureau Toerisme geeft aan dat zij de faciliteiten hebben voor het opzetten van een evenementenkalender.

7.3 Verslag gebiedsbijeenkomst Stad Buren

Op 21 maart 2022 is een bijeenkomst georganiseerd gericht op de invulling van de ruimtelijke randvoorwaarden voor Stad Buren. Tijdens de sessie is input opgehaald aan de hand van een aantal vragen, namelijk:

- Hoe waardeert u het huidige aanbod?
- Welke kansen ziet u voor dit gebied?
- Welke knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen ziet u in dit gebied?

De input van inwoners, ondernemers, belangverenigingen en andere partijen is opgehaald aan de hand van het beantwoorden van de vragen via post-its. Na het ophalen van de input ging het inhoudelijke gesprek van start, onder begeleiding van een gespreksleider. Dit verslag is een bundeling van de opgehaalde input tijdens de gebiedsbijeenkomst gericht op Stad Buren.

Huidige aanbod

Het Stadje Buren is een plaats met veel potentie. Het ligt in een mooie, landelijke omgeving en is omringd door water. De recreanten en toeristen zijn voornamelijk in de bloesemperiode, de zomer en bij mooi weer te vinden in de stad. Op drukke dagen staan parkeerplaatsen vol met auto's, wordt veel foutgeparkeerd en staat het stadje vol met fietsen. Buiten het seizoen is er niet veel te doen in de stad.

Er is een divers aanbod aan verschillende soorten activiteiten binnen de stad. In Buren zijn veel ateliers en kunstenaars gevestigd. De cultuur van het vestingstadje komt terug in het verhaal van de stad en de activiteiten daarbinnen (o.a. de musea). Echter zijn er een aantal categorieën en soorten activiteiten die uitgebreid kunnen worden. Er zijn bijvoorbeeld weinig mogelijkheden voor verblijf en dagrecreatie. Er zijn weinig winkels, boetieks en horecagelegenheden. Er zijn een aantal horecagelegenheden in het centrum, echter is het niet altijd duidelijk wat de actuele openingstijden van de horecagelegenheden zijn.

Kansen

De genoemde kansen onder elkaar:

- Buren heeft een bijzonder verhaal. Er kan in grotere mate worden ingezet op het verhaal dat de gemeente (en stad Buren) uniek maakt. De stad is op dit moment niet bekend, terwijl zij veel te bieden heeft.
- Het organiseren van kleinschalige, kwalitatieve evenementen die aansluiten bij het verhaal van de stad en haar omgeving. Denk aan een kaarslicht festival, molenfeest of notenfeest.
- Er zijn op dit moment weinig mogelijkheden voor dagrecreatie in en rondom Buren. Wanneer dit wordt toegevoegd, kunnen recreanten en toeristen langer worden vastgehouden.
- Voor het creëren van meer samenhang in de stad, kan de gemeente faciliteren in het verbinden van de ondernemers. Een kans is het uitstalen van één gezamenlijke boodschap.
- Niet alleen de onderlinge samenwerking is een kans, ook samenspraak werd genoemd. Samen met ondernemers, inwoners en gemeente kijken naar de inrichting, het aanbod en de mogelijke ontwikkelingen in stad Buren.
- In de gemeente Buren en rondom de stad kan in grotere mate gebruik worden gemaakt van het water. Bijvoorbeeld door de het realiseren van een kleine haven, de verbinding van waterwegen, watersport (denk aan suppen) of aanlegmogelijkheden (eventueel met terras).
- Het creëren van een divers aanbod aan horeca, winkels, events. Ook kan in het aanbod aan activiteiten meer worden ingezet op gezinnen.
- Het profileren van de stad als duurzame, gezonde omgeving. Dit sluit aan bij het type toerist dat op de gemeente Buren afkomt.
- Het benutten van het verhaal van het kasteel bij stad Buren. Dit draagt bij aan de beleving van stad Buren.
- In de gemeente Buren (en stad Buren) is geen sprake van jaarrond toerisme. De recreanten en toeristen komen vooral naar de stad tijdens de bloesemperiode, de zomer en zonnige lentedagen. Zorg voor mooie winterse activiteiten van goede kwaliteit, gericht op het hogere segment.

- Het overzichtelijk bundelen van de mogelijkheden in de stad en de gemeente als geheel. Dan verblijven recreanten en toeristen niet twee uur tijdens een fietstocht, maar worden zij langer vastgehouden. Dit kan worden aangevuld met een postcodeonderzoek om te achterhalen welke doelgroepen nu naar Buren komen en dit te versterken.
- Meer aandacht schenken aan monumenten. Het gaat hierbij niet alleen om het onderhoud, maar ook om de bereikbaarheid. Denk hierbij onder andere aan het beeld op het terras bij Vicini.
- De ontwikkeling en realisatie van een Stadsmuseum.
- Het gebruikmaken van de naam 'Willem van Oranje'. Je ziet het nergens terug.

Knelpunten en oplossingsrichtingen

De genoemde knelpunten en eventuele oplossingsrichtingen onder elkaar:

- Er zijn weinig parkeermogelijkheden en de recreanten/toeristen worden niet naar de juiste plekken geleid om te parkeren.
  → Een oplossingsrichting voor dit knelpunt is het verbinden van de Onderdreef aan het naastgelegen weiland. Ook kan worden ingezet op betaald parkeren.
- Er zijn veel recreanten en toeristen die zich lopend of fietsend door de gemeente en stad Buren begeven. Het is van belang hen op de juiste manier door de gemeente en stad te leiden. Op deze manier kan worden ingezet op de beleving van Buren.
  → Een oplossingsrichting voor dit knelpunt is het toevoegen van een bewaakte fietsenstalling met laadpalen voor elektrische fietsen. Ook kunnen fietsparkeervakken worden aangewezen in de stad.
- Er komen veel (halve) dagjesmensen en fietsers naar stad Buren. In verhouding leveren zij voor de lokale economie weinig op.
  → Het is op dit moment niet inzichtelijk wat de uitgaven van de toeristen opleveren. Als inzichtelijk wordt gemaakt wat de recreanten en toeristen opleveren voor de lokale economie, ontstaat meer begrip voor toename recreanten en toeristen (vanuit inwoners en belangenpartijen).
- Er zijn in stad Buren weinig faciliteiten voor recreanten en toeristen. Er zijn weinig openbare rustplaatsen, geen openbaar toilet en geen (bewaakte) fietsenstalling. De gemeente Buren kan dit toevoegen (eventueel in samenwerking met ondernemers of inwoners), zodat de stad aantrekkelijker wordt om een aantal uur te verblijven.
- In de stad is weinig spreiding in aanbod van activiteiten en de locatie van de activiteiten. Voor recreanten en toeristen lijkt het alsof het aanbod is gebundeld in één straat.
- De veiligheid in stad Buren is een knelpunt. Er wordt hard gereden en er wordt foutgeparkeerd, zowel door auto's als fietsers.
  → Een oplossing kan zijn het betaald parkeren voor auto's. Hierdoor leveren de recreanten en toeristen in verhouding al meer op voor de lokale economie. Daarnaast ondersteunt een duidelijke routing door het stadje bij het verbeteren van de veiligheid.
- Er is sprake van een zwakke samenwerking tussen ondernemers.
  → Een oplossing is het oprichten van een ondernemersvereniging met gezamenlijke communicatie en structurele samenwerking.

7.4 Verslag gebiedsbijeenkomst Buitengebied en recreatieplassen

Op 28 maart 2022 is een bijeenkomst georganiseerd gericht op de invulling van de ruimtelijke randvoorwaarden gericht op het Buitengebied en recreatieplassen. Tijdens de sessie is input opgehaald aan de hand van een aantal vragen, namelijk:

- Hoe waardeert u het huidige aanbod?
- Welke kansen ziet u voor dit gebied?
- Welke knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen ziet u in dit gebied?

De input van inwoners, ondernemers, belangverenigingen en andere partijen is opgehaald aan de hand van het beantwoorden van de vragen via post-its. Na het ophalen van de input ging het inhoudelijke gesprek van start, onder begeleiding van een gespreksleider. Dit verslag is een bundeling van de opgehaalde input tijdens de gebiedsbijeenkomst gericht op het Buitengebied en de recreatieplassen.

Huidige aanbod

Het buitengebied van de gemeente Buren is een gebied met veel potentie. Er is voldoende capaciteit voor verblijf aanwezig, echter gaat het dan vooral om campings en kleinschalige Bed & Breakfasts. Er is geen ambitie om grootschalige verblijfsrecreatie toe te voegen, echter kan er wel meer diversiteit worden aangebracht in het aanbod (soorten verblijfsmogelijkheden). Uit de bijeenkomst blijkt dat het merendeel tevreden is met het complete aanbod aan recreatieve, toeristische aanbod in het buitengebied. Een kanttekening is dat een deel van de recreatiemogelijkheden van een te lage kwaliteit is om de juiste doelgroepen aan te spreken. Als gewenste doelgroepen worden de ‘rustzoeker’ en genoemd. Een recreant en toerist die erop uitgaat om tot rust te komen. Voor deze doelgroep is, volgens de deelnemers, op dit moment te weinig aanbod in het buitengebied.

Over het algemeen vinden de inwoners van de gemeente het buitengebied een fijne plek om ook lokaal te recreëren. Er zijn voldoende routes voor wandelaars en fietsers, dit mag volgens hen zelfs worden uitgebreid. De deelnemers zijn tevreden met de verschillende stranden bij de recreatieplassen (denk aan de Meent). Daarnaast is er een grote tevredenheid over het culturele aanbod binnen de gemeente.

Kansen

De genoemde kansen onder elkaar:

- Een duidelijke visie opstellen, in samenwerking met inwoners, ondernemers en andere stakeholders, met betrekking tot de invulling van de groei in het toerisme (hoe willen we omgaan, als gemeente, met de groei en waar willen we naartoe?). De deelnemers geven aan dat ingezet moet worden op vormen van recreatie die aansluiten bij het bestaande aanbod. Dit past beter bij de inwoners en levert minder knelpunten op.
- In bepaalde gebieden, zoals de uiterwaarden en de oeverwallen, een stop op het toevoegen van verblijfsrecreatie om de druk op natuur en landschap te beheersen. In deze gebieden is ruimte voor de natuur nodig.
- Het toevoegen van laag intensieve dagrecreatie. Bij voorkeur het type activiteiten waar recreanten, toeristen en inwoners samenkomen. Denk hierbij onder andere aan natuureducatie en natuurbeleving.
- Het inzetten op activiteiten en verblijf gericht op de beleving en het landschap. Denk hierbij aan (kleinschalig) agrotoerisme, verblijf in de natuur, hergebruik van bestaande gebouwen en de instandhouding van het landschap en erfgoed. Hierdoor verblijven bezoekers langer in het gebied en leveren zij meer op.
- In grotere mate gebruik maken van de routes binnen de gemeente. Er is genoeg aanbod aan routes, maar deze kunnen beter benut en gekoppeld worden, zodat meer route gebonden recreatie ontstaat. De gemeente kan investeren in de (onverharde) paden en veilige fietsroutes. Het is hierin ook belangrijk om te kijken naar de mogelijkheden voor het scheiden van verkeer (wandelroutes, fietsroutes en ander gemotoriseerd verkeer) en de aanduiding van de routes. Het verbeteren van de bewegwijzering wordt ook gezien als kans.

- In aanvulling op het verbeteren van de routes werd duurzame mobiliteit genoemd als kans. Denk hierbij aan het toevoegen van oplaadpunten voor elektrische fietsen en het realiseren van een bewaakte fietsenstalling (bij Stad Buren).
- Het toevoegen van kleinschalige, eenvoudige horeca langs de routes, bijvoorbeeld lunchen bij de boer of een theetuin.
- Het aantrekken van een andere doelgroep (bij voorkeur rust- en cultuurzoekers) door het toevoegen van aanbod voor hoogwaardig, kwalitatief toerisme.
- In grotere mate controle houden op activiteiten en functies, zodat het binnen de afgesproken normen blijft. Wanneer een ondernemers of eigenaar zich hier niet aan houdt, is handhaving nodig.
- In het buitengebied de randvoorwaarden voor dagrecreatie verruimen, zodat inwoners ook profiteren van hetgeen de gemeente Buren te bieden heeft. Het is bij het toevoegen van activiteiten van belang dat het passend is bij het landschap (natuur inclusief).
- Het toevoegen van activiteiten voor de lokale bewoners, vooral gericht op de jeugd.

Knelpunten en oplossingsrichtingen

De genoemde knelpunten en eventuele oplossingsrichtingen onder elkaar:

- De veiligheid op de wegen en routes door het buitengebied is vaker benoemd. Er zijn verschillende dijken en wegen die worden gebruikt door een mix van fietsers, auto's, landbouwvoertuigen en motoren. Dit zorgt voor onveilige situaties.
  → Een oplossing kan zijn om een aantal dijken en wegen in de zomermaanden af te sluiten voor motoren. Ook kan ervoor gekozen worden een aantal dijken en wegen aan te wijzen voor 30 kilometerzones (vooral in de zomer). Een combinatie met het handhaven hiervan is belangrijk.
- Er is te weinig sturing op de kwaliteit van het aanbod. Dit in combinatie met te weinig richtlijnen voor nieuwe ontwikkelingen.
  → Door het vastleggen van de regels voor ontwikkelingen kan de kwaliteit van het aanbod behouden en verbeterd worden. Daarnaast kan door het vastleggen van randvoorwaarden sturing gegeven worden aan beeld- en landschapskwaliteit.
- Op dit moment is volgens de aanwezigen te weinig handhaving en toezicht op ondernemers. In sommige gevallen vinden activiteiten plaats waar geen toestemming voor is gegeven. Dit staat nieuwe ontwikkelingen in de weg, omdat het draagvlak voor uitbreiding of toevoegen van nieuwe activiteiten verloren gaat.
  → In grotere mate handhaven en toezicht houden op activiteiten in het buitengebied.
- Weinig aanbod aan kleinschalige verblijfsrecreatie. Binnen de gemeente Buren is weinig aanbod aan bijvoorbeeld boetiekhotels en Bed & Breakfasts.
- Ingewikkelde wet- en regelgeving omtrent het starten van een initiatief. Het vereenvoudigen van procedures is een must. Daarnaast is er ook een behoefte aan persoonlijk contact. Via een gesprek kunnen ideeën toegelicht worden, via de mail is het erg onpersoonlijk.
- Er is weinig spreiding in activiteiten binnen de gemeente Buren, hierdoor is het op bepaalde plekken erg druk.
  → De samenwerking aangaan met betrekking tot de geografische spreiding van activiteiten.
- Op dit moment zijn er verschillende maatschappelijke uitdagingen, denk aan gezonder leven en verduurzaming. Deze opgaven kunnen gekoppeld worden, zodat aan verschillende doelstellingen gewerkt kan worden.
- Een deel van de recreatieve activiteiten en locaties is van lage kwalitatieve waarde. Hierdoor wordt niet de juiste doelgroep aangesproken (geen hoogwaardig toerisme).
  → Vanuit de gemeente meedenken met, adviseren over de landschappelijke inpassing van uitbreiding of nieuwe ontwikkelingen. Eventueel vanuit het beleid kwaliteitsnormen vastleggen, zodat alle nieuwe ontwikkelingen aan een bepaalde standaard voldoen.
- Niet alle activiteiten en locaties zijn geschikt voor de (gewenste) doelgroepen binnen de gemeente Buren.

7.5 Verslag gebiedsbijeenkomst Eiland van Maurik

Op 6 april 2022 is een bijeenkomst georganiseerd gericht op de invulling van de ruimtelijke randvoorwaarden voor het Eiland van Maurik. Tijdens de sessie is input opgehaald aan de hand van een aantal vragen, namelijk:

- Hoe waardeert u het huidige aanbod?
- Welke kansen ziet u voor dit gebied?
- Welke knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen ziet u in dit gebied?

De input van inwoners, ondernemers, belangverenigingen en andere partijen is opgehaald aan de hand van het beantwoorden van de vragen via post-its. Na het ophalen van de input ging het inhoudelijke gesprek van start, onder begeleiding van een gespreksleider. Dit verslag is een bundeling van de opgehaalde input tijdens de gebiedsbijeenkomst gericht op het Eiland van Maurik.

Huidige aanbod

Op het Eiland van Maurik is een mooie combinatie aanwezig van landschap, ruimte, natuur, maar ook een divers aanbod aan dagrecreatie, verblijfsrecreatie en sport. Vooral de activiteiten gericht op het water (jachthaven en bootjes) worden als een goede toevoeging gezien. Het niveau van het aanbod is hoogwaardig en van goede kwaliteit. De focus lijkt op dit moment te liggen op dagrecreatie voor particulieren, terwijl het van toegevoegde waarde is om goede restaurants en winkels toe te voegen om ook groepen aan te spreken.

Tijdens de bijeenkomst wordt aangegeven dat de voorzieningen op Eiland van Maurik een besloten karakter hebben en niet algemeen toegankelijk zijn (denk aan EVM19, Pitch en Put). Daarnaast zijn de inwoners niet altijd bekend met de recreatieve mogelijkheden op het eiland.

Kansen

De genoemde kansen onder elkaar:

- Het verbeteren van de infrastructuur op en rondom het Eiland van Maurik. Dit beperkt de drukte op de dijk en toegangsweg en maakt ruimte voor de ontwikkeling van recreatie en toerisme.
- Het verbeteren van het huidige aanbod. Het gaat niet alleen om de vernieuwing van bestaande activiteiten en verblijfsrecreatie, maar ook om de balans in aanbod. Denk bijvoorbeeld aan het toevoegen van horeca, watersport (o.a. waterskilessen) en verhuur (o.a. van zeilboten).
- Het inzetten op kleinschalig toerisme van hoge kwaliteit (bijvoorbeeld agrotoerisme). Door het sturen op een hogere kwaliteit, wordt ook een andere doelgroep aangesproken.
- Het aangeven van kaders voor ruimtelijke kwaliteit (welstandstoets) bij recreatieve ontwikkelingen.
- Niet alleen inzetten op toeristen van een hoger segment, maar op exclusiviteit. Het benutten van de kenmerken en kwaliteiten van het gebied en hierop inspelen (een unieke beleving).
- Met elkaar een doelgroep behalen voor het Eiland van Maurik. Het is van belang een passende doelgroep aan te trekken, zodat overlast wordt beperkt. Denk aan dagrecreanten, families/gezinnen en inwoners.
- Het kenbaar maken van de recreatieve mogelijkheden op het eiland aan inwoners. Het zou leuk zijn om open dagen te organiseren.
- Het aanleggen van een struinwandeling of wandelpad parallel aan de rivier. Hiermee kan worden ingezet op het uitbreiden van de natuur, rustgebieden, groenstroken en het moerasbos.
- Het inzetten op natuur inclusieve ontwikkelingen en meer biodiversiteit. Bijvoorbeeld door het neerzetten van een vogel hut of het aanleggen van een omgeving voor amfibieën.
- Het ontwikkelen van kwalitatieve overnachtingsmogelijkheden voor een hoger segment (bijvoorbeeld bij EVM19).
- Inzetten op tijdelijk verblijf, zoals natuurkampeerterreinen. Dit vormt ook minder gevaar met betrekking tot hoogwater.
- Meer sturen op jaarrond toerisme door het aantrekken van de zakelijke markt.

- Geen commerciële exploitatie op het Eiland van Maurik.

Knelpunten en oplossingsrichtingen

De genoemde knelpunten en eventuele oplossingsrichtingen onder elkaar:

- Op warme dagen komen er meer bezoekers naar het gebied dan de omgeving aankan. Het wordt te druk.
  → Een mogelijkheid is om meer handhaving, toezicht en controle door de Boa's in te zetten op de warme dagen en in de zomerperioden. Daarnaast kan er nagedacht worden over het beperken van de openbaarheid van de standen (door entree of parkeergelden).
- De vaste verblijfsmogelijkheden zijn een gevaar bij hoogwater. Het gebied is bedoeld om water op te vangen.
  → Het beperken van de mogelijkheden voor het realiseren van vakantiehuisjes. Een stop op het toevoegen van huisjes en streven naar een vermindering in aantallen.
- De onveilige ontsluitingsweg waar verschillende weggebruikers samenkomen (gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers).
  → Een van de oplossingsrichtingen is het verbreden van de weg of een parallelweg voor fietsers en wandelaars. Ook werd het aanleggen van een tweede weg rond de camping en het realiseren van duidelijke oversteekplekken en wegmarkeringen genoemd.
- Er is niemand verantwoordelijk voor een goede, veilige ontsluiting bij het Eiland van Maurik. Meerdere partijen zijn betrokken, echter neemt niemand regie om de knelpunten op te lossen.
  → Een oplossingsrichting is het neerleggen van de regie en verantwoordelijkheden voor een goede ontsluiting van het gebied bij het recreatieschap.
- Niet alleen de ontsluitingsweg is een knelpunt ook de dijk rondom het Eiland van Maurik wordt vaker genoemd. Het is erg druk, er wordt hard gereden en er zijn verschillende gebruikers op dezelfde weg (gemotoriseerd en fietsers).
  → Een mogelijkheid is het aanleggen van drempels, versmallingen, snelheidscontroles of strengere handhaving. Ook kan er gekeken worden naar de mogelijkheden om gemotoriseerd verkeer te scheiden van fietsers en wandelaars.
- Er ontstaat lawaaioverlast en extra drukte door de vele motoren op de dijk.
  → Voor een deel gelden dezelfde oplossingsmogelijkheden als bovenstaand knelpunt. Een extra toevoeging is het verbieden van motoren op de dijk in het weekend (zoals Wijk van Duurstede gaat doen).
- Op het hondenstrand zijn vooral vissers en mensen zonder honden aanwezig. Dit is jammer voor de wandelaars met hond.
  → Het aanwijzen van bepaalde plekken voor vissers. Hier kan vervolgens ook op gehandhaafd worden.

Beantwoording technische vragen t.v.o. de behandeling van dit onderwerp tijdens de Voorbespreking d.d. 6 september 2022 van de gemeenteraad Buren

Agendapunt: 4.1. - Visie op Recreatie en Toerisme
Portefeuillehouder: K.A. Maier
Ambtelijke ondersteuning: Marco van Hoek, Beleidsmedewerker Economie en Recreatie & Toerisme, accountmanager bedrijven - mhoek@buren.nl

Fractie:	**Vraag:**	**Antwoord:**

VVD	**Vraag:**	**Antwoord:**
Vraag 1:	Algemeen: kan aangegeven worden hoeveel deelnemers er waren bij de diverse themabijeenkomsten?	De participatie was gericht op stakeholder participatie om vanuit verschillende invalshoeken input te krijgen op de visie. Naast een klankbordgroep van toeristische aanbieders, waarmee drie bijeenkomsten zijn geweest, zijn er twee themabijeenkomsten georganiseerd en drie gebiedsbijeenkomsten. Er was per bijeenkomst maximaal voor 50 deelnemers plaats om een goede uitwisseling van standpunten, meningen en informatie mogelijk te maken. Deelnemers konden zich van te voren aanmelden en er waren uiteindelijk ook tussen de 40 en 50 deelnemers per bijeenkomst. Alleen bij de bijeenkomst buitengebied waren er teveel aanmeldingen (last minute op de dag zelf) zodat we die bijeenkomst niet iedereen hebben kunnen toelaten
Vraag 2:	Algemeen: en hoeveel hiervan zijn inwoner en hoeveel ondernemer? Graag per bijeenkomst aangeven.	Bij de themabijeenkomsten waren alleen de stakeholders uitgenodigd die betrokken zijn bij het toeristisch aanbod (verblijf, activiteiten, evenementen). Bij de gebiedsbijeenkomsten was de verdeling 50/50 aanbieders versus omwonenden/inwoners. Tijdens de gebiedsbijeenkomsten is ook aangegeven dat bij de uiteindelijke uitwerking in de gebiedsprogramma's bredere participatie zal worden georganiseerd conform de uitwerking van de omgevingsvisie in de nieuwe Omgevingswet.
Vraag 3:	Pagina 26: hier wordt gesproken over hergebruik van gebouwen. Welke gebouwen en wat voor hergebruik wordt hier aan gedacht?	Voornamelijk gaat het hier om Voormalige Agrarische Bebouwing, die ten behoeve van verblijfsrecreatie of dagrecreatie zou kunnen worden ingezet. Ook de steenfabrieken zijn hierbij benoemd.
Vraag 4:	Pagina 27: activiteiten van ondernemers zonder toestemming is niet wenselijk. Vraag is op strengere handhaving. Wat voor activiteiten hebben we het hier over?	Het gaat hier bijvoorbeeld om verblijf van arbeidsmigranten of permanente bewoning op vakantieparken of activiteiten gericht op dagrecreatie of evenementen zonder de juiste vergunningen.
Vraag 5:	En kunnen we hier soepeler mee omgaan in de nieuwe visie?	Verzoek is juist om de richtlijnen duidelijker op te stellen zodat zowel de ondernemers als de omwonende beter zicht heeft op wat wel en wat niet mag. Er zijn in de loop van de jaren te vaak ontwikkelingen geweest die vanuit een gedoogconstructie werden toegestaan.
Vraag 6:	Pagina 27: Er is niet genoeg aanbod van kleinschalige verblijfrecreatie. B&B, boutiquehotels. Zijn er aanvragen van ondernemers die nu op de plank liggen te wachten op vergunning?	Er ligt niets op de plank te wachten, wel zijn er een aantal aanvragen omgevingsvergunning en principeverzoeken die op dit moment behandeld worden.
Vraag 7:	Afsluiten van dijken voor motoren wordt onderzocht. Is er contact met andere gemeenten die aan dijken liggen die hier ervaring mee hebben?	Ja
Vraag 8:	Hoe is het voor omwonenden als dit gebeurd?	Klachten zijn met name in Corona tijd erg gestegen door een flinke toename van

		deze vorm van binnenlands toerisme. Het is nu meegenomen als aandachtspunt binnen de visie Recreatie en Toerisme maar het is aan de uitvoering van het GVVP of en hoe dit kan worden meegenomen.
Vraag 9:	De dijk van Nijmegen naar Tiel is op veel plaatsen ook voor auto's afgesloten. Kan dit meegenomen worden in het onderzoek?	Zie vraag 8
Vraag 10:	Pagina 27: welke activiteiten voor de jeugd worden hier bedoeld naast de tentfeesten?	Dagrecreatie
Vraag 11:	Welke overlast is er?	In het algemeen kan er sprake zijn van geluidsoverlast, verkeersoverlast en in sommige gevallen wordt aantasting van het landschap en lichtoverlast genoemd
Vraag 12:	Handhaving kost ook personeel en dus geld. Wordt hier rekening mee gehouden?	Dit wordt meegenomen in de afspraken met de ODR en de inzet van onze BOA
Vraag 13:	Pagina 29: Er zijn veel klachten over het hondenstrand. Er wordt door steeds meer mensen gerecreëerd die geen hond hebben maar wel gratis kunnen parkeren. Hoe kunnen we hier goed mee omgaan?	Dit zal onderdeel zijn van de uitwerking van het omgevingsprogramma Eiland van Maurik als vervolgstap op deze visie.
Vraag 14:	Het strand is bedoeld voor mensen met honden. Kort parkeren om je hond te laten zwemmen en rennen is het doel. Kunnen de betonnen blokken weggehaald worden en zo meer parkeerplekken worden gemaakt? Dat scheelt al een berg aan irritatie en ongenoegen.	Zie vraag 13

Fractie:	**Vraag:**	**Antwoord:**

CDA	**Vraag:**	**Antwoord:**
Vraag 1:	Er wordt in de visie gesproken over een Toeristisch Platform. Dit platform heeft de doelstelling om het organiserend vermogen te versterken. Wie gaan er aan dit platform deelnemen?	Zodra de visie wordt vastgesteld zal er een oproep worden geplaatst voor deelname aan het toeristisch platform. Deelname is vrijwillig en op persoonlijke titel en staat open voor iedereen die betrokken is bij het toeristisch/recreatieve aanbod. Vanuit de klankbordgroep Visie en Toerisme is al aangegeven dat er interesse is in deelname. Onder andere Betuws Wijndomein, de Heerlijkheid Eck en Wiel, Heerenlogement, Hofhouding en de musea hebben aangegeven hierin geïnteresseerd te zijn.
Vraag 2:	Bestaan de deelnemers enkele uit leden van de voormalige klankbordgroep (horeca, verblijfsrecreatie, musea, dagrecreatie en vrijwilligersorganisaties) of kunnen er ook nog deskundigen op het gebied ruimte, natuur en of historie bij betrokken worden? M.a.w.: gaat dit platform zich enkel bezig houden met de economische uitdagingen of wordt er in dit platform breder gekeken?	Zie vraag 2, de focus ligt daarbij op zowel de economische als de ruimtelijke uitdagingen bij het aanbieden van toeristisch recreatieve activiteiten zoals beschreven in de visie Recreatie en Toerisme. Dit betekent dat ook natuur en historie voor zover verbonden met deze activiteiten ook onderwerp van gesprek kunnen zijn.
Vraag 3:	M.a.w.: gaat dit platform zich enkel bezig houden met de economische uitdagingen of wordt er in dit platform breder gekeken?	Zie vraag 2
Vraag 4:	Worden de deelnemers gevraagd of kunnen de mogelijke deelnemers zich hiervoor aanmelden?	Zie vraag 1
Vraag 5:	Het verbeteren en versterken van diverse routes en deze laten aansluiten op routes buiten onze gemeente. Gesproken wordt er bijvoorbeeld over het voetveer. Sluiten de routes via de reguliere veerdiensten niet op elkaar aan? Het zou kunnen zijn dat er bepaalde	Het gaat hier specifiek over het verder versterken van routes met toeristische recreatieve waarde. De routes sluiten fysiek op elkaar aan, maar afstemming kan verbeterd worden om hier beter gebruik van te maken en ook de meerwaarde te laten zien (kwaliteit van de Betuwe versus de Heuvelrug, Wijk bij Duurstede)

	wandelpaden via het voetveer gaan…	
Vraag 6:	Een punt van aandacht is wellicht het recreëren op de Neder-Rijn en Lek. De rivieren geven ons mooie Buren een prachtig aanblik, maar kunnen ook veranderen in een gevaarlijk, dodelijk monster. Zwemmen in een rivier bijvoorbeeld is levensgevaarlijk en veel recreatie op de rivier kan zorg dragen voor gevaarlijke tafrelen. Wordt er bij deze visie ook rekening gehouden met de veerdiensten (o.a. ook het voetveer)?	Zie vraag 5
Vraag 7:	Veel recreanten op de Neder-Rijn en Lek kunnen zorgdragen voor langere wachttijden voor de veerdienst welke dan ook weer voor gevaarlijke situaties op de weg kunnen zorgen (of hoort deze vraag meer bij de uitvoering en juist niet in de visie thuis)?	Dit is zowel van belang bij de uitvoering van het GVVP als de visie Recreatie en Toerisme. Dus indien er sprake is van gevaarlijke situaties moet hier op worden geacteerd. Op dit moment hebben we geen signalen dat er sprake is van gevaarlijke situaties. De visie recreatie en toerisme voorziet wel in een groei van het gebruik van de routes (en zet daar ook op in), maar niet zodanig dat hier buitensporig overlast of gevaarlijke situaties uit ontstaan ook omdat de focus met name is gericht op het niet gemotoriseerde verkeer als het gaat om promoten van routes en activiteiten.

MOTIE

Datum vergadering: 20 september 2022

Agendapunt: 7.1. Visie recreatie en toerisme

Onderwerp: Lokale heffingen

Wij zien dat:

- Slechts een beperkt gedeelte van de gemeentelijke inkomsten door middel van belastingen of andere heffingen binnenkomt;
- Het gemeentelijk belastinggebied beperkt is en alle mogelijk te heffen gemeentelijke belastingen in de gemeentewet staan benoemt;
- Het per gemeente verschilt welke belastingen worden geheven maar dat ook op verschillende manieren met de heffing van onder andere verblijfsbelasting en vermakelijkheidsretributies wordt omgegaan;
- Al eerder door de gemeenteraad van Buren is gevraagd om verder inzicht in de (on)mogelijkheden binnen de gemeentelijke belastingheffing;
- In het raadsvoorstel wordt aangekondigd dat er in de meerjarenbegroting 2023 – 2026 om extra krediet zal worden gevraagd;
- De gemeenteraad bepaalt welke belastingen in de gemeente Buren worden geheven en hoe hoog de belastingtarieven zijn;

We denken dat:

- Het stap voor stap toewerken naar een inzet van de opbrengsten van de verblijfsbelasting als doelbelasting, ook al is dit theoretisch niet mogelijk, een goed streven is;
- Het daarvoor voor de gemeenteraad van belang is inzicht te hebben in de verschillende heffingsvormen, mogelijkheden en onmogelijkheden, van alle mogelijke gemeentelijke belastingen en andere heffingen, waaronder verblijfsbelasting, forensenbelasting en vermakelijkheidsretributies;

Daarom verzoekt de gemeenteraad het college op om:

- De gemeenteraad voor het vaststellen van de belastingtarieven te informeren over al de mogelijk te heffen belastingen en aanverwante heffingen;
- Binnen dit onderzoek ook inzicht te geven over hoe op verschillende manieren met de heffing kan worden omgegaan;

Ingediend door:

Sander van Alfen
Gemeentebelangen

MOTIE

Datum vergadering: 20 september 2022

Agendapunt: 7.1. Visie recreatie en toerisme

Onderwerp: Participatie bij uitwerking visie recreatie en toerisme

Wij weten dat:

- Er bij de inwoners van de gemeente en diverse belangengroeperingen zorgen leven over de draagkracht van de (ecologische) omgeving, veiligheid op gebied van klimaat en verkeer en aantasting van het cultuurlandschap bij (nieuwe) toeristische en recreatieve ontwikkelingen, ook buiten de benoemde gebieden Stad Buren, Eiland van Maurik en Buitengebied en Recreatieplassen;
- Er door het ontbreken van duidelijke kaders en een proactieve omgevingsdialoog ontwikkelingen hebben plaatsgevonden waardoor deze zorgen verder zijn toegenomen;

We zien dat:

- In de voorliggende Visie Recreatie en Toerisme deze zorgen onderkend worden;
- Bij het benoemen van kansen en knelpunten m.b.t. thema's Promotie en Samenwerking Verblijfsrecreatie Routes en Activiteiten en Evenementen deze vooral vanuit economisch perspectief zijn geformuleerd;
- Dit daardoor ook het geval is voor de opgaven bij deze thema's;

We vinden dat:

- Bij het uitwerken van de gebiedsprogramma's maar ook bij ontwikkelingen op de genoemde thema's een zorgvuldige afweging moet plaatsvinden vanuit economisch, ecologisch, klimatologisch en verkeerstechnisch perspectief;
- Een dergelijke afweging alleen kan plaatsvinden als naast ondernemers ook inwoners- en belangengroepen gelijktijdig worden betrokken;
- Er voor alle betrokkenen duidelijke kaders moeten zijn waarbinnen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden om teleurstelling, frustratie en juridische procedures achteraf te voorkomen;

Daarom verzoekt de gemeenteraad het college op om:

- Te zorgen voor vroegtijdig en multidisciplinair overleg tussen gemeente, ondernemers, inwoners(groepen) en belangengroeperingen bij de verdere uitwerking van plannen op het gebied van Recreatie en Toerisme;
- Bij het instellen van het Toeristisch Platform, maar ook bij andere vormen van overleg en bijeenkomsten hiermee rekening te houden;

Ingediend door:

Mary-Ann Arentz,
PvdA-GroenLinks

MOTIE

Datum vergadering: 20 september 2022

Agendapunt: 7.1. Visie recreatie en toerisme

Onderwerp: Agrarische Nevenactiviteiten

Wij zien dat:

- De Visie op recreatie en toerisme een plan voor een plan is waarvan de uitwerking per deelgebied nog moet komen.
- De Visie positief is over het ontwikkelen van nevenactiviteiten, in de vorm van recreatie en toerisme, bij agrariërs om zo de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het buitengebied te beantwoorden.
- De agrariërs in onze gemeente op dit moment snel behoefte hebben aan zekerheid over wat wel en niet mogelijk is aan nevenactiviteiten.
- Het geven van extra zekerheid voor deze groep, zodat de aangenomen motie (juli 2022), om daar waar wij kunnen de agrariërs een helpende hand te bieden.

We denken dat:

- Dat de Visie die nu voorligt de beleving van het landschap meer wil benutten, bijvoorbeeld door kleinschalig agrotoerisme.
- Agrariërs een belangrijke rol hebben in de instandhouding van het buitengebied en de biodiversiteit.
- De behoefte aan perspectief bij de agrariërs uit onze gemeente noodzakelijk is.
- Het toestaan van nevenactiviteiten in de vorm van recreatie en toerisme iets is waar we als gemeente wel over kunnen besluiten.
- De ODR duidelijke richtlijnen moet krijgen vanuit de Gemeente Buren.

Daarom verzoekt de gemeenteraad het college op om:

- Het ontwikkelen van een uitgewerkt plan voor het einde 1e kwartaal 2023 voor het deelgebied Buitengebied en de recreatieplassen.
- In deze uitwerking ruimte te creëren en duidelijkheid te bieden voor Agrarische ondernemers die nevenactiviteiten in de vorm van recreatie en toerisme willen ontwikkelen; daarnaast kan er direct ruimte geboden worden aan het ontwikkelen van andere nevenactiviteiten
- Bij het toetsen van toekomstige aanvragen van Agrariërs indien nodig de regie te nemen en dit niet alleen aan de ODR over te laten. Kortom, maatwerk waar dit nodig is en kan.
- Bij het toetsen van aanvragen van Agrariërs die nu al zijn ingediend, of nog voor de definitieve uitwerking van het betreffende deelgebied uit de visie door hen worden ingediend, in de geest van de visie te behandelen.

Ingediend door:

Jan Keuken
PCG

Peter van Dijk
CDA

Partij voor de Dieren
Gemeenteraadsfractie Buren

D66 buren

AMENDEMENT

Datum vergadering: 20 september 2022

Agendapunt: 7.1. Visie recreatie en toerisme

Onderwerp: Uiterwaarden

Wij zien dat:

- De uiterwaarden langs de Rijn en de Lek voor een groot gedeelte Natura 2000 gebied zijn, Europees beschermd natuurgebied;
- De uiterwaarden voor onze inwoners een belangrijk recreatiegebied zijn;
- De raad mede daarom op 14 juni een motie heeft aangenomen om een apart uitwerkingsplan te maken voor de uiterwaarden;
- Doel van deze motie was om de natuur in de uiterwaarden te beschermen tegen onnodige verstorende activiteiten waarbij waterveiligheid (ruimte voor de rivier) niet mag worden vergeten;

Besluit om aan het raadsbesluit Visie recreatie en toerisme het volgende beslispunt toe te voegen:

6. Geen nieuwe aanvragen voor plannen in de uiterwaarden in behandeling te nemen totdat het gebiedsplan Uiterwaarden door de raad is vastgesteld;

Ingediend door:

Joop de Jonge
Partij voor de Dieren

Evelien Schlösser
D66

Raadsvergadering

Dossiernummer	2282
Extern Zaak ID	Z.041028
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 september 2022
Agendapunt	8.2
Titel	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)
Organisatieonderdeel	Domein Ruimte
Eigenaar	Sielias, B.
Portefeuillehouder	J.P. Neven

Bijlagen
Raadsvoorstel GVVP
Raadsbesluit GVVP
Bijlage 1: Mobiliteitsvisie GVVP Buren
Bijlage 2: Uitvoeringsprogramma GVVP Buren
Achtergrondinformatie: Verkenningsase GVVP gemeente Buren
Achtergrondinformatie: Notitie 'Resultaten E-spraak Buren'
Achtergrondinformatie: Nota Zienswijzen GVVP Buren
Beantwoording technische vragen VVD CDA GB Voorbespreking - Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)
20201105 Rapport 'Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren'
Amendement A2 PCG over Verkeersveiligheid Adelsweg Lienden
Amendement A3 PCG e.a. over Oversteekplaatsen provinciale wegen
Motie M4 PvdA-GroenLinks over Duurzame mobiliteit

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Collegevergadering	12 juli 2022
Agendacommissie	24 augustus 2022
Voorbespreking I	6 september 2022
Raadsvergadering	**20 september 2022**
Raadsvergadering	22 september 2022

Voorgesteld besluit

Besluit

geen

Toelichting

Dit agendapunt wordt behandeld in het resterende deel van de gemeenteraadsvergadering die wordt voortgezet op donderdag 22 september 2022.

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer
20 september 2022	**D.117721** **Z.041028**

Voorstel ingebracht door	B. Sielias
Portefeuillehouder	J.P. Neven
Begrotingsprogramma en taakveld	19. Verkeer en Vervoer

Onderwerp **GVVP**

Voorgesteld besluit

1. Het Gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP), bestaande uit de Mobiliteitsvisie 2022–2032 en het Uitvoeringsprogramma GVVP, vast te stellen, waarbij de volgende speerpunten centraal staan:
   1.1 Verkeersveiligheid (streven naar 0 verkeersslachtoffers)
   1.2 Bereikbaarheid (voorkomen dat verkeer onnodig oponthoud ondervindt)
   1.3 Duurzaamheid (stimuleren elektrisch rijden, faciliteren deelmobiliteit en stimuleren fietsgebruik)
   1.4 Fietsnetwerk (faciliteren opkomst e-bike en inzet op belangrijke verbindingen).
2. In te stemmen met de prioriteiten zoals opgenomen in het Uitvoeringsprogramma en het bijbehorende financiële kader daarvan mee te nemen bij de behandeling van de begroting 2023.

Samenvatting van het voorstel
Het gemeentelijk verkeer en vervoersplan (GVVP) Buren is toe aan actualisatie. Het vorige GVVP dateert uit 2005. Het GVVP beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Buren. Het beleid is hoofdzakelijk gericht op het zoveel mogelijk beperken en waar mogelijk oplossen van (toekomstige) verkeersproblemen. We maakten de concept-mobiliteitsvisie en het concept-uitvoeringsprogramma op basis van gesprekken met onze inwoners en stakeholders. Na de ter inzage legging van de stukken ontvingen we 20 zienswijzen. Hierop zijn de visie en het uitvoeringsprogramma op enkele onderdelen aangepast. De definitieve stukken leggen we nu voor aan u. We vragen u om in te stemmen met de stukken waarbij u ook de prioriteiten vast stelt voor de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma. Bij de vaststelling van de begroting 2023 vindt de integrale financiële afweging plaats.

HOOFDLIJNEN

1. Inleiding

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) is toe aan een actualisatie. Het vorige GVVP dateert uit 2005. Het GVVP bestaat uit een visie (Mobiliteitsvisie) en een uitvoeringsprogramma. Op 21 december 2021 besloten we de concept-mobiliteitsvisie en het concept GVVP ter inzage te leggen. We kregen 20 inspraakreacties op die stukken. We beoordeelden die reacties en verwerkten die beoordeling in de Nota beantwoording zienswijze. In die nota geven we aan hoe we om gingen met de zienswijzen. Dit leidde tot een beperkte aanpassing van de Mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma. We stellen u nu voor om de Mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma vast te stellen.

2. Doel / meetbaar effect

Met het GVVP willen we zorgen voor een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor iedereen en voor alle vervoersmiddelen. Dat werken we uit in 4 speerpunten:

- Verkeersveiligheid (steven naar 0 verkeersslachtoffers).
- Bereikbaarheid (voorkomen dat verkeer onnodig oponthoud ondervindt).
- Duurzaamheid (stimuleren elektrisch rijden, faciliteren deelmobiliteit en stimuleren fietsgebruik).
- Fietsnetwerk (faciliteren opkomst e-bike en inzet op belangrijke verbindingen).

Met het uitvoeringsprogramma geven we een beeld van de uit te voeren werkzaamheden en de prioriteiten zoals we die daarin voorstellen. Als u instemt met die prioriteiten dan nemen we de financiële consequenties daarvan mee bij de voorstellen voor de begroting 2023.

3. Argumenten

1.1.1 We moeten de verkeersveiligheid verbeteren om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen naar 0.

We willen het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente verlagen naar 0. Daarvoor moeten we de verkeersveiligheid in de gemeente verbeteren. Daarbij maken we een onderscheid in de volgende type maatregelen:
- Verlagen van de gereden snelheid binnen de bebouwde kom;
- Het landbouwverkeer stimuleren gebruik te maken van wegen waar de vormgeving, functie en het gebruik zijn toegerust;
- Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie;
- Inrichting van de 60-km-zones die past bij de toegestane snelheid
- Monitoring van de verkeerssituatie op de dijken om waar nodig maatregelen te kunnen treffen.

1.2.1 Een goede bereikbaarheid is nodig om er voor te zorgen dat verkeer geen onnodig oponthoud ondervindt.

We willen er voor zorgen dat verkeer geen onnodig oponthoud ondervindt. Daarom zetten we in op een goede bereikbaarheid van alle bestemmingen binnen de gemeente voor alle vervoersmiddelen. We maken daarbij een onderscheid in de interne bereikbaarheid (bereikbaarheid binnen de gemeente Buren) en externe bereikbaarheid (bereikbaarheid van de gemeente Buren).

1.3.1 Ook op het gebied van vervoer willen we vorm en invulling geven aan onze duurzaamheidsambities.

We streven naar duurzame mobiliteit. Daarom zetten we in op het stimuleren van elektrisch rijden, faciliteren we deelmobiliteit en stimuleren we fietsgebruik.

1.4.1 Een goed fietsennetwerk draagt bij aan veiligheid, gezondheid, .bereikbaarheid en duurzaamheid.

Een goed fietsennetwerk is belangrijk om veilig te kunnen fietsen. De fiets is een duurzaam en gezond vervoermiddel. De fiets is belangrijk voor de bereikbaarheid van scholen. Daarom zetten we in op een goed fietsennetwerk. We willen de opkomst van de e-bike faciliteren en zetten we in op het realiseren en goed onderhouden van belangrijke verbindingen.

2.1 We hebben budget nodig om het uitvoeringsprogramma uit te kunnen voeren.

Op dit moment is er geen budget gereserveerd voor de uitvoering van de verschillende maatregelen uit het uitvoeringsprogramma. We vragen u nu in te stemmen met de prioriteiten in het uitvoeringsprogramma. Het daarbij horende financiële kader wordt meegenomen bij de behandeling van de begroting 2023.

We stellen voor om te kiezen voor de volgende prioriteiten:
Kortere termijn: 2022 – 2027
- Maatregelen binnen de 30-km zones en 60 km-zones (zonder relatie met woningbouw)
  Deze maatregelen zijn verhoudingsgewijs goedkoper en leveren snel effect op. Ook kunnen we daarmee aansluiten op subsidiemogelijkheden.
- De brug bij het Lingemeer
  Fietsers op de brug bij het Lingemeer hebben geen aparte rijbaanafscheiding. Neder Betuwe liet een onderzoek doen naar de maatregelen die ze kunnen treffen om de

verkeerveiligheid van fietsers op die brug te vergroten. We kunnen nu verder met dat plan en kunnen ook subsidie aanvragen bij de provincie.
- Extra onderzoeken om te bepalen welke maatregelen nodig zijn voor de lange termijn. Voor een aantal maatregelen geldt dat er eerst aanvullend onderzoek nodig is. We stellen voor die onderzoeken op korte termijn uit te voeren. De uitkomsten van de onderzoeken kunnen we dan gebruiken om in beeld te brengen welke maatregelen we op lange termijn uit moeten voeren en wat de werkelijke kosten daarvoor zijn.

Langere termijn 2028 – 2032
- Maatregelen die we in relatie met toekomstige woningbouw kunnen uitvoeren.
  Een aantal maatregelen kunnen we uitvoeren in relatie met de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties in de kernen.
- Maatregelen naar aanleiding van de op korte termijn uitgevoerde onderzoeken.
  Voor een aantal maatregelen geldt dat er eerst aanvullend onderzoek nodig is. We stellen voor die onderzoeken op korte termijn uit te voeren. De uitkomsten van de onderzoeken kunnen we dan gebruiken om in beeld te brengen welke maatregelen we op lange termijn uit moeten voeren en wat de werkelijke kosten daarvoor zijn.
- Grote maatregelen.
  Deze vragen om meer investeringen en willen we aan laten sluiten op de beheerprogramma's.
  Voor een aantal maatregelen geldt dat het logisch is die in combinatie met wegbeheer uit te voeren. Op die manier maken we geen dubbele kosten voor de uitvoering van die maatregelen. Daarom stellen we voor de maatregelen die nu nog niet in combinatie met wegbeheer uit te voeren op de langere termijn uit te voeren.

In het uitvoeringsprogramma benoemen we ook doorlopende activiteiten. Dat zijn activiteiten waar we al budget beschikbaar voor hebben.

2.2 We moeten maatregelen benoemen om subsidie aan te kunnen vragen en om kosten te kunnen verhalen.
In de Ontwerp-Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is voor de gemeente Buren een plafondbedrag van €296.600,-- opgenomen (bijlage 2 van de regeling). De rijksbijdrage bedraagt ten hoogste 50% van de kosten en moet voor 1 oktober 2022 zijn ingediend. Als we gebruik willen maken van die regeling, is het van belang dat we ook een uitvoeringsprogramma vaststellen.
Daarnaast hebben we ook in het kader van het kostenverhaal een lijst van maatregelen nodig op basis waarvan we bij nieuwe ontwikkelingen kosten in rekening kunnen brengen. Een duidelijk overzicht van maatregelen en de daarbij behorende kosten is daarbij van belang.

4. Kanttekeningen

1.1 De vaststelling van het GVVP kan te hoge verwachtingen wekken dat we alle maatregelen gaan realiseren.
Het GVVP bestaat uit een visie en een uitvoeringsprogramma. Hierin staan verschillende doelstellingen die we willen bereiken en maatregelen die we willen uitvoeren. Uiteraard is het daarbij van belang dat hiervoor ook budget beschikbaar wordt gesteld. Of dat daadwerkelijk beschikbaar komt weten we pas bij de vaststelling van de begroting 2023.

2.1 We kunnen voor een aantal maatregelen nog geen kostenraming maken.
We namen in het voorstel een kostenoverzicht op. Dat deden we op basis van een zo goed mogelijke inschatting van die kosten. Hiervoor zijn de volgende aandachtspunten:
- Voor een deel van de maatregelen zijn geen aanvullende kosten opgenomen. Dit zijn maatregelen die geen extra kosten met zich meebrengen (zoals lobby) of waarvan de kosten worden gedekt vanuit andere budgetten.
- Enkele maatregelen betreffen alleen de kosten van onderzoek of zijn de kosten op basis van onderzoek nader te bepalen, dit is ook aangegeven.

- Waar het om realisatiekosten gaat is dit exclusief aanvullende kosten zoals: planvoorbereidingskosten, bestemmingsplanwijzigingen, grondaankopen, vastgoedkosten, inhuurkosten van een projectleider, kosten voor kabels en leidingen, VAT-kosten voorbereiding, advisering, toezicht) en dergelijke. De realisatiekosten zijn bepaald met behulp van Kostenkengetallen Menukaart Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (2020-2021) van het Kennisnetwerk SPV. Infrastructurele maatregelen zijn kostbaar. De realisatiekosten van bijvoorbeeld een plateau of drempel zijn € 10.000,- tot € 40.000,-, een kruispunt met verkeerslichten of een rotonde € 500.000,- tot € 1.000.000,- en van een fietstunnel €3.000.000,- of meer.
- Waar mogelijk doen we een beroep op cofinanciering zoals subsidie. Met name maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en fietsstimulering lijken op dit moment kans te kunnen maken op subsidies.
- In de Ontwerp-Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is voor de gemeente Buren een plafondbedrag van €296.600,-- opgenomen (bijlage 2 van de regeling). De rijksbijdrage bedraagt ten hoogste 50% van de kosten en moet voor 1 oktober 2022 zijn ingediend.
- Naast geld kost de uitvoering van maatregelen ook tijd en personele capaciteit.

TOELICHTING EN UITVOERING

5. Financiën

Met het uitvoeringsplan krijgt u een indicatie van de daarbij behorende maatregelen en kosten. Het totaal van de huidige kostenindicaties in het GVVP is € 3.895.000,-, waarvan:

Thema	**Korte termijn**		**Lange termijn**		**Totaal**
	realisatie	onderzoek	Realisatie	Onderzoek	
Verkeersveiligheid	€ 480.000	€ 115.000	€ 250.000		€ 845.000
Bereikbaarheid	0	€ 35.000	0		€ 35.000
Duurzaamheid					
Fietsnetwerk	€ 200.000	€ 15.000	€ 2.800.000		€ 3.015.000
Totaal					€ 3.895.000

Op dit moment is er nog geen planning wanneer welke maatregelen worden uitgevoerd. De planning kan beïnvloed worden door (nieuwe) subsidiemogelijkheden. Om toch een indicatie te kunnen geven van de benodigde jaarlijkse lasten in de vorm van kapitaallasten is op basis van de volgende uitgangspunten een berekening gemaakt:

- voor alle investeringen wordt gerekend met 20% VAT-kosten (voorbereiding, advisering en toezicht). Bovenstaande tabel laat alleen de realisatiekosten van het werk zien;
- voor de maatregelen voor de lange termijn moet rekening gehouden worden met bijkomende kosten. Deze zijn vooralsnog op p.m. gezet. Het gaat hierbij om kosten voor het doen van grondaankopen, bestemmingsplanwijzigingen en bijvoorbeeld kosten voor kabels en leidingen. Deze kosten worden pas duidelijk nadat de onderzoeken vanuit de korte termijn zijn uitgevoerd.
- maatregelen voor de korte termijn vinden gelijk over de jaren verdeeld plaats in het 2e (2023) en 4e jaar (2025);
- maatregelen voor de lange termijn vinden gelijk over de jaren verdeeld plaats in het 6e , 8e , 10e en 11e jaar;
- de afschrijvingen vinden plaats vanaf het begin van het boekjaar volgend op het jaar van ingebruikname;
- de kosten voor onderzoek vinden voor de korte termijn plaats in het 2e jaar (2023) en 3e jaar;
- de kosten van onderzoek worden in 5 jaar afgeschreven. Indien het onderzoek niet direct te relateren is aan de toekomstige investering of de investering niet wordt uitgevoerd moeten de onderzoekslasten éénmalig ten laste van de exploitatie worden gebracht;
- het gehanteerde prijspeil is 1 januari 2020; - de gehanteerde afschrijvingstermijn is voor de maatregelen is voor de korte en lange termijn maatregelen 15 jaar (gebaseerd op de reconstructies van wegen) en voor het fietsnetwerk op 20 jaar (gebaseerd op de aanleg van fietspaden);
  er is conform de begroting 2022 geen rekening gehouden met rente - we ontvangen voor de investeringen 50% subsidie (cofinanciering) van het rijk tot een maximum van € 296.600 via de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022- 2023.

Bovenstaande uitgangspunten leiden tot de volgende kapitaallasten

Jaar	Investering	Vat kosten	Overig	Subsidie	Onderzoek	Kapitaallast
2022						
2023	340.000	68.000		-170.000	82.500	-
2024					82.500	32.367
2025	340.000	68.000		-126.600		48.867
2026						67.627
2027	762.500	152.500	p.m.			67.627
2028						114.627
2029	762.500	152.500	p.m.			98.127
2030						128.627
2031	762.500	152.500	p.m.			128.627
2032	762.500	152.500	p.m.			175.627
2033						222.627
2034						222.627
2035						222.627
2036						222.627
2037						222.627
2038						206.760
2039						206.760
2040						206.760

Conclusies op basis van bovenstaande aannames:
- in 2022 en 2023 hebben we nog geen lasten;
- de structurele kapitaalasten tot 2028 liggen tussen € 32.500 en € 115.000;
- de structurele kapitaallasten na de gehele investering zijn bijna € 223.000.

Zoals eerder aangegeven is er geen budget beschikbaar in de begroting 2022-2025. In de begroting 2023 zal het uitvoeringsplan GVVP opgevoerd worden met een financieel kader. Bij de begroting 2023 vindt in de raad een integrale afweging plaats en wordt duidelijk welk financieel kader voor het GVVP beschikbaar komt.

Er is gekeken in hoeverre de bestemmingsreserve omgevingsgerichte uitgave en bovenplanse verevening middelen bevat, die gebruikt kunnen worden voor de uitvoering van het GVVP. Er is bijna € 100.000 gereserveerd voor omgevingsgerichte uitgaven. In hoeverre dit ingezet kan worden voor het GVVP, waarbij het gaat om bovenwijkse voorzieningen is nog niet duidelijk. De reserve is gevoed vanuit marktpartijen en particulieren die een ruimtelijke ontwikkeling hebben gerealiseerd. Zij betaalden een bijdrage conform de nota kostenverhaal.

6. Communicatie

Het vastgestelde GVVP publiceren we op de gebruikelijke wijze.

7. Uitvoering en planning

Als u instemt met het GVVP, maken we op basis van de gestelde prioriteiten een kostenraming die we meenemen in het proces om te komen tot de begroting 2023.
Bij de jaarlijkse begrotingsbehandeling informeren we de raad over de voortgang van het uitvoeringsprogramma.

8. Participatie

We gebruikten e-spraak (digitale inspraak) en de verkeerstafels in het kader van de Omgevingsvisie om de input van onze inwoners te krijgen. Daarnaast spraken we op 28 april 2021 met de gemeenteraad over de doelstellingen van het GVVP. Op 14 juli 2021 hielden we een

stakeholdersbijeenkomst waarin we met onder andere dorpsorganisatie en veilig verkeer Nederland spraken over de concept-visie en de verkeersknelpunten. Van 5 januari tot en met 16 februari legden we de stukken ter inzage. We ontvingen 20 zienswijzen. De mensen die een zienswijze indienden, ontvingen van ons de zienswijzenota.

9. Duurzaamheid

We namen duurzaamheid op als een van de speerpunten van het GVVP.

Bijlagen:
Bijlage 1. Mobiliteitsvisie
Bijlage 2. Uitvoeringsprogramma GVVP

Achtergrondinformatie: Verkenningsfase GVVP gemeente Buren
Achtergrondinformatie: Resultaten e-spraak Buren
Achtergrondinformatie: Nota van beantwoording zienswijzen

Inlichtingen bij:

Naam	B. Sielias
Domein	Ruimte

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
20 september 2022	**D.117721** **Z.041028**	**D.119741** **Z.041028**

Onderwerp **GVVP**

De Gemeenteraad van Buren;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 5 juli 2022;

besluit:

1. Het Gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP), bestaande uit de Mobiliteitsvisie 2022–2032 en het Uitvoeringsprogramma GVVP, vast te stellen, waarbij de volgende speerpunten centraal staan:
   1.1 Verkeersveiligheid (streven naar 0 verkeersslachtoffers)
   1.2 Bereikbaarheid (voorkomen dat verkeer onnodig oponthoud ondervindt)
   1.3 Duurzaamheid (stimuleren elektrisch rijden, faciliteren deelmobiliteit en stimuleren fietsgebruik)
   1.4 Fietsnetwerk (faciliteren opkomst e-bike en inzet op belangrijke verbindingen).
2. In te stemmen met de prioriteiten zoals opgenomen in het Uitvoeringsprogramma en het bijbehorende financiële kader daarvan mee te nemen bij de behandeling van de begroting 2023.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022.

De griffier a.i., De voorzitter,

J.J. Rochat J.P.M. Meijers

Mobiliteitsvisie 2022-2032

Gemeente Buren

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Buren. Het beleid is in hoofdzaak gericht op het zoveel mogelijk beperken en waar mogelijk oplossen van (toekomstige) verkeersproblemen. Het nieuwe GVVP bestaat uit twee documenten: een **mobiliteitsvisie** en een **uitvoeringsprogramma**.

- De **mobiliteitsvisie** is **kaderstellend**. Dit betekent dat het beleid voor de komende jaren op hoofdlijnen in beeld wordt gebracht.
- Het **uitvoeringsprogramma** vloeit voort uit de mobiliteitsvisie en bevat concrete projecten voor de komende jaren.

WERKWIJZE

Het GVVP Buren is toe aan actualisatie. Het vorige GVVP dateert uit 2005 en is in 2012 geactualiseerd. Het proces om te komen tot een nieuw GVVP bestaat uit vier stappen:

- Verkenning
- Mobiliteitsvisie
- Uitvoeringsprogramma
- Besluitvorming

De verkenning bestaat uit twee onderdelen: participatie en deskresearch.

- Ook de participatie bestaat uit twee onderdelen.
  - Met de online tool E-spraak zijn 723 reacties opgehaald uit alle kernen. Het thema verkeers-veiligheid werd daarin het meest genoemd.
  - De input op het thema mobiliteit uit de bijeenkomsten voor de omgevingsvisie is verwerkt in dit GVVP.
- In de deskresearch zijn bestaande beleidsdocumenten (gemeentelijk, regionaal en provinciaal) en feiten en cijfers over verkeer en vervoer in Buren geanalyseerd.

Op basis van deze verkenning en de speerpunten uit de omgevingsvisie is de mobiliteitsvisie geschreven.

- In de omgevingsvisie zijn vijf speerpunten uitgewerkt. Dit zijn evenwichtige groei, gezonde en veilige leefomgeving, sterke voorzieningen, naar een multifunctioneel buitengebied en ruimte voor onze kernkwaliteiten en -activiteiten.
- Tijdens dit schrijfproces heeft ook participatie plaatsgevonden voor inhoudelijke aanvullingen en aanscherpingen:
  - Een themasessie met de gemeenteraad
  - Een externe stakeholderbijeenkomst met belangengroepen.

In de mobiliteitsvisie zijn de belangrijkste thema's geformuleerd en gekoppeld aan acties. De acties zijn uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma geeft bij elke actie een fasering en kostenindicatie.

AMBITIE GVVP BUREN

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan van Buren is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor iedereen en voor alle vervoersmiddelen. Overigens is niet alleen de gemeente verantwoordelijk, ook de weggebruiker zelf is verantwoordelijk voor een veilige en duurzaam verkeer- en vervoerssysteem. Afgeleide doelstellingen zijn:

- Vergroten van de verkeersveiligheid.
- Stimuleren van het fietsgebruik.
- Faciliteren van het autogebruik.
- Verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving (ruimte voor de voetganger en het beperken van de schade aan natuur, landschap en milieu).

Om deze doelstellingen te bereiken wordt gewerkt binnen onderstaande vier thema's. Op de volgende pagina's is het beleid binnen deze vier thema's op hoofdlijnen uitgewerkt. In het uitvoeringsprogramma zijn de concrete projecten binnen deze thema's uitgewerkt.

Goudappel i.o.v. Gemeente De Buren
004247.20220901.R1.01

Verkeersveiligheid

Het totaal aantal ongevallen ten opzichte van het aantal inwoners is in Buren lager dan gemiddeld in Nederland, maar daalt niet. Daarnaast ligt het aantal verkeersdoden hoger dan het landelijk gemiddelde. Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) streeft naar een proactief beleid om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul. Ook de gemeente Buren streeft in samenwerking met de provincie Gelderland en buurgemeenten naar nul verkeerslachtoffers. Tijdens de verschillende bijeenkomsten en via e-spraak is ook veel aandacht gevraagd voor verbetering van de verkeersveiligheid. We zetten in op een meer risicogestuurde aanpak om ongevallen te voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

Snelheid binnen de bebouwde kom
Bijna alle wegen binnen de bebouwde kom in gemeente Buren hebben een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit past bij de landelijke trend om steeds meer wegen 30 km/u te maken. Dit betekent echter niet dat deze snelheid ook altijd wordt gereden. Uit onder andere het meldingenoverzicht van de gemeente blijkt dat binnen de bebouwde kom hier en daar te hard wordt gereden. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties en overlast bij omwonenden. Om deze subjectieve meldingen te objectiveren gaan we eerst de snelheid monitoren. Als blijkt dat de snelheid te hoog is starten we een bewustwordingscampagne (snelheidsdisplay) en indien nodig nemen we snelheidsremmende maatregelen samen met de belanghebbenden.

Landbouwverkeer
Gemeente Buren is een landelijke gemeente met relatief veel land- en tuinbouw. Inherent hieraan is landbouw- en vrachtverkeer. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom wordt overlast ervaren door dit verkeer. De gemeente zet in op landbouwroutes faciliteren waar dat mogelijk is. Landbouwverkeer wordt gestimuleerd gebruik te maken van wegen waar de vormgeving, functie en het gebruik op zijn toegerust.

Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie
Uit ongevallengegevens weten we dat de meeste verkeersongevallen ontstaan door een menselijke fout. Om het aantal verkeerslachtoffers te verminderen, is het, naast veilige infrastructuur, ook belangrijk aandacht te hebben voor veilig verkeersgedrag. We sluiten aan bij bestaand beleid en gaan door met educatie en voorlichting. Hierbij is speciale aandacht voor de omgang met landbouwverkeer door bijvoorbeeld een dodehoekles.

Inrichting 60 km/u-zones
Erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/u komen veel voor binnen de gemeente Buren. Op sommige van die wegen in het buitengebied past de inrichting niet bij het gebruik. Op deze wegen gaan we de vormgeving, functie en gebruik beter in balans brengen. Daarbij maken we duidelijk onderscheid in lokale wegen en de meer hoofd-erftoegangswegen. Op die manier is voor alle weggebruikers duidelijk hoe hard er gereden mag worden en welke verkeersregels gelden.

Dijken
De dijken langs de Lek/Nederrijn vervullen een belangrijke functie in de gemeente Buren. Ze vormen zowel een ontsluiting voor woningen langs de dijk als een aantrekkelijke recreatieve route voor alle modaliteiten. Dit laatste zorgt voor drukte op de dijk op mooie dagen in de zomermaanden. Het is van belang dat de veiligheid ook dan gewaarborgd blijft en overlast wordt voorkomen. De gemeente monitort daarom de situatie en neemt waar nodig maatregelen in regionaal verband. De dijken houden immers niet op bij de gemeentegrens.

Bereikbaarheid

Onder bereikbaarheid verstaan we het vlot van A naar B komen. Verkeer mag geen onnodig oponthoud ondervinden in de gemeente Buren. Woon- en werklocaties en andere bestemmingen moeten goed bereikbaar zijn voor alle vervoersmiddelen.

Interne bereikbaarheid
Gezien het landelijke en uitgestrekte karakter van de gemeente Buren is voor de interne bereikbaarheid (de ritten binnen de gemeentegrenzen) de auto van groot belang. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouwlocaties en bedrijfsvestigingen) brengen we het effect op de verkeerstromen in beeld. Daarbij kijken we naar de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid en passen we daar waar nodig de infrastructuur aan. De afstemming tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid nemen we op in de wegencategorisering, welke een onderdeel is van het uitvoeringsprogramma.

In het buitengebied hebben we gekeken naar kansen om wegen af te waarderen. Uit dat onderzoek blijkt dat het afwaarderen van wegen weinig mogelijkheden biedt om structureel te besparen op onderhoudskosten. Een verdere toename van toekomstige onderhoudskosten is te voorkomen door het gebruik en de inrichting van de wegen in het buitengebied te optimaliseren. Omdat door een toename van de bedrijvigheid in het buitengebied het gebruik van de weg toeneemt, is het nodig een zorgvuldige afweging te maken welke bedrijvigheid daar gefaciliteerd moet worden. Verder is het verkeer te beïnvloeden van de juiste routes gebruik te maken door push- (beperkingen en verboden) en pullmaatregelen (verbeteringen en stimuleren) waarbij het omvormen van bepaalde wegen (als deze aan het einde van zijn levensduur zijn) ook een mogelijkheid is.

Externe bereikbaarheid
Voor de externe bereikbaarheid (de ritten naar bestemmingen buiten de gemeentegrenzen) is de auto veelal het belangrijkste vervoermiddel. De doorstroming op de A2 en de A15 is daarvoor erg belangrijk. We zoeken in regionaal verband samen met Rijkswaterstaat naar kansen en knelpunten om de doorstroming op de A15 te bevorderen. We hopen hiermee ook een deel van het sluipverkeer op de N320 te ontnemen. We staan positief tegenover een verbreding van de Rijnbrug omdat het de ontsluiting met de provincie Utrecht verbetert.

Openbaar vervoer
De gemeente heeft zelf geen zeggenschap over de lijnvoering van het openbaar vervoer. Maar zij kan wel potentiële verbeteringen onderzoeken en daarvoor lobbyen.

Het openbaar vervoer in Buren heeft vooral een sociaal-maatschappelijke functie. De sociaal-maatschappelijke functie is het voorzien in de mobiliteit van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. De gemeente vindt het belangrijk dat zij ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente. De gemeente gaat uit van minimaal het behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit.

Veerdiensten
Voor de verbinding met provincie Utrecht vormen de veren over de Lek/Nederrijn een belangrijke schakel voor alle modaliteiten. Ook hier geldt dat de gemeente lobbyt voor behoud van de veerdiensten en de kwaliteit daarvan.

Parkeren
In de gemeente Buren stimuleren we parkeren op eigen terrein. Dit doen we om meer ruimte te maken voor groen en spelen, ook met het oog op een klimaatadaptieve omgeving. De stad Buren is vanwege haar historische centrum een toeristische trekpleister. In de zomermaanden leidt tot op hoogtijdagen tot parkeerproblemen. Onder normale omstandigheden is rondom het centrum van Buren voldoende parkeergelegenheid. Bij evenementen schiet de parkeercapaciteit tekort. We zetten in op het goed begeleiden van parkeren bij evenementen.

Voetgangers
Er is aandacht voor verplaatsingen te voet, omdat elke reis begint en eindigt met lopen. Bovendien draagt lopen bij bij aan een gezonde levensstijl, ontmoeting en zelfredzaamheid. Daarom benutten we kansen om missende microverbindingen toe te voegen, zoals in de berm een voetpad naar een bushalte.

Duurzaamheid

In het Klimaatakkoord zijn ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd voor onder andere duurzame mobiliteit. In Buren gaan we voor stimuleren van elektrisch rijden en fietsgebruik.

Elektrisch rijden
In de gemeente Buren wordt voor 73% van de verplaatsingen de auto gebruikt (waarvan het merendeel op fossiele brandstoffen rijdt) en voor 25% van de ritten de (elektrische) fiets (uitstootvanmobiliteit.nl). Omdat voor het merendeel van de ritten de auto wordt gebruikt, is veel winst te behalen door de auto te verduurzamen. Elektrisch vervoer wordt door de gemeente Buren gefaciliteerd. Denk bijvoorbeeld aan aanvragen voor laadpalen in de openbare ruimte of het delen van kennis.

Faciliteren deelmobiliteit
Het delen van vervoersmiddelen is ook een manier om te verduurzamen. Gemeente Buren kiest ervoor om ten aanzien van deelmobiliteit zoals deelautosystemen zelf geen initiatieven te nemen, maar indien nodig wel ondersteuning te bieden aan initiatieven vanuit de markt.

Stimuleren fietsgebruik
Het stimuleren van het fietsgebruik sluit aan op het landelijke programma 'Tour de Force' en het programma 'Heel Gelderland fietst' van de provincie Gelderland. We gaan het fietsgebruik stimuleren door:
- het optimaliseren van het fietsnetwerk door de realisatie en het verbeteren van fietspaden en andere fietsvoorzieningen;
- en het uitvoeren van gedragscampagnes.

De fiets is overigens niet alleen een duurzaam vervoermiddel, fietsen draagt ook bij aan bredere doelen, bijvoorbeeld de gezondheid van de inwoners, de bereikbaarheid van voorzieningen en de recreatieve en toeristische economie.

Fietsnetwerk

Een goed fietsnetwerk is belangrijk om veilig te kunnen fietsen. De fiets is een duurzaam en gezond vervoermiddel. De fiets is belangrijk voor de bereikbaarheid van scholen, winkels en maatschappelijke voorzieningen in de kernen binnen en buiten gemeente Buren. Een goed fietsnetwerk draagt bovendien bij aan de recreatieve en toeristische economie.

Faciliteren opkomst E-bike
De opkomst van de E-bike maakt dat we gemakkelijker verder kunnen fietsen. Voor Buren betekent dit dat de fiets een aantrekkelijker alternatief wordt voor lange afstandsreizen binnen de gemeente Buren. Hierdoor neemt het gebruik van het fietsnetwerk toe. Door de toename van snelheidsverschillen op het fietspad is voldoende verhardingsbreedte nodig om elkaar te passeren.

Inzet op belangrijke verbindingen
Het fietsnetwerk van de gemeente Buren sluit aan bij de routes uit het Regionaal Fietsplan van de regio Rivierenland. Voor Buren betekent dit het volgende. Ten eerste aantakken bij de verkenning van de snelle fietsroute Geldermalsen – Tiel - Kesteren en verder oostwaarts. Ten tweede vinden we de fietsverbinding parallel aan de N320 belangrijk. Tot slot zijn er nog de verbindingen tussen de kernen van Buren waar ook goede fietsvoorzieningen gewenst zijn. Voor de lokale fietsinfrastructuur is goed onderhoud belangrijk om rafelrandjes te voorkomen.

SPEERPUNTEN PER THEMA VOOR HET UITVOERINGSPROGRAMMA

Verkeersveiligheid

1. Snelheid binnen bebouwde kom
2. Landbouwverkeer
3. Gedragsbeïnvloeding & Educatie
4. Weginrichting 60 km/u-zones
5. Dijken

Bereikbaarheid

1. Interne bereikbaarheid
2. Externe bereikbaarheid
3. Openbaar vervoer
4. Veerdiensten
5. Parkeren
6. Voetgangers

Duurzaamheid

1. Elektrisch rijden
2. Faciliteren deelmobiliteit
3. Stimuleren fietsgebruik

Fietsnetwerk

1. Faciliteren opkomst E-bike
2. Inzet op belangrijke verbindingen

Uitvoeringsprogramma GVVP

Gemeente Buren

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Buren
Titel rapport	Uitvoeringsprogramma GVVP
Kenmerk	004247.20220504.R6.01
Datum publicatie	1 september 2022
Projectteam Goudappel	Floris Frederix, Frank de Winter
Projectteam opdrachtgever	Bert Sielias
Status	Concept

© Copyright Goudappel BV

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Verkeersveiligheid 5

2.1 Wegencategorisering 5
2.2 Afwaardering wegen in het buitengebied 7
2.3 Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie 7
2.4 Snelheidsmonitoring bij meldingen 7
2.5 Verkeersveilige schoolomgevingen 8
2.6 Dijken 8
2.7 Specifieke locaties 9
2.8 Maatregelenlijst verkeersveiligheid 10

3. Bereikbaarheid 12

3.1 Ruimtelijk ontwikkelingen 12
3.2 Openbaar vervoer 12
3.3 Veerdienst 13
3.4 Parkeren 13
3.5 Specifieke locaties 13
3.6 Maatregelenlijst bereikbaarheid 14

4. Duurzaamheid 15

4.1 Laadinfrastructuurbeleid 15
4.2 Faciliteren deelmobiliteit 15
4.3 Fietsgebruik stimuleren 15
4.4 Maatregelenoverzicht duurzaamheid 16

5. Fietsnetwerk 17

5.1 Maatregelenoverzicht fietsnetwerk 19

6. Maatregelenoverzicht 20

1. Inleiding

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Buren. Het beleid is in hoofdzaak gericht op het zoveel mogelijk beperken en waar mogelijk oplossen van (toekomstige) verkeersproblemen. Het nieuwe GVVP bestaat uit twee documenten: een mobiliteitsvisie en een uitvoeringsprogramma.

- De mobiliteitsvisie is kaderstellend. Dit betekent dat het beleid voor de komende jaren op hoofdlijnen in beeld wordt gebracht.
- Het uitvoeringsprogramma vloeit voort uit de mobiliteitsvisie en bevat concrete projecten voor de komende jaren.

Dit document is het uitvoeringsprogramma waarin alle maatregelen zijn beschreven.

Doelstelling en thema's van de mobiliteitsvisie

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan van Buren is het realiseren van een veilig, betrouwbaar en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem voor iedereen en voor alle vervoersmiddelen. Overigens is niet alleen de gemeente verantwoordelijk, ook de weggebruiker zelf is verantwoordelijk voor een veilige en duurzaam verkeer- en vervoerssysteem. Afgeleide doelstellingen zijn:

- Vergroten van de verkeersveiligheid.
- Stimuleren van het fietsgebruik.
- Faciliteren van het autogebruik.
- Verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving (ruimte voor de voetganger en beperken van de schade aan natuur, landschap en milieu).

Om deze doelstellingen te bereiken wordt gewerkt binnen onderstaande vier thema's. In dit uitvoeringsprogramma zijn de concrete projecten binnen deze thema's uitgewerkt.

Participatieproces

Om te komen tot dit uitvoeringsprogramma is een participatieproces doorlopen. Tijdens de verkenning is dit gebeurt via de online tool E-spraak en bijeenkomsten in alle kernen (ten behoeve van de omgevingsvisie). Met E-spraak zijn in totaal 723 reacties opgehaald uit alle kernen binnen de gemeente. Van alle reacties hebben we de grootste knelpunten per kern geselecteerd, beoordeeld en opgenomen in dit uitvoeringsprogramma. Een externe stakeholderbijeenkomst met belangengroepen en een themasessie met de gemeenteraad heeft gezorgd voor inhoudelijke aanvullingen en aanscherpingen.

Leeswijzer

In dit uitvoeringsprogramma is elk thema nader uitgewerkt in een apart hoofdstuk (hoofdstukken 2 tot en met 5). In deze hoofdstukken volgt per maatregel een toelichting. Tot slot volgt hoofdstuk 6 waarin een totaaloverzicht van alle maatregelen wordt weergegeven.

2. Verkeersveiligheid

In de mobiliteitsvisie zijn een aantal maatregelen benoemd om te werken aan een veilige verkeersafwikkeling (verkeersveiligheid) in de gemeente Buren. We zetten in op een meer risicogestuurde aanpak om ongevallen te voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Hiermee dragen we ook bij aan de leefbaarheid. De maatregelen daarvoor zijn hierna uitgewerkt.

2.1 Wegencategorisering

Verschillende kenmerken van de weg en de omgeving bepalen of het beeld van de weg en omgeving past bij de snelheidslimiet. Zijn functie, gebruik en vormgeving van een weg in balans, dan neemt het risico op een ongeval af.

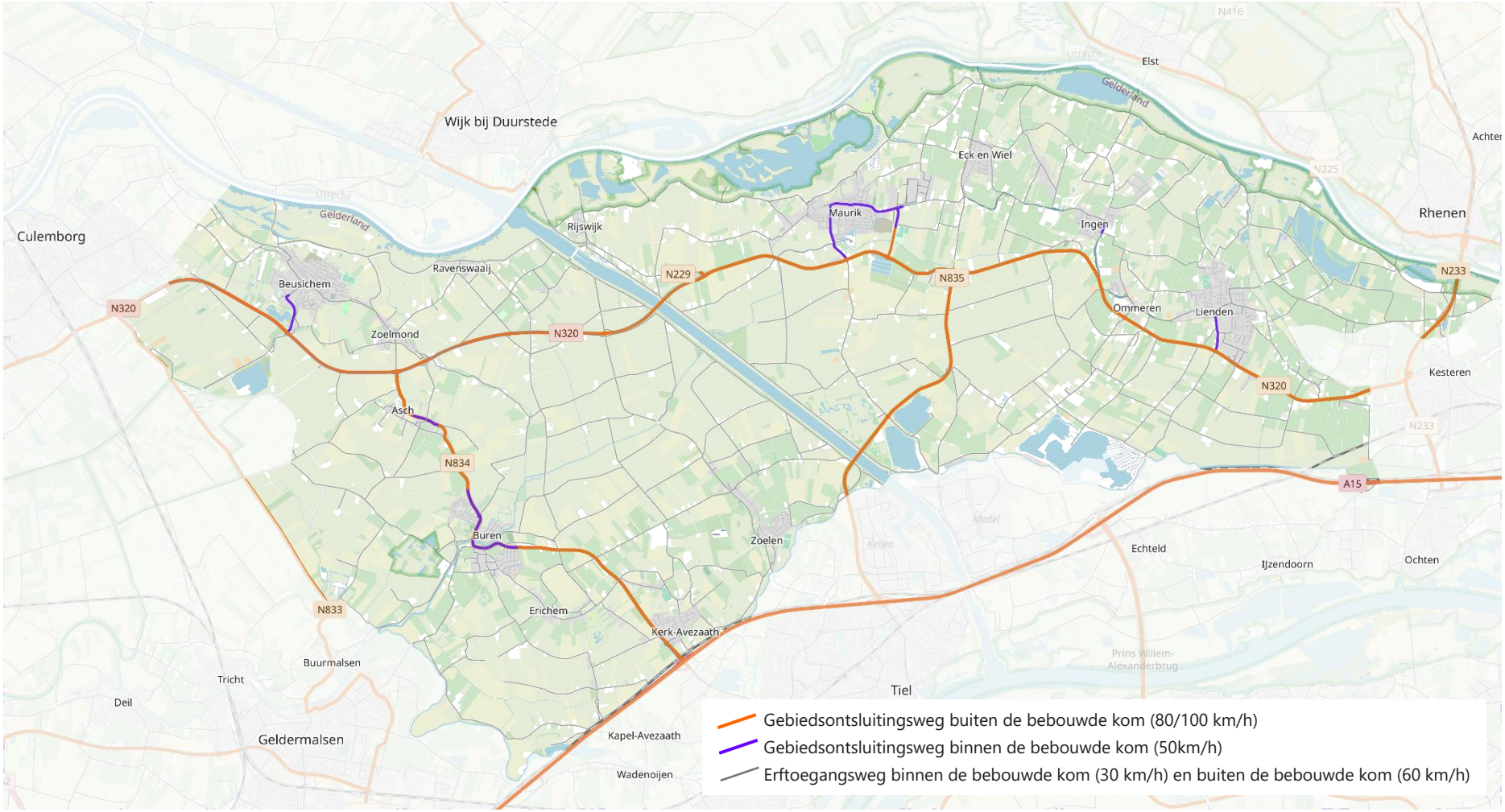
Als gemeente willen we een geloofwaardige inrichting van 30/60 km/h gebieden. Hiervoor passen we de inrichtingsprincipes toe van Duurzaam Veilig. Op een Duurzaam Veilig ingerichte weg is de vormgeving van de weg herkenbaar. Op deze manier zien de weggebruikers aan de inrichting wat voor type weg het is, weten ze daarmee welk gedrag van hen en anderen verwacht wordt en passen ze daarop hun gedrag aan. Een goede inrichting zorgt ervoor dat de maximumsnelheid logisch is.

Conform de landelijke richtlijnen onderscheiden we vier wegcategorieën.

1. Erftoegangsweg in de bebouwde kom.
2. Gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom.
3. Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom;
4. Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

Met de juiste inrichting zorgen we ervoor dat de functie van de weg en het gebruik van de weg beter in balans zijn. Dit doen we in harmonie met de omgeving. De belangrijkste kenmerken van 'Duurzaam Veilig' per wegcategorie zijn opgenomen in de factsheet 'Duurzaam Veilig en de inrichting van wegen'. Deze factsheet is opgenomen als bijlage bij dit uitvoeringsprogramma. Voor wat betreft de inrichting van de wegen sluiten we zo veel mogelijk aan op deze landelijke richtlijnen, maar er zal ook sprake zijn van maatwerk.

Maatregel: Bij groot onderhoud de weg bekijken we de weginrichting kritisch. We toetsen welke maatregelen nodig zijn om aan te sluiten bij de geactualiseerde wegencategorisering (figuur 2.1).



Figuur 2.1: Streefbeeld wegencategorisering gemeente Buren

2.2 Afwaardering wegen in het buitengebied

Uit het rapport “Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren, Verkenning van mogelijkheden en effecten” blijkt dat lokale wegen in het buitengebied weinig worden gebruikt, maar wel een functie hebben. Daardoor is afstoten of verkopen meestal niet realistisch. Uit de analyse blijkt verder dat het afwaarderen van wegen weinig mogelijkheden geeft om op onderhoud te besparen. De verwachting is dat de inzet op het afstoten van wegen weinig zal opleveren. Bijvoorbeeld doordat er weinig geïnteresseerden zijn die een weg willen overnemen (inclusief het onderhoud) en dat de wegen voor allerlei gebruiksgroepen een functie heeft, waardoor afstoten veelal niet haalbaar is.

Wel zijn er diverse mogelijkheden om een toekomstige toename van de onderhoudskosten te voorkomen door het gebruik en de inrichting van de wegen in het buitengebied te optimaliseren. Een belangrijke maatregel hiervoor is het maken van een zorgvuldige afweging welke bedrijven (inclusief hun verkeer) in het buitengebied gefaciliteerd moeten worden. Verder is het verkeer te beïnvloeden van de juiste routes gebruik te maken door push (beperkingen en verboden) en pull (verbeteringen en stimuleren) maatregelen waarbij het omvormen van bepaalde wegen (als deze aan het eind van zijn levensduur is) ook een mogelijkheid is.

Maatregel: Bij groot onderhoud de weg bekijken we de weginrichting kritisch. We toetsen of er mogelijkheden zijn om wegen in het buitengebied af te waarderen.

2.3 Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie

Ter verbetering van de verkeersveiligheid beïnvloeden we het verkeersgedrag van weggebruikers door middel van educatie, campagnes en handhaving. Een belangrijk onderdeel hierin is het landbouwverkeer. Deze gedragsbeïnvloeding bestaat uit:

- verkeerseducatie voor alle leeftijden gericht op gedrag, vaardigheden, kennis en kunde van de verkeersdeelnemers (zoals het verkeersonderwijs op de basisschool);
- jaarlijks worden gedragscampagnes (voorlichting) uitgevoerd op landelijke, regionale en lokale schaal en deze sluiten op elkaar aan;
- handhaving: ongevallen worden ten dele veroorzaakt doordat verkeersregels worden genegeerd. Het doel van verkeerstoezicht en handhaving is educatie.

Maatregel: Voortzetten van het beïnvloeden van verkeersgedrag via voorlichting, educatie en handhaving. Dit doen we als gemeente en ook in regionaal verband via de mediakanalen van de gemeente. Daarbij is er extra aandacht voor landbouwverkeer.

2.4 Snelheidsmonitoring bij meldingen

De aanpak voor onveilige wegen, kruispunten, rotondes en oversteeklocaties en de verkeersveiligheid te waarborgen zetten we voort. De maatregelen daarbij bestaan uit:

- Bij ongevallenconcentraties direct maatregelen treffen om deze in het vervolg te voorkomen. Op dit moment zijn er geen ongevallenconcentraties (6 geregistreerde ongevallen binnen 3 jaar) in de gemeente Buren.

- Subjectieve onveiligheid zo veel mogelijk meetbaar maken. Als vanuit de samenleving wordt aangegeven dat op een bepaalde weg te hard wordt gereden, dan gaan we eerst de snelheid meten. Als blijkt dat de snelheid een risico is, dan starten we een bewustwordingscampagne met bijvoorbeeld een snelheidsdisplay. Bij onvoldoende resultaat gaan we in gesprek met belanghebbenden en kunnen we infrastructurele maatregelen nemen.

Maatregel: Huidige beleid om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te waarborgen zetten we voort. Bij ongevallenconcentraties treffen we maatregelen en subjectieve onveiligheid maken we zoveel mogelijk meetbaar.

2.5 Verkeersveilige schoolomgevingen

Bij schoolomgevingen stellen we hogere eisen aan veiligheid, omdat het om een kwetsbare groep gaat én omdat de gemeente juist graag wil dat kinderen en hun ouders veilig naar school kunnen komen. Idealiter komt men op de fiets of te voet, omdat dat de minste problemen voor anderen oplevert. Maar ook de kinderen die wel met de auto gebracht worden, zijn het laatste stukje voetganger en moeten zelf ook veilig de verplaatsing kunnen maken.

Een veilige schoolomgeving komt tot stand door een samenwerking tussen de gemeente en scholen. Hierin hebben de scholen allereerst zelf een verantwoordelijkheid. Scholen kunnen knelpunten signaleren en bijdragen aan een goed en veilig verkeersgedrag door kinderen én ouders. Dit doen ze door verkeerseducatie en voorlichting en het stellen van voorwaarden aan het gedrag van leerlingen, ouders en personeel. De gemeente is verantwoordelijk voor een veilige openbare infrastructuur. Deze rollen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder aandacht voor veilig gedrag heeft herinrichting geen zin en een onveilig kruispunt is niet met 'goed uitkijken' op te lossen. Het betreft dus een samenspel tussen scholen, gemeente, politie en anderen, waarbij elke partij onmisbaar is.

Maatregel: Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding) zoals de Brede School Maurik en de School Buren.

2.6 Dijken

De dijken langs de Lek en de Nederrijn vervullen een belangrijke functie in de gemeente Buren. Ze vormen zowel een ontsluiting voor woningen langs de dijk als een aantrekkelijke recreatieve route voor alle modaliteiten. Dit laatste zorgt voor drukte op de dijk op mooie dagen in de zomermaanden. Het is van belang dat de veiligheid in de huidige situatie en de toekomst gewaarborgd blijft en overlast wordt voorkomen.

De gemeente onderzoekt de bestaande en toekomstige problematiek op de dijken en brengt eventuele oplossingen in kaart. In dit onderzoek zal eveneens aandacht worden besteed aan de verschillende belangen van doelgroepen en modaliteiten op en langs de dijk, zoals aanwonenden, recreanten te voet, per fiets, auto of motor, landbouwverkeer, zakelijk- en vrachtverkeer en overige gemotoriseerde voertuigen. Op basis van dit onderzoek kan afgewogen worden in hoeverre eventuele oplossingen tegemoet komen aan en ingaan tegen de verschillende belangen. Bij het komen tot eventuele maatregelen zal altijd een antwoord nodig zijn op de vraag: voor welke doelgroep(en) is welk deel van de dijk bestemd?

Verder blijft de gemeente de situatie monitoren en neemt waar nodig maatregelen in regionaal verband. De dijken houden immers niet op bij de gemeentegrens.

Maatregel: Het onderzoeken van problematiek op de dijken en het in kaart brengen van eventuele oplossingen.

2.7 Specifieke locaties

Naast de hiervoor benoemde gemeente brede maatregelen zijn er een aantal specifieke locaties binnen de gemeente die op dit moment extra prioriteit hebben voor verbetering van de verkeersveiligheid. Dit zijn zowel locaties binnen als buiten de bebouwde kom. De locaties, het knelpunt en de maatregelen zijn opgenomen in de maatregelentabel in paragraaf 2.8.

De selectie van deze locaties is tot stand gekomen op basis van de informatie opgehaald uit de inspraak en de deskresearch tijdens de verkenningsfase. Hierbij is de volgende methode toegepast:

- We maken gebruik van data van Via statistiek snelheden en Via statistiek ongevallen.
- Gemeentelijke wegen met het grootste aandeel verkeersslachtoffers (doden en gewonden) de voorkeur krijgen.
- Gemeentelijke wegen met een snelheid overschrijding van > 10 km van de V85 worden geselecteerd.
- Gemeentelijke wegen die geen enkele snelheid remmende voorziening hebben voor gaan boven wegen die al (gedeeltelijk) ingericht zijn.
- Gemeentelijke wegen met een intensiteit van meer dan 1.000/1500 mvt per etmaal voor gaan.
- De meeste wegen zijn genoemd in de e-spraak.

Locaties binnen de bebouwde kom

De locaties binnen de bebouwde kom zijn vooral door inwoners aangedragen via de online tool E-spraak en bijeenkomsten in alle kernen (ten behoeve van de omgevingsvisie). Van alle reacties hebben we de grootste knelpunten per kern op basis van voorgaande methode geselecteerd, beoordeeld en opgenomen in dit uitvoeringsprogramma.

Locaties buiten de bebouwde kom

Op sommige erftoegangswegen in het buitengebied (60 km wegen) past de inrichting niet bij het gebruik. Op deze wegen gaan we de vormgeving, functie en gebruik beter in balans brengen. Dit is belangrijk, omdat circa 70% van alle ongevallen plaatsvindt in het buitengebied en omdat in de periode 2014 tot en met november 2021 12 dodelijke ongevallen zijn geregistreerd waarvan 11 in het buitengebied. De effectiefste middelen om dit te doen is het aanbrengen van bijvoorbeeld drempels en/of plateaus. De locaties waar dit aan de orde is zijn op basis van voorgaande methode opgenomen in dit uitvoeringsprogramma.

2.8 Maatregelenlijst verkeersveiligheid

In onderstaande tabel zijn de maatregelen binnen het thema verkeersveiligheid samengevat.

	Locatie	Knelpunt	Maatregel
1	n.v.t.	Wegencategorisering	Bij groot onderhoud de weg bekijken we de weginrichting kritisch. We toetsen welke maatregelen nodig zijn om aan te sluiten bij de geactualiseerde wegencategorisering, landbouwroutes en de mogelijkheid om wegen in het buitengebied af te waarderen.
2	n.v.t.	Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie	Voortzetten van het beïnvloeden van verkeersgedrag via voorlichting, educatie en handhaving. Dit doen we in regionaal verband via de mediakanalen van de gemeente. Daarbij is er extra aandacht voor landbouwverkeer.
3	n.v.t.	Snelheidsmonitoring bij meldingen	Huidige beleid om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te waarborgen zetten we voort. Bij ongevallenconcentraties treffen we maatregelen en subjectieve onveiligheid maken we zoveel mogelijk meetbaar.
4	n.v.t.	Verkeersveilige schoolomgevingen	Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding) zoals de Brede School Maurik en School Buren.
5	n.v.t.	Dijken	Het onderzoeken van problematiek op de dijken en het in kaart brengen van eventuele oplossingen.
6	Asch	Culemborgseweg bebouwde kom: Snelheid, gedrag, drempels, 50 km	Provincie past in overleg met de gemeente en omwonende de weg aan.
7	Asch	Kruising Achterstraat-Kerkstraat: Onoverzichtelijk, hard rijden, spiegel, drempels	Kruisingsplateau aanbrengen na overleg met aanwonende.
8	Beusichem	Smalriemseweg binnen kom: Snelheid, gedrag, drempels, 30 km of 50 km weren agrarisch/vrachtverkeer	Onderzoek verbinding N320 – veerpont en herinrichting wegen binnen de bebouwde kom van Beusichem.
9	Beusichem	Einde: Verkeer rijdt te hard, versmallingen stroopt verkeer op, stoep ontbreekt, inrichting 30 km voor- en tegenstanders	
10	Beusichem	Beijerdstraat: Afwaarderen van 50 naar 30, fietsers scheiden van vrachtverkeer, Pietersteeg aanwijzen voor fietsers,	
11	Beusichem	Oranjestraat: Bus via Smalriemseweg, Oranjestraat niet geschikt, alternerend parkeren	
12	Beusichem	Ganssteeg: Snelheid, gedrag, drempels, 30 km inrichten, geen stoep	Inrichting verbeteren in combinatie met beheer en onderhoud en afstemmen met woningbouw een en ander in samenhang met de aansluitende weg De Heuvel.
13	Beusichem	Veerweg tussen Veerpont-Lekdijk-Oost: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 3 drempels
14	Beusichem	Beusichemse Broeksteeg tussen N320 en Hennisdijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels
15	Beusichem	Molenweg: verbeteren nabij Ganssteeg en komportaal	Voetpad en drempel
16	Buren	Burensedijk tussen N834 en kern Zoelen: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau en 2 drempels

17	Eck en Wiel	Pr. Beatrixstraat: Hard rijden op een 30 km weg bij school	Monitoren snelheid
18	Eck en Wiel	Tielseweg tussen N320 en Homoetsestraat: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en 1 plateau
19	Eck en Wiel	Veerweg tussen Rijnstraat en Rijnbandijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en 1 plateau
20	Eck en Wiel	Rijnstraat tussen Veerweg en Rijnbandijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels
21	Eck en Wiel	Burg. Verbrugweg tussen Pr. Beatrixstraat en A. van Delenstraat	30 km inrichting verbeteren: 2 plateaus en 1 drempel
22	Eck en Wiel	Ontbreken fietspad langs Veerweg tussen Blankertseweg en Vlissingsestraat	Onderzoeken doortrekken fietspad langs Veerweg tussen Blankertseweg en Vlissingsestraat
23	Ingen	De Brei tussen komportaal Ingen en N320: Hoge snelheid, bus, auto's vrachtverkeer en fietsers	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau
24	Ingen	Bulksestraat tussen komportaal en Vlissingsestraat: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau en 1 drempel
25	Kerk-Avezaath	Kruispunt Achterstraat-Daver: Versmalling vervangen, toepassen VVN advies	Op termijn kruispunt herinrichten in combinatie met riool- en wegonderhoud.
26	Kerk-Avezaath	Kruispunt Daver - Molenstraat	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel
27	Lienden	Vogelenzangseweg binnen de kom: Toename verkeer door woonwijken en winkelcentrum, aandacht voor voetverbindingen, drukte en fietsers. Straatjuwelen vervangen.	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen.
28	Lienden	Kruispunt Voorstraat - Blommeland	verbeteren kruising: plateau
29	Maurik	Kievit: Hard rijden en hogere drempels	Betreft een bouwweg die na afronding bouwfase voorzien wordt van snelheidsremmers.
30	Maurik	Tielsestraat/Mauriksestraat tussen N320 en N835: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en1 plateau
31	Maurik	Oversteek Sportpark nabij kruispunt Verbindingsweg-Driesweg	onderzoek naar verkeersveiligheidssituatie
32	Ommeren	Ommerenveldseweg tussen N320 en Blauwe Kampseweg	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels en1 plateau
33	Ravenswaaij	oversteek N320-Ravenswaaijsesteeg, opties: volledig afsluiten, rotonde, extra bebording, parallelwegroute opwaarderen, snelheid N320 naar 80 km	Provincie onderzoekt oversteek N320 in verband met onderhoud. Overleg met gemeente en omwonende gewenst.
34	Ravenswaaij	Prinses Margrietstraat tussen kom Zoelmond en Lekbandijk	60 km inrichting verbeteren: 5 drempels
35	Ravenswaaij	Op de Donkerstraat in Ravenswaaij wordt hard gereden	Snelheidsmeting uitvoeren
36	Rijswijk	overlast motorrijders: Hoge snelheid en overlast van motorrijders	Monitoren van gedrag in regionaal verband.
37	Rijswijk	De Heuvel tussen Rijnbandijk en Veerpont	60 km inrichting verbeteren
38	Zoelen	Achterstraat: Intensief (landbouw) verkeer. snelheid, geluid, trillinghinder, onveilig voor fietsers en wandelaars.	Onderzoek naar realisatie voetpad van Noordelijk deel Achterstraat.
39	Zoelen	Grote Brugse Grintweg tussen Blauwe kampseweg en N835: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels
40	Zoelmond	Dorpsstraat: Hoge snelheid, meer drempels, vracht- en landbouwverkeer en bus weren. Drempels voor auto's	Kruispunt Dorpsstraat-De Hoek is onlangs heringericht en voorzien van andere bloembakken (versmallingen). Overleg gemeente met provincie voor vrachtverkeerroute over N320 en niet via Zoelmond.

3. Bereikbaarheid

In de mobiliteitsvisie zijn een aantal maatregelen benoemd om te werken aan de bereikbaarheid in de gemeente Buren. Deze maatregelen zijn hierna uitgewerkt.

3.1 Ruimtelijk ontwikkelingen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouwlocaties en bedrijfsvestigingen) brengen we het effect op de verkeerstromen in beeld. Daarbij kijken we naar de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid en passen we daar waar nodig de infrastructuur aan. De afstemming tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is opgenomen in de wegencategorisering, welke een onderdeel is van hoofdstuk 2.

Maatregel: Verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen toetsen.

3.2 Openbaar vervoer

De gemeente heeft zelf geen zeggenschap op de lijnvoering van het openbaar vervoer. Maar zij kan wel potentiële verbeteringen onderzoeken en daarvoor lobbyen. De gemeente kan ook bijdragen aan een betere kwaliteit door, enerzijds het aanbieden van goede gemeentelijke infrastructuur en anderzijds goede haltevoorzieningen.

Het openbaar vervoer in Buren heeft vooral een sociaal-maatschappelijke functie. De sociaal-maatschappelijke functie is het voorzien in de mobiliteit van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. De gemeente vindt het belangrijk dat zij ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente.

Buslijnen
Op dit moment is de ontsluiting met diverse regionale buslijnen georganiseerd. Voor de bereikbaarheid van de gemeente is het belangrijk dat de huidige buslijnen blijven bestaan. Het is voor met name mensen zonder auto of rijbewijs, zoals jongeren en ouderen het vervoersmiddel om zich te verplaatsen naar bijvoorbeeld (beroeps- en hoger) onderwijs en maatschappelijk voorzieningen. De gemeente gaat uit van minimaal het behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit.

Openbaar vervoer in regionaal verband Naast de buslijnen zijn de spoorlijnen ook belangrijk voor de bereikbaarheid van onze gemeente (hoewel de spoorlijnen niet, door maar langs onze gemeente lopen). In regionaalverband hebben we in het regionale uitvoeringsplan mobiliteit afgesproken de komende jaren te werken aan onder andere de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A2 en A15, betrouwbaar openbaar vervoer voor de bereikbaarheid van banen, verbeteren van de fietsvoorzieningen in de first en last mile en verduurzaming van

onze mobiliteit. Dit vraagt om een kwaliteitsimpuls. Om dit voor elkaar te krijgen gaan we voor:
1. Snel, direct en vaker naar belangrijke economische kernen buiten de regio
2. Een directe verbinding tussen Arnhem en Geldermalsen
3. Betere ontsluiting van werklocaties en dorpskernen
4. Aantrekkelijke OV-knooppunten
5. Verduurzaming van de verbinding

HaltetaxiRRReis (vangnet openbaar vervoer)
De provincie Gelderland start vanaf 1 april 2022 de haltetaxiRRReis die vooral ingezet wordt als voor- en natransport naar openbaar vervoer. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande haltes. Reizigers kunnen zich telefonisch aanmelden en worden opgehaald en gebracht bij een halte/station. Er is nog geen informatie over het gebruik, het aanmelden etc. Het toevoegen van een nieuwe halte is alleen mogelijk als de halte op een afstand van 1500 meter ligt en in de directe omgeving 250 inwoners gebruik kunnen maken van de halte. De haltetaxiRRReis mag niet concurreren met het bestaande openbaar vervoer.

Maatregel: In regionaal verband samenwerken voor robuust en kwalitatief openbaar vervoer.

3.3 Veerdienst

Voor de verbinding met provincie Utrecht vormen de veren over de Lek en de Nederrijn een belangrijke schakel voor alle modaliteiten. Ook hier geldt dat de gemeente lobbyt voor behoud van de veerdiensten en de kwaliteit daarvan. Dit doen we in regionaal verband als Regio Rivierenland. De Regio Rivierenland werkt samen met de VNG om het belang en de waarden van de veerdiensten te bepalen

Maatregel: In regionaal verband onderzoek doen naar de effecten van de bezuinigingen die de provincie doorvoert op de subsidiëring van de veerponten.

3.4 Parkeren

Om het parkeren op eigen terrein te stimuleren en voldoende parkeerplaatsen te voorzien bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen stellen we een parkeernota op. Daarin leggen we onder andere vast hoeveel parkeerplaatsen per functie nodig zijn in de gemeente Buren en dat parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein moet worden opgelost.

Maatregel: Opstellen parkeernota om o.a. parkeren op eigen terrein te stimuleren.

3.5 Specifieke locaties

Naast de hiervoor benoemde gemeente brede maatregelen zijn er een aantal specifieke locaties binnen de gemeente die op dit moment extra prioriteit hebben om de bereikbaarheid te verbeteren. De locaties, het knelpunt en de maatregelen zijn opgenomen in de maatregelentabel in paragraaf 3.5.

3.6 Maatregelenlijst bereikbaarheid

In onderstaande tabel zijn de maatregelen binnen het thema bereikbaarheid samengevat.

	Locatie	Knelpunt	Maatregel
41	n.v.t.	Ruimtelijk ontwikkelingen	Verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen toetsen.
42	n.v.t.	Openbaar vervoer	In regionaal verband samenwerken voor robuust en kwalitatief openbaar vervoer.
43	n.v.t.	Veerdienst	In regionaal verband onderzoek doen naar de effecten van de bezuinigingen die de provincie doorvoert op de subsidiëring van de veerponten.
44	n.v.t.	Parkeren	Opstellen parkeernota om o.a. parkeren op eigen terrein te stimuleren.
45	N233	Doorstroming N233 bij Kesteren / Rijnbrug te Rhenen	Lobby vanuit gemeente Buren.
46	A15	Doorstroming A15	Lobby vanuit gemeente Buren.
47	Buren	Parkeerproblematiek evenementen stad Buren	Tijdens grote evenementen alternatief bedenken.
48	Lienden	Vogelenzangseweg buiten de kom: brug te smal, toename vrachtverkeer door files A15	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen.
49	Maurik	Raadhuisstraat eenrichting verkeer: Voor bewoners Dijkhof opheffen, ontlast Dorpsplein	Door zwembad en smalle Raadhuisstraat is eenrichtingverkeer ingesteld. Opties onderzoeken en afstemmen met omgeving.
50	Zoelen	wijk Vergarde: Parkeerdruk is hoog, meer p-plaatsen. Weth. Vande Burgstr. Verleggen.	Er is sprake van enige parkeerdruk. Aanleg 4 parkeerplaatsen in combinatie met onderhoud Weth. van den Burgstraat Zoelen.

4. Duurzaamheid

In de mobiliteitsvisie zijn een aantal maatregelen benoemt om te werken aan duurzame mobiliteit in de gemeente Buren, waarmee we ook de leefbaarheid verbeteren door de verkeersoverlast te reduceren. Deze maatregelen zijn hierna uitgewerkt.

4.1 Laadinfrastructuurbeleid

Omdat voor het merendeel van de ritten de auto wordt gebruikt en de auto een onmisbaar vervoermiddel is van en naar de gemeente Buren, is veel winst te behalen door de auto te verduurzamen. Om het autogebruik te verduurzamen zetten we in op de overstap naar elektrische auto's. Voor deze auto's is laadinfrastructuur onmisbaar. De gemeente faciliteert dit door vergunningen te verlenen voor het plaatsen van laadpalen aan marktpartijen. Hiermee worden inwoners geholpen die een elektrisch voertuig willen aanschaffen en geen laadmogelijkheid hebben op eigen terrein.

Wij streven naar een dekkende laadinfrastructuur. Voor het aanvragen van laadpalen hebben we onze inwoners nodig. Het is belangrijk om zo zichtbaar mogelijk te zijn voor onze inwoners, en daarom plaatsen we de wijze waarop inwoners hun aanvraag kunnen doen enkele malen per jaar op onze mediakanalen. Met deze maatregelen sluiten we aan op het Klimaatakkoord, en geven we ook ruimte aan de markt.

Maatregel: Het stimuleren van elektrische voertuigen door een dekkende laadinfrastructuur op aanvraag van inwoners, waarbij we via de mediakanalen van de gemeente enkele keren per jaar aandacht vragen voor het aanvragen van een laadpaal.

4.2 Faciliteren deelmobiliteit

Omdat een deelauto een duurzaam alternatief is voor een eigen auto, staan we positief tegenover deelauto's. We willen initiatieven ruimtelijk faciliteren door bijvoorbeeld een parkeerplaats beschikbaar te stellen. We verwachten vooral op de langere termijn of bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijkheden, daarom laten we het initiatief voorlopig aan de markt.

Maatregel: We staan positief tegenover deelauto's en sluiten aan op regionaal onderzoek naar de mogelijkheden. We laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren.

4.3 Fietsgebruik stimuleren

De fiets is een zeer duurzame vervoerswijze. Om het fietsgebruik te stimuleren zetten we in op het geven van prioriteit aan de fiets in ontwerp en inrichting van

de openbare ruimte. Voorbeelden zijn het optimaliseren van het fietsnetwerk daar waar nodig paden te verbreden, oversteken veiliger te maken en nieuwe infrastructuur aan te leggen. Naast het fietsnetwerk zijn ook de overige fietsvoorzieningen belangrijk, zoals het bieden van goede en voldoende fietsenstallingen, routeinformatie en rustpunten voor recreatieve fietsers.

Bij onderhoud en realisatie van infrastructuur geven we de fiets dus prioriteit. Er zijn een paar locaties waar verbetering van het hoofdfietsnetwerk nodig is. Dit is uitgewerkt in hoofdstuk 5

Maatregel: Het aandeel van verplaatsingen per fiets verhogen door in te zetten op de optimalisatie van het fietsnetwerk (zie hoofdstuk 5) en het uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie.

4.4 Maatregelenoverzicht duurzaamheid

In onderstaande tabel zijn de maatregelen binnen het thema duurzaamheid samengevat.

	Locatie	Knelpunt	Maatregel
51	n.v.t.	Laadinfrastructuurbeleid	Het stimuleren van elektrische voertuigen door een dekkende laadinfrastructuur op aanvraag van inwoners, waarbij we via de mediakanalen van de gemeente enkele keren per jaar aandacht vragen voor het aanvragen van een laadpaal.
52	n.v.t.	Faciliteren deelmobiliteit	We staan positief tegenover deelauto's en sluiten aan op regionaal onderzoek naar de mogelijkheden. We laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren.
53	n.v.t.	Fietsgebruik stimuleren	Het aandeel van verplaatsingen per fiets verhogen door in te zetten op de optimalisatie van het fietsnetwerk en het uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie.

5. Fietsnetwerk

De gemeente zet zich in voor een aantrekkelijk, samenhangend netwerk van utilitaire en recreatieve fietspaden. We zetten hierbij in op de belangrijk verbindingen en faciliteren/stimuleren hiermee de opkomst van de e-bike.

Voor het utilitaire fietsverkeer zijn met name de volgende kwaliteitsaspecten van belang:

- Samenhang: het fietsnetwerk moet een samenhangend geheel vormen van routes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden.
- Directheid: fietsverbindingen moeten zo direct mogelijk zijn.
- Aantrekkelijkheid: fietsinfrastructuur moet aantrekkelijk zijn voor fietsers en goed zijn ingepast in de omgeving.
- Verkeersveiligheid: de infrastructuur moet veilig zijn voor alle weggebruikers.
- Comfort: de fietsinfrastructuur moet een vlotte en comfortabele doorstroming mogelijk maken

Hoofdfietsnetwerk

De eerste stap is het realiseren van goede fietsvoorzieningen tussen alle kernen in en om de gemeente Buren aan de hand van het hoofdfietsnetwerk van de Regio Rivierenland. Dit wensbeeld is opgenomen in figuur 6.1. en hieronder volgt een opsomming van deze routes. Omdat het heir om het hoofdfietsnetwerk gaat zijn goede fietsvoorzieningen noodzakelijk. Daarom is per route ook aangegeven of fietspaden ontbreken.

Routes binnen het hoofdfietsnetwerk:

- N320: fietspad of parallelweg aanwezig, N320 tussen Beusichem en Culemborg parallelweg en Delsteeg opwaarderen naar fietsstraat.
- N320 – Beusichem (Beijerdstraat): fietspad **ontbreekt**
- N320 – Rijswijk – veerpont: fietspad aanwezig
- Buren – Asch: fietspad aanwezig
- Buren – Buurmalsen: fietspad aanwezig
- Buren – Kerk-Avezaath: fietspad aanwezig
- Maurik – N320: fietspad aanwezig
- Maurik (Verbindingsweg) – N320: fietspad **ontbreekt**
- N320 – Tielsestraat – Mauriksestraat – N835: fietspad **ontbreekt**
- N835 – N320 – Eck en Wiel: fietspad aanwezig
- Grotebrugse Grintweg: fietspad aanwezig
- N320 – Ingen (De Brei): fietspad **ontbreekt**, alternatieve fietsverbinding Fruithof – Achterbrei naar N320 onderzoeken.
- N320 – Lienden (Vogelenzangseweg): fietspad **ontbreekt**
- N320 – Lingemeer (Vogelenzangseweg): fietspad aanwezig

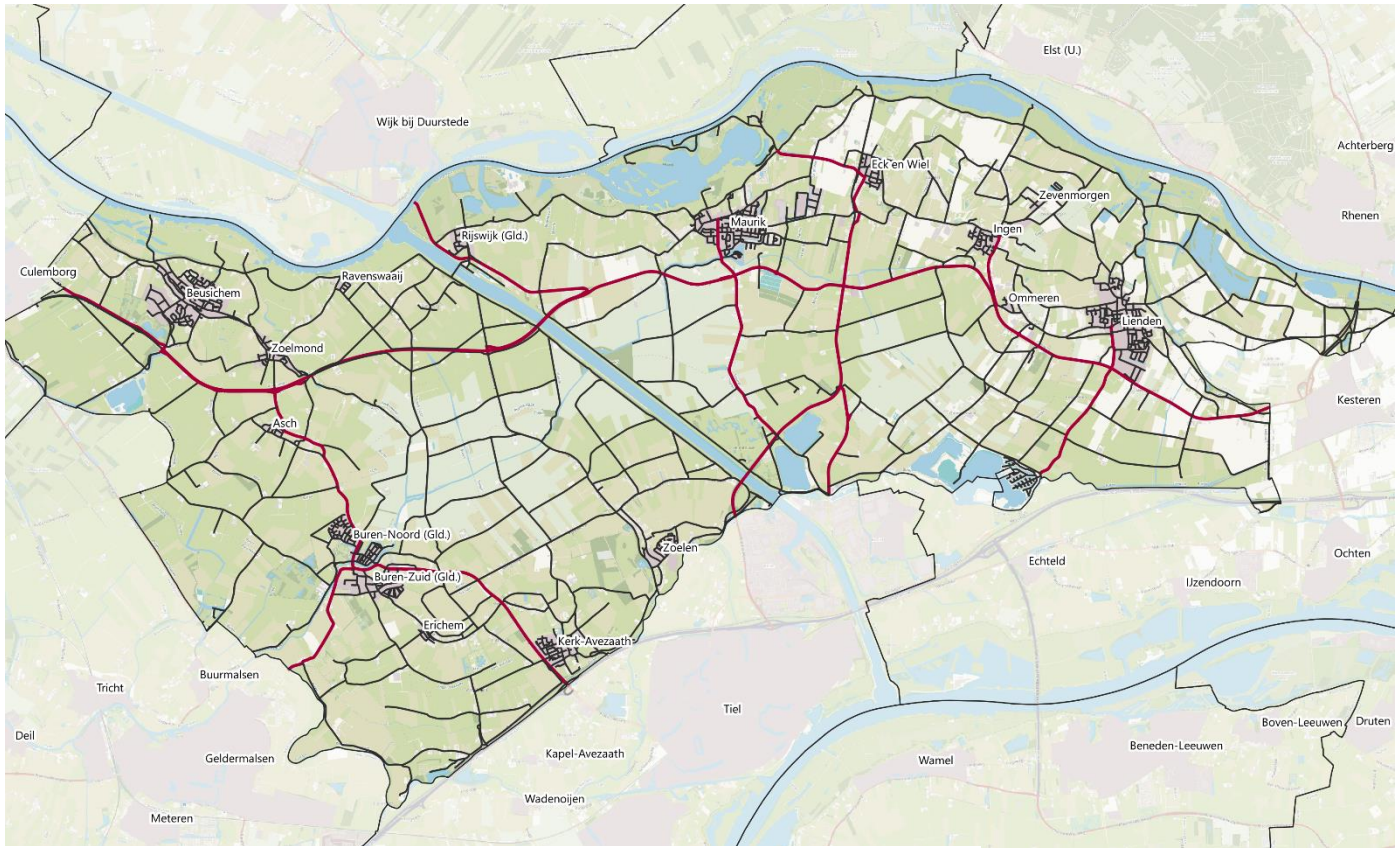
Voor de routes waar fietspaden ontbreken gaan we onderzoeken of aanleg van een fietspad haalbaar is en of er andere alternatieve zijn. Wat is het nut en de noodzaak en de prioriteit van een nieuwe fietsvoorziening op de betreffende verbinding. Hierbij beoordelen we aan de hand van het potentieel gebruik. Op basis van dit onderzoek bepalen we waar we op de langere termijn fietspaden

gaan realiseren. De routes waar fietspaden ontbreken zijn wel opgenomen in de maatregelentabel (paragraaf 5.1).

Maatregel: onderzoek naar nut en noodzaak onderstaande ontbrekende fietspaden voor de lange termijn en prioritering aan de hand van potentieel gebruik.

Andere specifieke locaties

Naast deze hoofdfietsverbindingen zijn er een aantal specifieke locaties binnen de gemeente die op dit moment extra prioriteit hebben om te verbeteren. De locaties, het knelpunt en de maatregelen van deze locaties zijn ook opgenomen in de maatregelentabel (paragraaf 5.1). Voor wat betreft de inrichting van de fietsvoorzieningen sluiten we zo veel mogelijk aan op deze landelijke richtlijnen, maar er zal ook sprake zijn van maatwerk.



Figuur 6.1: Wensbeeld hoofdfietsverbindingen (rood) op kaart

5.1 Maatregelenoverzicht fietsnetwerk

In onderstaande tabel zijn de maatregelen opgenomen die we nemen om het fietsnetwerk te verbeteren.

	Locatie	Knelpunt	Maatregel
54	n.v.t.	Fietsvoorzieningen	Onderzoek naar nut en noodzaak onderstaande nieuwe fietspaden voor de lange termijn en prioritering aan de hand van potentieel gebruik.
55	N320 parallelweg Noord tussen Beusichem en Culemborg en Delsteeg	Op deze route ontbreekt een veilige fietsvoorziening	Realiseren fietsstraat (2x0,6 km) buiten de bebouwde kom (afstemmen met wegbeheer).
56	N320 – Beusichem (Beijerdstraat)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (0,6 km) in de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen waaronder de oversteek naar de Ganssteeg en de rotonde N320).
57	Maurik (Verbindingsweg) – N320	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (0,8 km) buiten de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).
58	N320 – Tielsestraat – Mauriksestraat – N835	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (3 km) buiten de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).
59	N320 – Inge (De Brei)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Onderzoeken alternatieve fietsverbinding Fruithof – Achterbrei naar N320 (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).
60	N320 – Lienden (Vogelenzangseweg)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Fietsvoorzieningen verbeteren (0,5 km) in de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).
61	Buren	kruispunt Dreef N834-Kornedijk: Gevaarlijk voor fietsers, drukke weg	Vormgeving kruispunt verbeteren. Doorgeven provincie die dit mee neemt in verkenning verkeersveiligheid 9-jaarlijks.
62	Lienden	Vogelenzangseweg buiten de kom: brug te smal	Verbreden brug over Linge t.b.v. fietsers in samenwerking met Neder-Betuwe.
63	Zoelen	Grotebrugse Grintweg: brug te smal	Verbreden brug over Linge t.b.v. fietsers in samenwerking met Tiel.
64	Zoelen	brug Amsterdam-Rijnkanaal N835: Geen goede afscheiding tussen fietspad en overig verkeer (flapjes).	Provincie Gelderland onderzoekt maatregelen.

6. Maatregelenoverzicht

Het hoofddoel van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid van Buren is om een evenwichtig beleid voor mobiliteit vast te leggen, waarmee een duurzame, vlotte en veilige verkeersafwikkeling te bevorderen is voor alle verkeersdeelnemers in de gemeente Buren voor de periode 2022-2032.

In dit uitvoeringsprogramma zijn de concrete maatregelen binnen de drie thema's (duurzame mobiliteit, vlotte verkeersafwikkeling, veilige verkeersafwikkeling uitgewerkt). In de tabel op de volgende pagina zijn alle maatregelen samengevat. Ook is in de tabel per maatregel een planning en globale kostenindicatie opgenomen.

Prioritering

De maatregelen worden gefaseerd uitgevoerd, de kosten kunnen daarom over een langere periode worden gefinancierd. De looptijd van het GVVP is 2022 tot en met 2032. De projecten op de korte termijn verwachten wij uit te voeren in de periode 2022 - 2027 en de projecten voor de lange termijn verwachten wij uit te voeren in de periode 2028 - 2032.

Externe partijen

Het realiseren van veel maatregelen kunnen we niet zonder hulp van een aantal externe partijen. Waar mogelijk doen we een beroep op cofinanciering. Daarnaast is er ook een aantal maatregelen waar de verantwoordelijkheid mede bij een externe partij ligt. De maatregelen waarbij we een externe partij nodig hebben en wat we van deze partij verwachten zijn opgenomen in tabel

externe partij	nr.	maatregel
Scholen, VVN en wijkagenten	4	Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten stellen we een plan op voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding) zoals de Brede School Maurik en School Buren.
Provincie Gelderland	6	Provincie past in overleg met de gemeente en omwonende de Culemborgseweg aan.
	33	Provincie onderzoekt oversteek N320-Ravenswaaijsesteeg in verband met onderhoud. Overleg met gemeente en omwonende gewenst.
	40	Overleg gemeente met provincie voor vrachtverkeerroute over N320 en niet via Zoelmond.
	61	Vormgeving kruispunt Dreef N834-Kornedijk in Buren verbeteren. Doorgeven provincie die dit mee neemt in verkenning verkeersveiligheid 9-jaarlijks.
	64	Provincie Gelderland onderzoekt maatregelen voor de brug Amsterdam-Rijnkanaal N835.
Gemeente Neder-Betuwe	62	Verbreden brug over Linge op Vogelenzangseweg t.b.v. fietsers in samenwerking met Neder-Betuwe.
Gemeente Tiel	63	Verbreden brug over Linge op Grotebrugse Grintweg in Zoelen t.b.v. fietsers in samenwerking met Tiel.
Gemeente Wijk bij Duurstede	37	De 60-km/h inrichting verbeteren op De Heuvel tussen Rijnbandijk en Veerpont te Rijswijk
Regionaal verband (gezamenlijk met alle gemeentes in regio Rivierenland)	5	Monitoren van gedrag op de dijken in regionaal verband.
	42	In regionaal verband samenwerken voor robuust en kwalitatief openbaar vervoer.
	43	In regionaal verband onderzoek doen naar de effecten van de bezuinigingen die de provincie doorvoert op de subsidiëring van de veerponten.
	45	Lobby vanuit gemeente Buren voor doorstroming op N233 bij Kesteren / Rijnbrug te Rhenen.
	46	Lobby vanuit gemeente Buren voor doorstroming A15.
Markt	50	Het ruimtelijk faciliteren van deelauto's op initiatief van de markt.

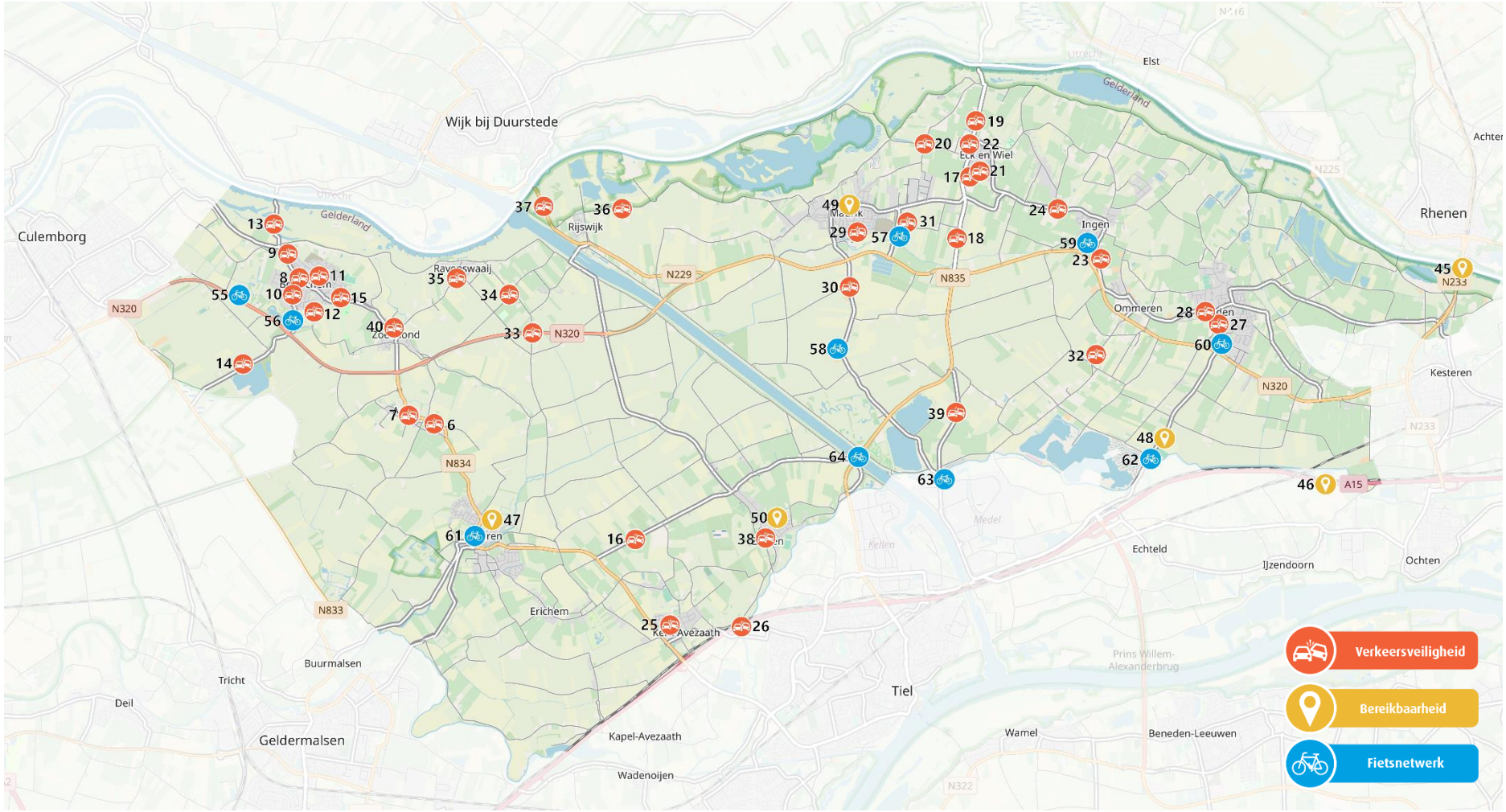
Kostenindicatie

Wat betreft de kostenindicaties zijn er de volgende aandachtspunten.

- Voor een deel van de maatregelen zijn geen aanvullende kosten opgenomen. Dit zijn maatregelen die geen extra kosten met zich meebrengen (zoals lobby) of waarvan de kosten worden gedekt vanuit andere budgetten.
- Enkele maatregelen betreft alleen de kosten van onderzoek of zijn de kosten op basis van onderzoek nader te bepalen, dit is ook aangegeven.
- Waar het om realisatiekosten gaat is dit exclusief aanvullende kosten zoals: planvoorbereidingskosten, bestemmingsplanwijzigingen, grondaankopen, vastgoedkosten, inhuurkosten van een projectleider, kosten voor kabels en leidingen, VAT-kosten (voorbereiding, advisering, toezicht) en dergelijke. De realisatiekosten zijn bepaald met behulp van Kostenkengetallen Menukaart Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (2020-2021) van het Kennisnetwerk SPV. Infrastructurele maatregelen zijn kostbaar. De realisatiekosten van bijvoorbeeld een plateau of drempel zijn € 10.000,- tot € 40.000,-, een kruispunt met verkeerslichten of een rotonde € 500.000,- tot € 1.000.000,- en van een fietstunnel € 3.000.000,- of meer.
- Waar mogelijk doen we een beroep op cofinanciering zoals subsidie. Met name maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en fietsstimulering lijken op dit moment kans te kunnen maken op subsidies.
- Naast geld kost de uitvoering van maatregelen ook tijd en personele capaciteit.

Het totaal van de kostenindicaties is € 3.900.000,-. De verdeling van dit bedrag over de verschillende thema's is opgenomen in de tabel. De kosten van de maatregelen binnen het thema duurzaamheid zijn onderdeel van het themafietsnetwerk. Daarom zijn bij duurzaamheid geen bedragen ingevuld. De kosten voor verbetering van het hoofdfietsnetwerk zijn geschat op € 1.900.000,-. Dit is nog nader te bepalen op basis van onderzoek.

thema	korte termijn		lange termijn		totaal
	realisatie	onderzoek	realisatie	onderzoek	
Verkeersveiligheid	€ 480.000	€ 120.000	€ 250.000	€ 0	€ 850.000
Bereikbaarheid	€ 0	€ 35.000	€ 0	€ 0	€ 35.000
Duurzaamheid					
Fietsnetwerk	€ 200.000	€ 15.000	€ 2.800.000	€ 0	€ 3.015.000
Totaal					€ 3.900.000



Figuur 6.1: Locatie gebonden maatregelen op kaart

	Verkeersveiligheid Locatie	Knelpunt	Maatregel	Prioriteit	Kostenindicatie
1	n.v.t.	Wegencategorisering	Bij groot onderhoud de weg bekijken we de weginrichting kritisch. We toetsen welke maatregelen nodig zijn om aan te sluiten bij de geactualiseerde wegencategorisering, landbouwroutes en de mogelijkheid om wegen in het buitengebied af te waarderen.	continu	n.v.t. (zie andere maatregelen en onderhoud)
2	n.v.t.	Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie	Voortzetten van het beïnvloeden van verkeersgedrag via voorlichting, educatie en handhaving. Dit doen we in regionaal verband via de mediakanalen van de gemeente. Daarbij is er extra aandacht voor landbouwverkeer.	continu	n.v.t. (regionale samenwerking)
3	n.v.t.	Snelheidsmonitoring bij meldingen	Huidige beleid om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te waarborgen zetten we voort. Bij ongevallenconcentraties treffen we maatregelen en subjectieve onveiligheid maken we zoveel mogelijk meetbaar.	continu	n.v.t. (bestaand budget)
4	n.v.t.	Verkeersveilige schoolomgevingen	Samen met scholen, (verkeers)ouders, VVN en wijkagenten een plan opstellen voor een veilige schoolomgeving (mits aanleiding) zoals de Brede School Maurik en School Buren.	continu	€ 10.000,- (onderzoek drie scholen)
5	n.v.t.	Dijken	Het onderzoeken van problematiek op de dijken en het in kaart brengen van eventuele oplossingen.	korte termijn	€ 30.000,- (onderzoek)
6	Asch	Culemborgseweg bebouwde kom: Snelheid, gedrag, drempels, 50 km	Provincie past in overleg met de gemeente en omwonende de weg aan.	korte termijn	n.v.t. (provincie Gelderland)
7	Asch	Kruising Achterstraat-Kerkstraat: Onoverzichtelijk, hard rijden, spiegel, drempels	Kruisingsplateau aanbrengen na overleg met aanwonende.	korte termijn	€ 25.000,- (realisatie)
8	Beusichem	Smalriemseweg binnen kom: Snelheid, gedrag, drempels, 30 km of 50 km weren agrarisch/vrachtverkeer	Onderzoek verbinding N320 – veerpont en herinrichting wegen binnen de bebouwde kom van Beusichem.	korte termijn	€ 50.000,- (onderzoek)
9	Beusichem	Einde: Verkeer rijdt te hard, versmallingen stroopt verkeer op, stoep ontbreekt, inrichting 30 km voor- en tegenstanders			
10	Beusichem	Beijerdstraat: Afwaarderen van 50 naar 30, fietsers scheiden van vrachtverkeer, Pietersteeg aanwijzen voor fietsers,			
11	Beusichem	Oranjestraat: Bus via Smalriemseweg, Oranjestraat niet geschikt, alternerend parkeren			
12	Beusichem	Ganssteeg: Snelheid, gedrag, drempels, 30 km inrichten, geen stoep	Inrichting verbeteren in combinatie met beheer en onderhoud en afstemmen met woningbouw een en ander in samenhang met de aansluitende weg De Heuvel..	lange termijn	€ 150.000,- (realisatie)
13	Beusichem	Veerweg tussen Veerpont-Lekdijk-Oost: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 3 drempels	korte termijn	€ 30.000 (realisatie)

14	Beusichem	Beusichemse Broeksteeg tussen N320 en Hennisdijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels	korte termijn	€ 20.000 (realisatie)
15	Beusichem	Molenweg: verbeteren nabij Ganssteeg en komportaal	Voetpad en drempel	korte termijn	wegbeheer
16	Buren	Burensedijk tussen N834 en kern Zoelen: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau en 2 drempels	korte termijn	€ 45.000 (realisatie)
17	Eck en Wiel	Pr. Beatrixstraat: Hard rijden op een 30 km weg bij school	Monitoren snelheid	korte termijn	n.v.t. (bestaand budget)
18	Eck en Wiel	Tielseweg tussen N320 en Homoetsestraat: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en1 plateau	korte termijn	€ 40.000 (realisatie)
19	Eck en Wiel	Veerweg tussen Rijnstraat en Rijnbandijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en 1 plateau	korte termijn	€ 40.000 (realisatie)
20	Eck en Wiel	Rijnstraat tussen Veerweg en Rijnbandijk: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels	korte termijn	€ 20.000 (realisatie)
21	Eck en Wiel	Burg. Verbrugweg tussen Pr. Beatrixstraat en A. van Delenstraat	30 km inrichting verbeteren: 2 plateaus en 1 drempel	korte termijn	wegbeheer
22	Eck en Wiel	Ontbreken fietspad langs Veerweg tussen Blankertseweg en Vlissingsestraat	Onderzoeken doortrekken fietspad langs Veerweg tussen Blankertseweg en Vlissingsestraat	korte termijn	€ 5.000,- (onderzoek)
23	Ingen	De Brei tussen komportaal Ingen en N320: Hoge snelheid, bus, auto's vrachtverkeer en fietsers	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau	korte termijn	€ 25.000,- (realisatie)
24	Ingen	Bulksestraat tussen komportaal en Vlissingsestraat: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 plateau en 1 drempel	korte termijn	€ 35.000 (realisatie)
25	Kerk-Avezaath	Kruispunt Achterstraat-Daver: Versmalling vervangen, toepassen VVN advies	Op termijn kruispunt herinrichten in combinatie met riool- en wegonderhoud.	lange termijn	€ 100.000,- (realisatie)
26	Kerk-Avezaath	Kruispunt Daver - Molenstraat	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel	korte termijn	€ 10.000 (realisatie)
27	Lienden	Vogelenzangseweg binnen de kom: Toename verkeer door woonwijken en winkelcentrum, aandacht voor voetverbindingen, drukte en fietsers. Straatjuwelen vervangen.	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen.	korte termijn	€ 15.000,- (onderzoek)
28	Lienden	Kruispunt Voorstraat - Blommeland	verbeteren kruising: plateau	korte termijn	€ 35.000 (realisatie)
29	Maurik	Kievit: Hard rijden en hogere drempels	Betreft een bouwweg die na afronding bouwfase voorzien wordt van snelheidsremmers.	korte termijn	n.v.t. (onderdeel woningbouw)
30	Maurik	Tielsestraat/Mauriksestraat tussen N320 en N835: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 1 drempel en1 plateau	korte termijn	€ 40.000 (realisatie)
31	Maurik	Oversteek Sportpark nabij kruispunt Verbindingsweg-Driesweg	Onderzoek naar verkeersveiligheidssituatie	korte termijn	€ 5.000 (onderzoek)
32	Ommeren	Ommerenveldseweg tussen N320 en Blauwe Kampseweg	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels en1 plateau	korte termijn	€ 45.000 (realisatie)

33	Ravenswaaij	oversteek N320-Ravenswaaijsesteeg, opties: volledig afsluiten, rotonde, extra bebording, parallelwegroute opwaarderen, snelheid N320 naar 80 km	Provincie onderzoekt oversteek N320 in verband met onderhoud. Overleg met gemeente en omwonende gewenst.	korte termijn	n.v.t. (provincie Gelderland)
34	Ravenswaaij	Prinses Margrietstraat tussen kom Zoelmond en Lekbandijk	60 km inrichting verbeteren: 5 drempels	korte termijn	€ 50.000 (realisatie)
35	Ravenswaaij	Op de Donkerstraat in Ravenswaaij wordt hard gereden	Snelheidsmeting uitvoeren	korte termijn	n.v.t.
36	Rijswijk	Overlast motorrijders: Hoge snelheid en overlast van motorrijders	Monitoren van gedrag in regionaal verband.	korte termijn	n.v.t. (regionaal)
37	Rijswijk	De Heuvel tussen Rijnbandijk en Veerpont	60 km inrichting verbeteren	lange termijn	Beheer Wijk bij Duurstede
38	Zoelen	Achterstraat: Intensief (landbouw) verkeer. snelheid, geluid, trillinghinder, onveilig voor fietsers en wandelaars.	Onderzoek naar realisatie voetpad van Noordelijk deel Achterstraat.	korte termijn	€ 5.000,- (onderzoek)
39	Zoelen	Grote Brugse Grintweg tussen Blauwe kampseweg en N835: inrichting 60 km	60 km inrichting verbeteren: 2 drempels	korte termijn	€ 20.000 (realisatie)
40	Zoelmond	Dorpsstraat: Hoge snelheid, meer drempels, vracht- en landbouwverkeer en bus weren. Drempels voor auto's	Kruispunt Dorpsstraat-De Hoek is onlangs heringericht en voorzien van andere bloembakken (versmallingen). Overleg gemeente met provincie voor vrachtverkeerroute over N320 en niet via Zoelmond.	korte termijn	n.v.t. (lobby)

	Bereikbaarheid				
	Locatie	**Knelpunt**	**Maatregel**	**Prioriteit**	**Kostenindicatie**
41	n.v.t.	Ruimtelijk ontwikkelingen	Verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen toetsen.	continu	n.v.t. (onderdeel ontwikkeling)
42	n.v.t.	Openbaar vervoer	In regionaal verband samenwerken voor robuust en kwalitatief openbaar vervoer.	continu	n.v.t. (lobby regionale samenwerking)
43	n.v.t.	Veerdienst	In regionaal verband onderzoek doen naar de effecten van de bezuinigingen die de provincie doorvoert op de subsidiëring van de veerponten.	korte termijn	n.v.t. (onderzoek regionale samenwerking)
44	n.v.t.	Parkeren	Opstellen parkeernota om o.a. parkeren op eigen terrein te stimuleren.	korte termijn	€ 15.000,- (onderzoek)
45	N233	Doorstroming N233 bij Kesteren / Rijnbrug te Rhenen	Lobby vanuit gemeente Buren.	korte termijn	n.v.t. (lobby regionale samenwerking)

46	A15	Doorstroming A15	Lobby vanuit gemeente Buren.	korte termijn	n.v.t. (lobby regionale samenwerking)
47	Buren	Parkeerproblematiek evenementen stad Buren	Tijdens grote evenementen alternatief bedenken.	korte termijn	n.v.t.
48	Lienden	Vogelenzangseweg buiten de kom: brug te smal, toename vrachtverkeer door files A15	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen.	korte termijn	€ 15.000,- (onderzoek)
49	Maurik	Raadhuisstraat eenrichting verkeer: Voor bewoners Dijkhof opheffen, ontlast Dorpsplein	Door zwembad en smalle Raadhuisstraat is eenrichtingverkeer ingesteld. Opties onderzoeken en afstemmen met omgeving.	korte termijn	€ 5.000,- (onderzoek)
50	Zoelen	wijk Vergarde: Parkeerdruk is hoog, meer p-plaatsen. Weth. Vande Burgstr. Verleggen.	Er is sprake van enige parkeerdruk. Aanleg 4 parkeerplaatsen in combinatie met onderhoud Weth. van den Burgstraat Zoelen.	korte termijn	n.v.t. (wegbeheer)

	Duurzaamheid				
	Locatie	**Knelpunt**	**Maatregel**	**Prioriteit**	**Kostenindicatie**
51	n.v.t.	Laadinfrastructuurbeleid	Het stimuleren van elektrische voertuigen door een dekkende laadinfrastructuur op aanvraag van inwoners, waarbij we via de mediakanalen van de gemeente enkele keren per jaar aandacht vragen voor het aanvragen van een laadpaal.	continu	n.v.t. (via bestaande kanalen)
52	n.v.t.	Faciliteren deelmobiliteit	We staan positief tegenover deelauto's en sluiten aan op regionaal onderzoek naar de mogelijkheden. We laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren.	continu	n.v.t. (markt)
53	n.v.t.	Fietsgebruik stimuleren	Het aandeel van verplaatsingen per fiets verhogen door in te zetten op de optimalisatie van het fietsnetwerk en het uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie.	continu	zie fietsnetwerk

	Fietsnetwerk				
	Locatie	**Knelpunt**	**Maatregel**	**Prioriteit**	**Kostenindicatie**
54	n.v.t.	Fietsvoorzieningen	Onderzoek naar nut en noodzaak onderstaande nieuwe fietspaden voor de lange termijn en prioritering aan de hand van potentieel gebruik.	korte termijn	€ 15.000,- (onderzoek)
55	N320 parallelweg Noord tussen Beusichem en Culemborg en Delsteeg	Op deze route ontbreekt een veilige fietsvoorziening	Realiseren fietsstraat (2x0,6 km) buiten de bebouwde kom (afstemmen met wegbeheer).	lange termijn	€ 500.000,- (realisatie)

56	N320 – Beusichem (Beijerdstraat)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (0,6 km) in de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen waaronder de oversteek naar de Ganssteeg en de rotonde N320).	lange termijn	€ 210.000,- (indicatie realisatie)
57	Maurik (Verbindingsweg) – N320	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (0,8 km) buiten de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).	lange termijn	€ 280.000,- (indicatie realisatie)
58	N320 – Tielsestraat – Mauriksestraat – N835	Op deze route ontbreekt een fietspad	Realiseren fietspad (3 km) buiten de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).	lange termijn	€ 1.050.000,- (indicatie realisatie)
59	N320 – Inge (De Brei)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Onderzoeken alternatieve fietsverbinding Fruithof – Achterbrei naar N320 (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).	lange termijn	€ 100.000,- (indicatie realisatie)
60	N320 – Lienden (Vogelenzangseweg)	Op deze route ontbreekt een fietspad	Fietsvoorzieningen verbeteren (0,5 km) in de bebouwde kom (op basis van onderzoek fietsvoorzieningen nader te bepalen).	lange termijn	€ 260.000,- (indicatie realisatie)
61	Buren	kruispunt Dreef N834-Kornedijk: Gevaarlijk voor fietsers, drukke weg	Vormgeving kruispunt verbeteren. Doorgeven provincie die dit mee neemt in verkenning verkeersveiligheid 9-jaarlijks.	lange termijn	n.v.t (provincie Gelderland)
62	Lienden	Vogelenzangseweg buiten de kom: brug te smal	Verbreden brug over Linge t.b.v. fietsers in samenwerking met Neder-Betuwe.	korte termijn	€ 200.000,- (realisatie deel Buren)
63	Zoelen	Grotebrugse Grintweg: brug te smal	Verbreden brug over Linge t.b.v. fietsers in samenwerking met Tiel.	lange termijn	€ 400.000,- (realisatie)
64	Zoelen	brug Amsterdam-Rijnkanaal N835: Geen goede afscheiding tussen fietspad en overig verkeer (flapjes).	Provincie Gelderland onderzoekt maatregelen.	n.v.t.	n.v.t (provincie Gelderland)

Bijlage 1 Duurzaam Veilig en de inrichting van wegen

Factsheet behorende bij de wegencategorisering (paragraaf 2.1).

Duurzaam Veilig en de inrichting van wegen

In Buren hanteren we duidelijke uitgangspunten bij de (her)inrichting van wegen. We doen dit volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Hierbij gebruiken we vier categorieën wegen. Bijna alle gemeenten gebruiken deze richtlijnen.

We leggen in deze factsheet uit wat de richtlijnen precies inhouden en hoe dit er op straat uitziet. Per categorie weg noemen we de belangrijkste kenmerken. Nog niet alle wegen in Buren zijn Duurzaam Veilig ingericht. Dit gebeurt bij groot onderhoud. Er zullen dus steeds meer wegen Duurzaam Veilig zijn ingericht.

Vier typen wegen en duidelijke richtlijnen

We onderscheiden vier typen wegen:
1. Erftoegangsweg in de bebouwde kom
2. Gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom
3. Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom
4. Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

Op een Duurzaam Veilige weg:
- is de inrichting op hetzelfde type weg overal hetzelfde. Weggebruikers zien aan de inrichting op wat voor type weg ze zitten, weten daarmee wat ze kunnen verwachten en passen hun gedrag hierop aan;
- zorgt de inrichting van de weg ervoor dat de maximumsnelheid logisch is. De maximumsnelheid past daarmee bij de inrichting van de weg.

Gebieden met erftoegangswegen noemen we ook wel 30 km/h-gebieden of verblijfsgebieden. Erfontsluitingen komen er op uit, er wordt geparkeerd en er spelen kinderen. Auto's en fietsers zijn gemengd. Bij dit type weg hoort een snelheid die laag is. Door erftoegangswegen in de bebouwde kom in te richten met onder andere klinkerverharding en drempels wordt de snelheid van 30 km/h logisch. Op erftoegangswegen rijdt alleen maar bestemmingsverkeer.

Gebiedsontsluitingswegen zijn de grotere wegen. Hier rijdt meer (vracht)verkeer dan op erftoegangswegen. Hier rijdt ook doorgaand verkeer. Bij dit type weg past een snelheid die hoger ligt dan op erftoegangswegen. Gebiedsontsluitingswegen zijn daarom uitgevoerd in asfalt en zijn breder dan erftoegangswegen. Weggebruikers met verschillende snelheden zijn zoveel mogelijk gescheiden met bijvoorbeeld parallelwegen of fietspaden. De snelheid wordt daarmee logisch. Oversteekplaatsen voor voetgangers en van fietsroutes zijn duidelijk aangegeven.

Erftoegangsweg in de bebouwde kom

Belangrijkste kenmerken van dit type weg zijn:
- snelheid: 30 km/h
- fiets: op de rijbaan
- verharding: klinkers
- verhardingsbreedte: < 6 meter
- drempels op rechte stukken
- plateaus op kruisingen
- zwaar verkeer: niet
- parkeren: op de rijbaan, in vakken en havens
- intensiteit: < 5.000
- voetgangersoversteken: niet geregeld
- markering: geen

Voorbeelden van dit type weg in Buren zijn de Dr. Van Noortstraat, Lindelaan en Elstar.

Elstar te Buren

Lindelaan te Maurik

Gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom

Belangrijkste kenmerken van dit type weg zijn:
- snelheid: 50 km/h
- fiets: fietsstroken, fietspaden of parallelweg
- verharding: asfalt
- verhardingsbreedte: > 6 meter
- zwaar verkeer: wel
- parkeren: in vakken en havens
- intensiteit: > 5.000
- voetgangersoversteken: kanalisatiestrook, zebrapad of verkeerslicht
- markering: enkele asmarkering indien voldoende breedte

Voorbeelden van dit type weg in Buren zijn: Tielsestraat, Beijerdstraat en Vogelenzangseweg.

Tielsestraat te Maurik

Beijerdstraat te Beusichem

Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

Belangrijkste kenmerken van dit type weg zijn:
- snelheid: 60 km/h
- fiets: op de rijbaan (bij een verkeersintensiteit > 2.000/3.000 zijn vrijliggende fietspaden gewenst)
- verharding: klinkers of asfalt
- verhardingsbreedte: < 6 meter
- zwaar verkeer: niet, wel bestemmingsverkeer
- parkeren: in de berm
- intensiteit: < 6.000
- voetgangersoversteken: niet geregeld
- markering: eventueel onderbroken kantmarkering

Voorbeelden van dit type weg in Buren zijn de Burg. Houtkoperweg, de Heuvel, en De Woerd .

Burg. Houtkoperweg te Lienden

De Woerd te Rijswijk

Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

belangrijkste kenmerken van dit type weg zijn:

- snelheid: 80 km/h
- fiets: fietspaden of parallelweg
- parallelweg (ingericht als erftoegangsweg) voor erfontsluitingen
- verharding: asfalt
- verhardingsbreedte: > 7,5 meter
- zwaar verkeer: wel
- parkeren: niet toegestaan
- intensiteit: > 6.000
- voetgangersoversteken: verkeerslicht
- markering: dubbele asmarkering en onderbroken kantmarkering

Een voorbeeld van dit type weg in Buren is de Verbindingsweg

Verbindingsweg te Maurik

N320 Provincialeweg te Beusichem

Begrippen

- Intensiteit: het aantal voertuigen per etmaal;
- Fietsstrook: deel van de weg speciaal voor fietsers, zoveel mogelijk in rood asfalt, met fietssymbool en bereden in één richting;
- Fietspad: apart van de weg liggend fietspad, zoveel mogelijk in rood asfalt. Bereden in één of twee richtingen;
- Kanalisatiestrook: oversteekplaats voor voetgangers, aangegeven met strepen. Voetgangers hebben in tegenstelling tot een zebrapad geen voorrang;
- Hoofdfietsroute: route met veel fietsverkeer;
- Erfontsluiting: een oprit, uitrit of pad van een woning, winkel, bedrijf of kavel dat uitkomt op de weg;
- Bestemmingsverkeer: verkeer dat herkomst of bestemming vlakbij heeft;
- Doorgaand verkeer: verkeer dat herkomst en bestemming verder weg heeft.

Uitzonderingen

De richtlijnen van Duurzaam Veilig zijn niet keihard. We willen de richtlijnen wel zoveel mogelijk toepassen, want we willen consequent zijn. Afwijken kan zorgen voor onduidelijkheid en daarmee voor meer onveiligheid. In sommige gevallen kunnen we uitzonderingen maken. Bijvoorbeeld:

- Als klinkers op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom teveel trillingen veroorzaken, kunnen we toch asfalt toepassen;
- Bussen over erftoegangswegen zijn soms wenselijk, omdat bepaalde gebieden anders niet met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. Goed openbaar vervoer zorgt voor kwaliteit;
- Vrachtverkeer over erftoegangswegen is soms nodig vanwege bevoorrading en kunnen we dus niet overal voorkomen;
- We willen het liefst geen erfontsluitingen direct op gebiedsontsluitingsweg. Dit lukt niet altijd, omdat er bijvoorbeeld geen ruimte is voor een parallelweg;
- Bij historische doorgaande dorpswegen en bij beschermde dorps- en stadsgezichten; komen op veel punten overeen met erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30 km/h-gebieden), maar hebben een aantal specifieke kenmerken.

Overgangen

Overgangen tussen verschillende typen wegen maken we duidelijk zichtbaar. De weggebruiker ziet hiermee goed dat hij op een andere type weg komt. Het gaat hier bijvoorbeeld om bebouwde komgrenzen of 30 km/h-poorten.

Hoofdfietsroutes

Buren heeft een netwerk van hoofdfietsroutes. Op deze routes bieden we de fietsers extra kwaliteit. We gebruiken directheid, snelheid, comfort en veiligheid als uitgangs- punten. Soms wijkt de inrichting van hoofd- fietsroutes af van de richtlijnen van Duurzaam Veilig, bijvoorbeeld:

- fietsers op hoofdfietsroutes kunnen voorrang hebben op kruisende wegen;
- hoofdfietsroutes in de vorm van vrijliggende fietspaden kunnen voorkomen langs erftoegangswegen. Normaal rijden fietsers op erftoegangswegen op de rijbaan.

Hoofdfietsroute langs Homoetsestraat (erftoegangsweg)

Kruisingen

Ook voor de inrichting van kruisingen zijn er richtlijnen. De keuze voor het type kruising hangt bijvoorbeeld af van de categorie wegen, de hoeveelheid verkeer en of er voorzieningen in de buurt zijn, zoals scholen of winkels. Verkeerslichten passen we bijvoorbeeld alleen toe op drukke kruisingen van gebiedsontsluitingswegen.

Gebiedsontsluitingswegen onderling:

- voorrangskruising;
- rotonde;
- verkeerslicht.

Rotonde N320-Verbindingsweg

Erftoegangsweg met gebiedsontsluitingsweg:

- voorrangskruising: voorrang voor verkeer op de gebiedsontsluitingsweg;
- inritconstructie;
- rotonde.

Kruising met inritconstructie: Tielsestraat - Meidoornlaan

Erftoegangswegen onderling:

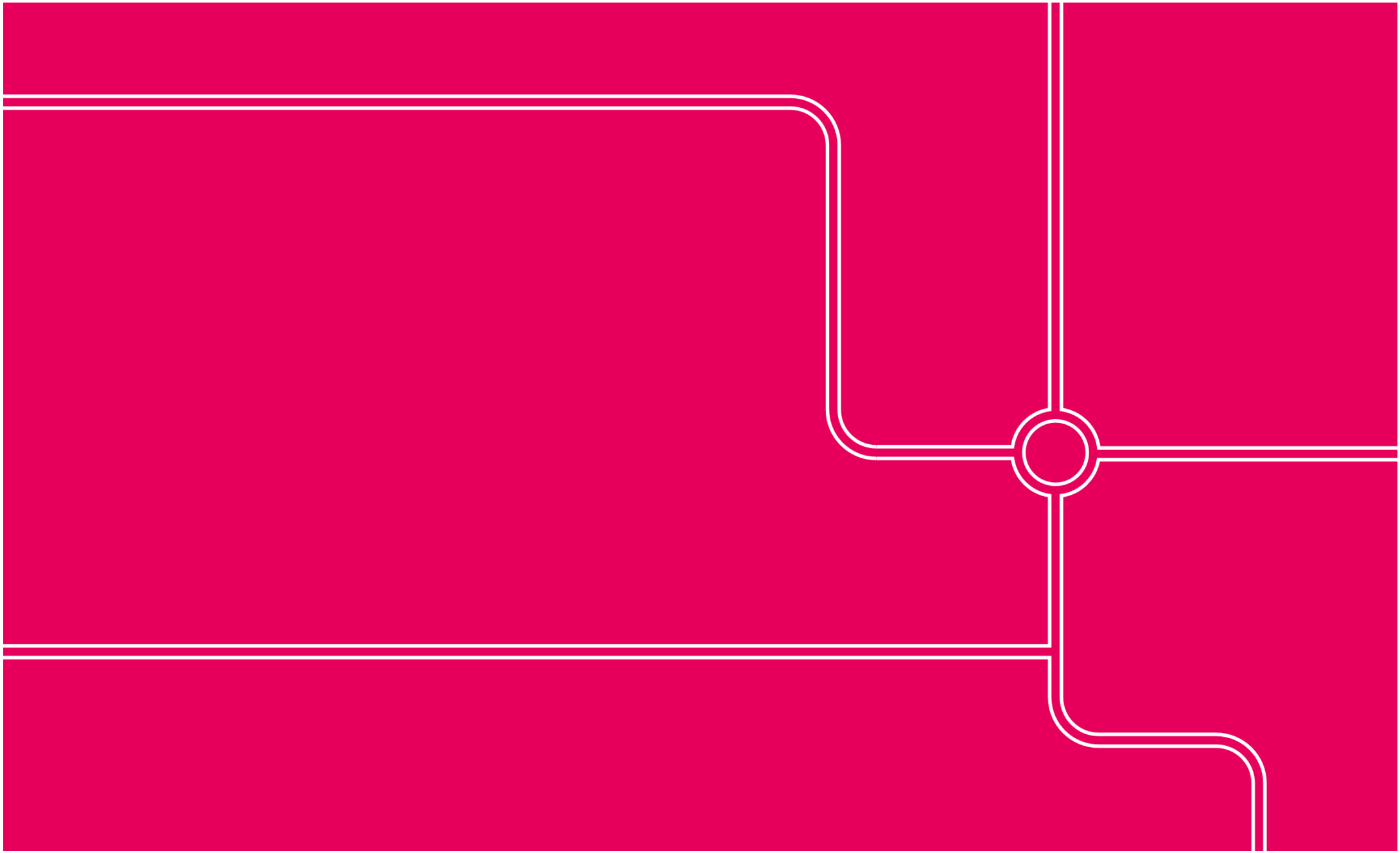
- gelijkwaardig (verkeer van rechts gaat voor)

Gelijkwaardige kruising met plateau: Dr. Van Noortstraat-Vincent van Goghstraat

Erftoegangswegen onderling:

- gelijkwaardig met plateau

Gelijkwaardige kruising: Jonagold-Brederode



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Verkenningsfase GVVP gemeente Buren

15 april 2022
004247.20220415.R2.01

Inhoud

1. Introductie
2. Verkeersveiligheid
3. Mobiliteit
4. Meldingen en gesprekken
5. Evaluatie GVVP
6. Trends en ontwikkelingen
7. Beleid relevante overheden
8. Overige aandachtspunten

1. Introductie

Introductie

Waarom een nieuw GVVP?

In artikel 8 van de Planwet verkeer en vervoer staat:
"De gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer."

Het GVVP gemeente Buren is opgesteld in 2005 en kan na een periode van meer dan 10 jaar niet meer als samenhangend (met actueel landelijk en regionaal beleid) en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoersbeleid worden beschouwd.

Naast de wettelijke taak om een samenhangend (actueel) verkeer- en vervoersbeleid te voeren zijn de vele ontwikkelingen op zowel landelijk als lokaal niveau een goede aanleiding om de visie op verkeer en vervoer te actualiseren.

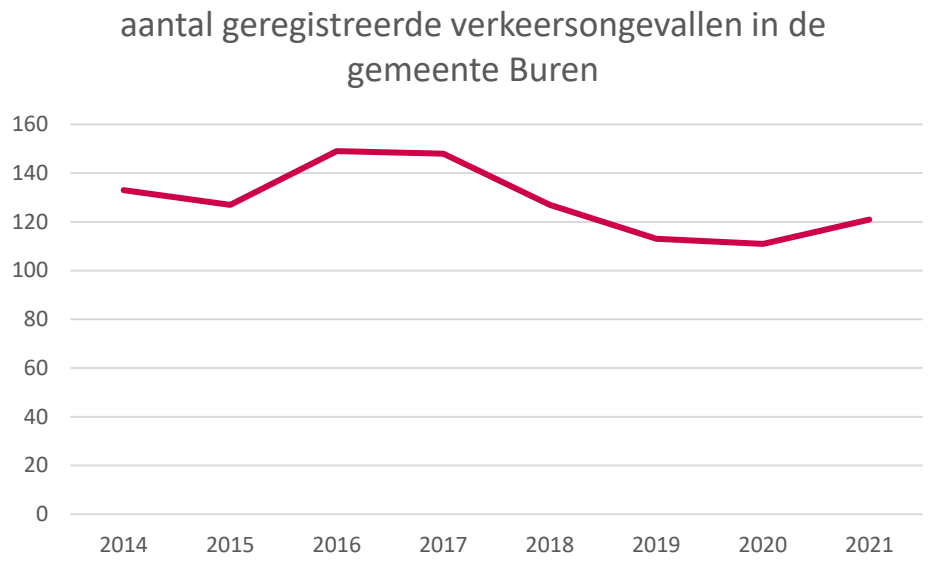
Leeswijzer

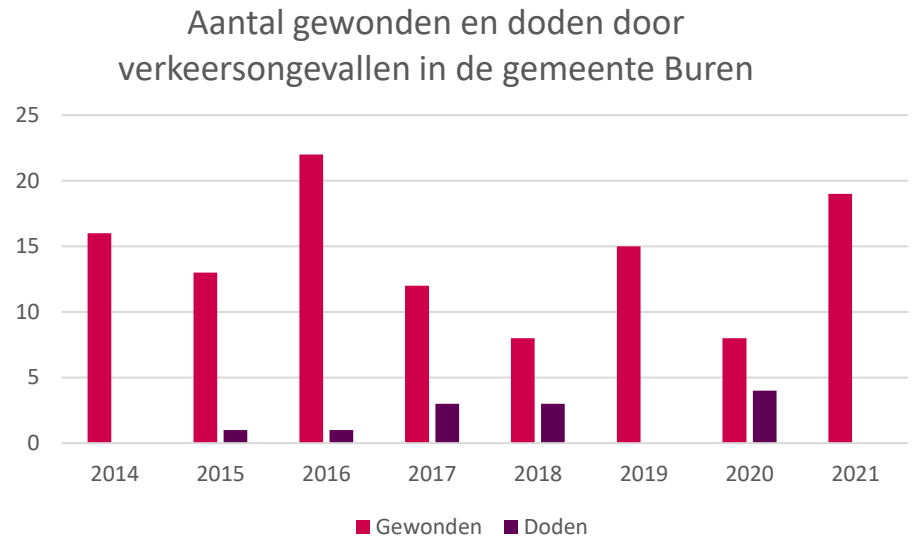
Dit document is het resultaat van de verkenningsfase van het proces om te komen tot het GVVP gemeente Buren. In dit document is een samenvatting van de verzamelde kennis.

2. Verkeersveiligheid

Verkeersongevallen

Bron: VIA, 2022 (geregistreerde ongevallen)

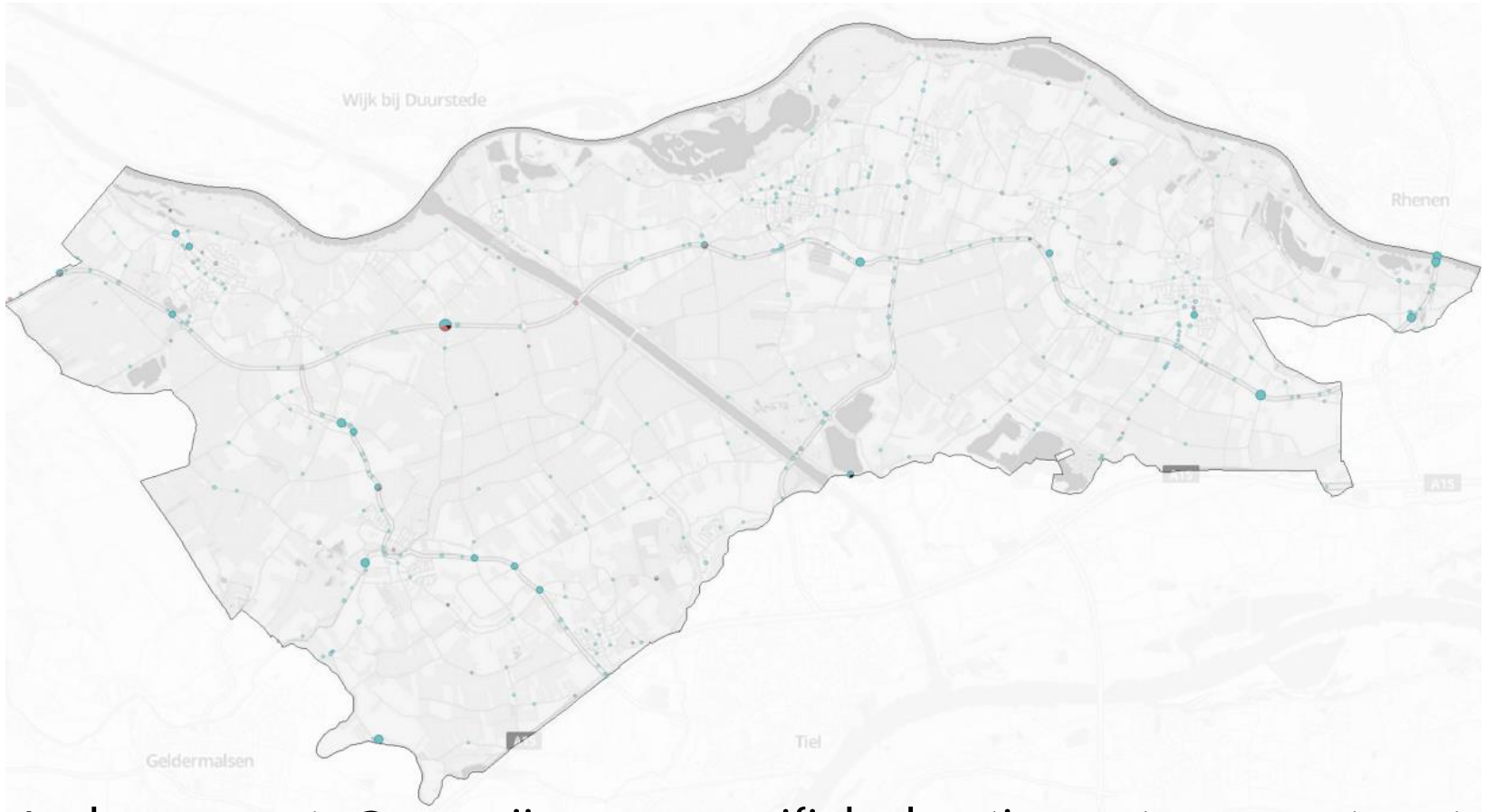




Het totaal aantal ongevallen ten opzichte van het aantal inwoners is in Buren lager dan gemiddeld in Nederland, maar daalt niet. Daarnaast ligt het aantal verkeersdoden hoger dan het landelijk gemiddelde.

Verkeersongevallenconcentraties

Bron: VIA, 2022, VerkeersOngevallenConcentraties (2017-2022)

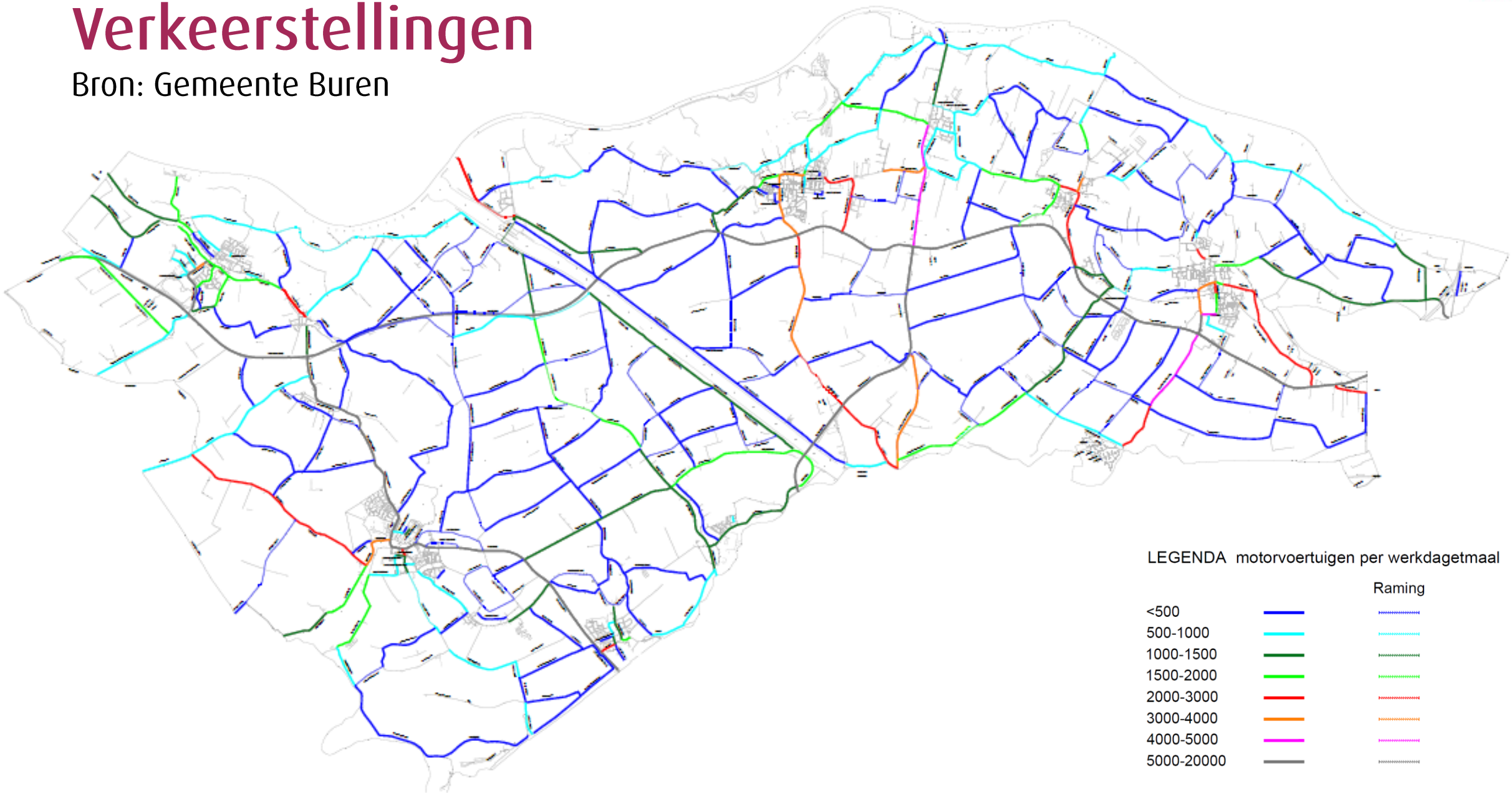


In de gemeente Buren zijn geen specifieke locaties met een groot aantal ongevallen. De ongevallen zijn juist verspreid over een groot aantal locaties. 70% van alle ongevallen waren in het buitengebied en van de 12 dodelijke ongevallen in de periode 2014 tot en met 2021 waren er 11 in het buitengebied.

3. Mobiliteit

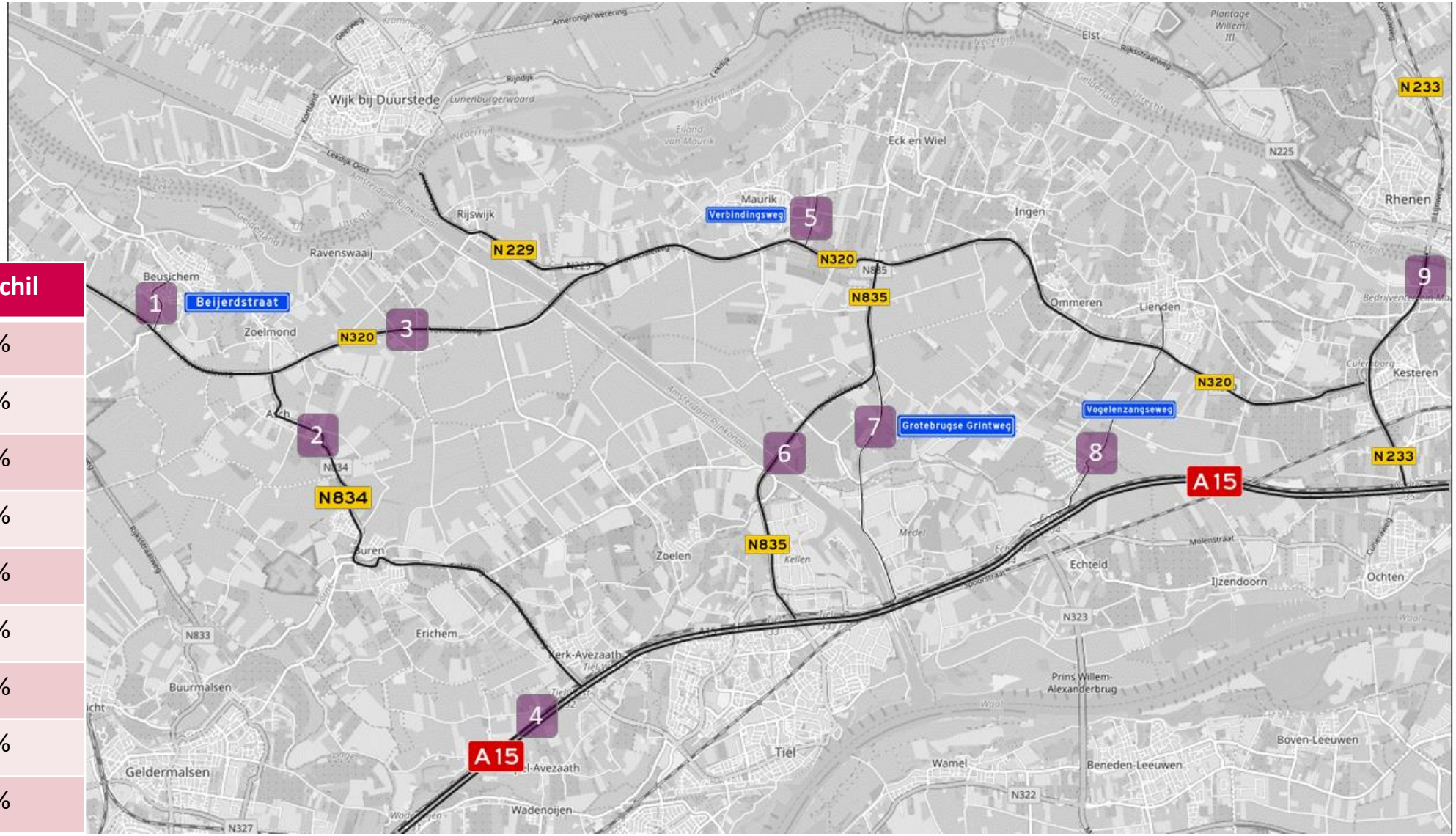
Verkeerstellingen

Bron: Gemeente Buren



Verkeersmodel verschil 2016 - 2030

Locatie	Verschil
1. Beijerdstraat	+30%
2. N834	+15%
3. N320	+20%
4. A15	+20%
5. Verbindingsweg	+75%
6. N835	+15%
7. Grotebrugse Grintweg	+15%
8. Vogelenzangseweg	+25%
9. N233 (brug Rhenen)	+20%



Top 10 snelheidslocaties

30 km/h-wegen

Rangorde	Plaats	Straatnaam	V85	Absolute overschrijding t.o.v. maximumsnelheid
1	Ingen	Molenstraat	58	28
2	Lienden	Achterstraat	58	28
3	Beusichem	Smalriemseweg	57	27
4	Ingen	weverstraat	57	27
5	Ravenswaaij	Maatsteeg	54	24
6	Zoelen	Achterstraat	54	24
7	Beusichem	Beneden Molenweg	52	22
8	Beusichem	Smalriemseweg (ander wegvak)	50	20
9	Eck en Wiel	A. van Delenstraat	50	20
10	Lienden	Voorstraat	50	20

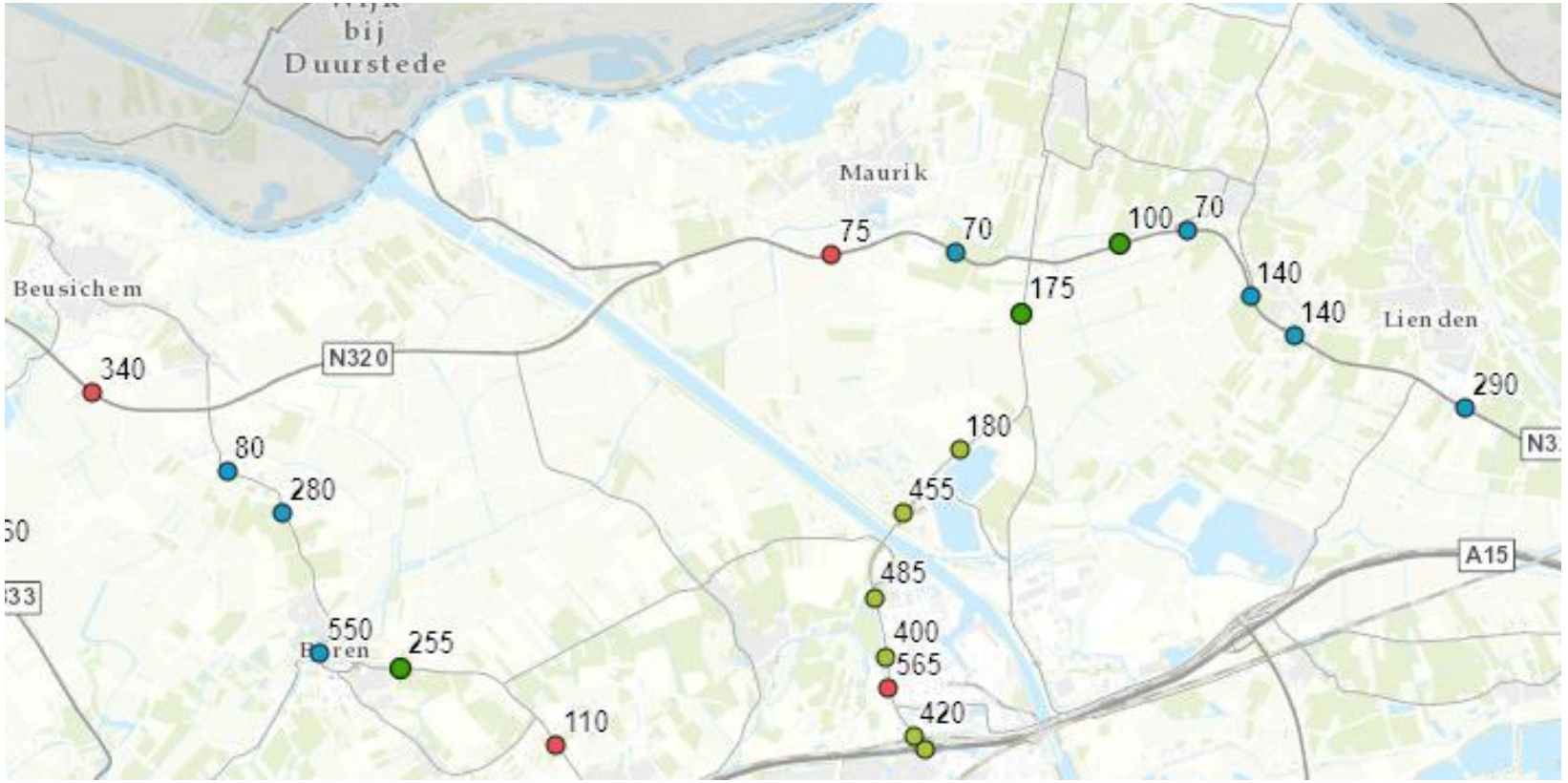
60 km/h-wegen

Rangorde	Plaats	Straatnaam	V85	Absolute overschrijding t.o.v. maximumsnelheid
1	Zoelen	Grasbroeksteeg	92	32
2	Rijswijk	Veldweg	88	28
3	Ommeren	Langeindsestraat	87	27
4	Buren	Erichemsewal	84	24
5	Lienden	Marsdijk	84	24
6	Ravenswaaij	Prinses Margrietstraat	81	21
7	Rijswijk	Prinses Margrietstraat	81	21
8	Buren	Burensedijk	80	20
9	Erichem	Lutterveldsestraat	80	20
10	Kapel-avezaath	Lutterveldsestraat	80	20

De V85 weergeeft de snelheid waar 85% van de bestuurders onder zit. Op basis van de getelde wegen. Aantal 50 km/h-wegen beperkt en beperkte snelheid. 80 km/h-wegen niet van toepassing.

Verkeerstellingen fietsen

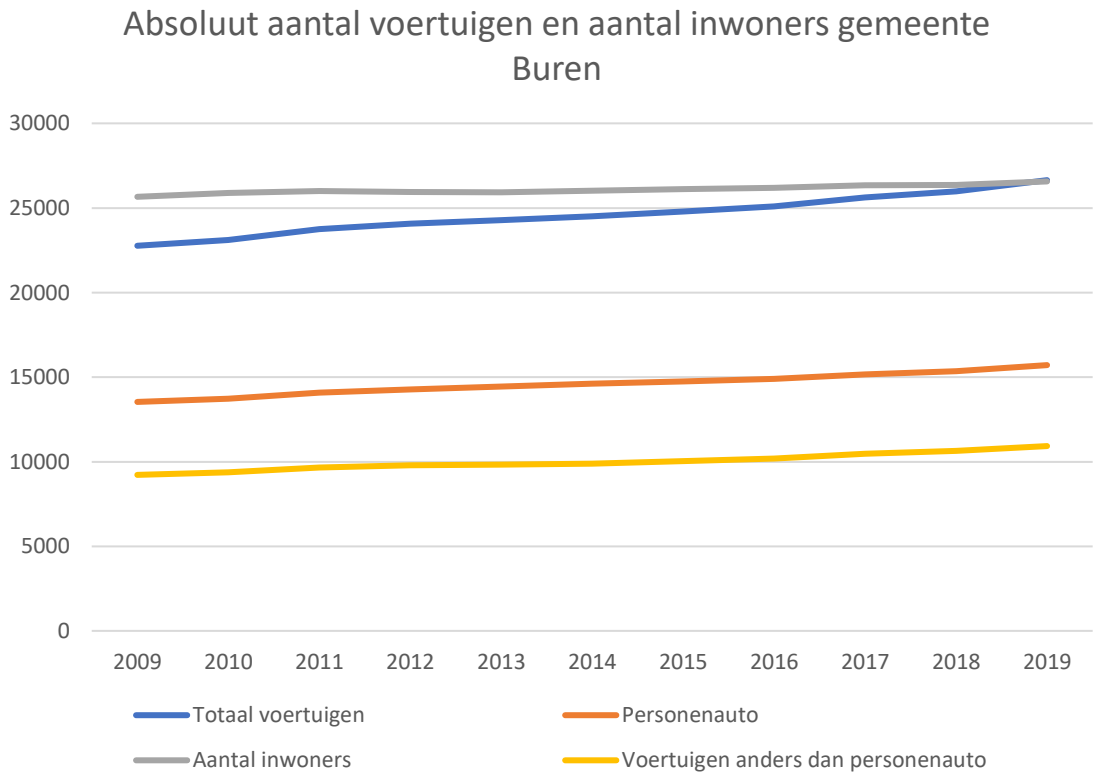
Bron: Provincie Gelderland



Voertuigen en inwoners

Bron: CBS

Type voertuig	2014	2015	2016	2017	2018
Bestelauto	2243	2296	2317	2415	2444
Bromfiets	1229	1232	1253	1246	1239
Motorfiets	1465	1437	1428	1437	1430
Personenauto	14614	14752	14896	15158	15351
Snorfiets	736	771	852	891	932
Vrachtauto (excl. trekker voor oplegger)	292	295	273	288	286
Overige voertuigen	3931	4017	4077	4195	4311
Totaal	**24510**	**24800**	**25096**	**25630**	**25993**



4. Meldingen en gesprekken

Meldingen

- 46 meldingen via werkgroep verkeer;
- Met name over snelheid;
- Uit snelheidsmetingen; blijkt niet altijd dat V85 boven maximumsnelheid ligt.

- Daarnaast ook nog meldingen via AVRI (onderhoud).

	indiener	locatie klacht	kern	soort klachten	verkeers- telling V85	aantal ongevallen	display	combineren beheer	kleine infrastructuur	afspraak
1	aanw	Daver	KA	snelheid 30	43/45		x	x		afgewezen, combinatie dorpsplan?
2	aanw	Zevenmorgen	Ingen	snelheid/trilling 30	28			x		afgewezen 8 drempels pas bij reconstructie
3	aanw	Wielsewegl	Eck en Wiel	snelheid 60	58		x	x		bewoners maken ontwerp
4	aanw	Verburghweg	Eck en Wiel	snelheid 30	46		x	x		
5	aanw	A. van Delenstraat	Eck en Wiel	snelheid 30	50 voorh 58		x	x		
6	aanw	Verbrughweg	Lienden	snelheid, voetpad 30	27			uitvoering 2019		raad neemt besluit
7	bezoeker	Verbrughweg winkelcentrum	Lienden	oversteken 30	27 (2018)		x	x		begin 2018 drempel zebra
8	PCG	Voorstraat	Lienden	snelheids veiligheid 30	nb			x	x	2 palen verwijderen oerige extra markeren
9	PCG/aanw	Vogelenzangseweg	Lienden	snelheid 50	58		x	x		50 km markering 4x
10	aanw	Culemborgseweg	Asch	snelheid 50	nb			uitvoering 2019		provincie overleg gedragsonderzoek
11	Beus Leeft	Beneden-Molenweg	Beusichem	snelheids veiligheid 30	52		x	uitvoering 2019		in uitvoering 2019
12	Beus Leeft	Sportveldstraat	Beusichem	snelheid/trilling 30	40			x		in overleg
13	Beus Leeft	Smalriemseweg	Beusichem	snelheid 30	57		x	x		in overleg
15	Beus Leeft	Oranjestraat	Beusichem	snelheid 30	47		x	x		in overleg 2 plateaus 2011
16	Beus Leeft	Keuning	Beusichem	snelheid 30	36			x		in overleg
17	Beus Leeft	Einde	Beusichem	snelheid 30	48		x	x	x	versm/drempel 2008
18	Beus Leeft	Heuvel/Ganssteeg	Beusichem	snelheid 30	57/52		x		x	drempel markering 2016
19	bedrijven	Zoelense Zandweg	Zoelen	snelheid 60	58				x	heringericht 2018
20	gemeente	Ravenwaaijsesteeg/N320	Ravenswaaij	ongeval 60/100	nb			2019 prv		gemeente/provincie traject N320
21	aanw	Buitenweg 37	Maurik	snelheid 30	47		x	x		
22	aanw	Molenstraat 17	Maurik	snelheid 30	49		x	x		
23	aanw	Molenstraat 11	Ingen	snelheid 30	57		x	x		
24	aanw	Uiterdijk 27 Zoelen	Zoelen	snelheid 30	42				x	drempel verplaatst
25	aanw	Voorkoopstraat 5	Beusichem	snelheid 60	88				x	verbod doorgaand verkeer tijdelijk
26	aanw	Engelshof	Maurik	snelheid 30	42			x		afgewezen
27	aanw	Erichemsekade 20	Buren	snelheid 60	60					afgewezen
28	school	Kochpad	Zoelmond	snelheid 30	35				x	in 2011 32 km/u V85 markering accenten
29	aanw	L. Nieuw-Meerten 32	Lienden	snelheid 30	35					groenvak
30	aanw	Scharenburg 4	Zoelen	snelheid 30	34					afgewezen
31	aanw	Broeksteeg	Zoelen	snelheid/landbouwverkeer	65				x	breedtebeperking is al adviessnelheid 30 km/u
32	aanw	Goudplevier	Maurik	snelheid 30	34		x		x	markering
33	aanw	Tielsestraat Verbeek	Zoelen	snelheid 60	69				x	2 drempels aangelegd in 2016
34	signa	Papesteeg school	Lienden	snelheid 30/50	44		x			drempel + bebording
35	aanw	Lutterveld	Erichem	snelheid/vrachtverkeer 60	60				x	breedtebeperking 2,3 m
36	aanw	Hogeweg 16a	Lienden	snelheid/vrachtverkeer 60	60			x		afgewezen
37	aanw	Lingemeer	Lienden	snelheid 30					x	drempel/entree
38	aanw	Pr. Marijkelaan 13	Maurik	snelheid 30	44		x	x		in 2011 heringericht
39	aanw	Erichemseweg 1b	Erichem	snelheid 60	67			x		afgewezen
40	raad	Dijkverbetering	buitengebied	snelheid 60			x	uitgevoerd 2016	x	25 drempels
41	aanw	Bernhardlaan Buren	Buren	snelheid 30						1 plateau
42	aanw	Kasteellaan Buren	Buren	snelheid 30				uitgevoerd 2017		heringericht/riool
43	aanw	Eindtoe Lienden	Lienden	snelheid 30				uitgevoerd 2017		heringericht/riool
44	aanw	Rijnstraat en overige Ingen	Ingen	snelheid 30				in 2019		
45	Aanw	Burg houtkoperweg 36	Lienden	Snelheid 60	68			X		Niet fietsveilig
46	Gebruiker	Erichemsekade	Beusichem	Snelheid 60						Niet fietsveilig

E-spraak

- Nader in te vullen op basis van reacties

5. Evaluatie GVVP

Stand van zaken vigerend GVVP

Onderwerp	Stand van zaken	Bijzonderheden
Herijking komgrenzen	Niet uitgevoerd	Weerstand vanwege mogelijkheden verhoging maximumsnelheid en toepassing van drempels
Schoolroutes	Uitgevoerd	Maar blijvend item
Gedragsbeïnvloeding	Continu	Met name via basisscholen
Duurzaamheid	Continu	Materiaalgebruik en herinrichting of ontwerp langs duurzaamheidslat leggen
Recreatief en toeristisch verkeer	Continu	
Nationaal landschap	Continu	Geen prioriteit gebleken
Inrichting 60km/h-zones	Continu	In combinatie met wegbeheer/onderhoud
Gemeentelijke ontsluitingswegen	Uitgevoerd	In combinatie met wegbeheer/onderhoud
Regionale ontsluitingswegen	In onderzoek	Rijnbrug Rhenen en A15

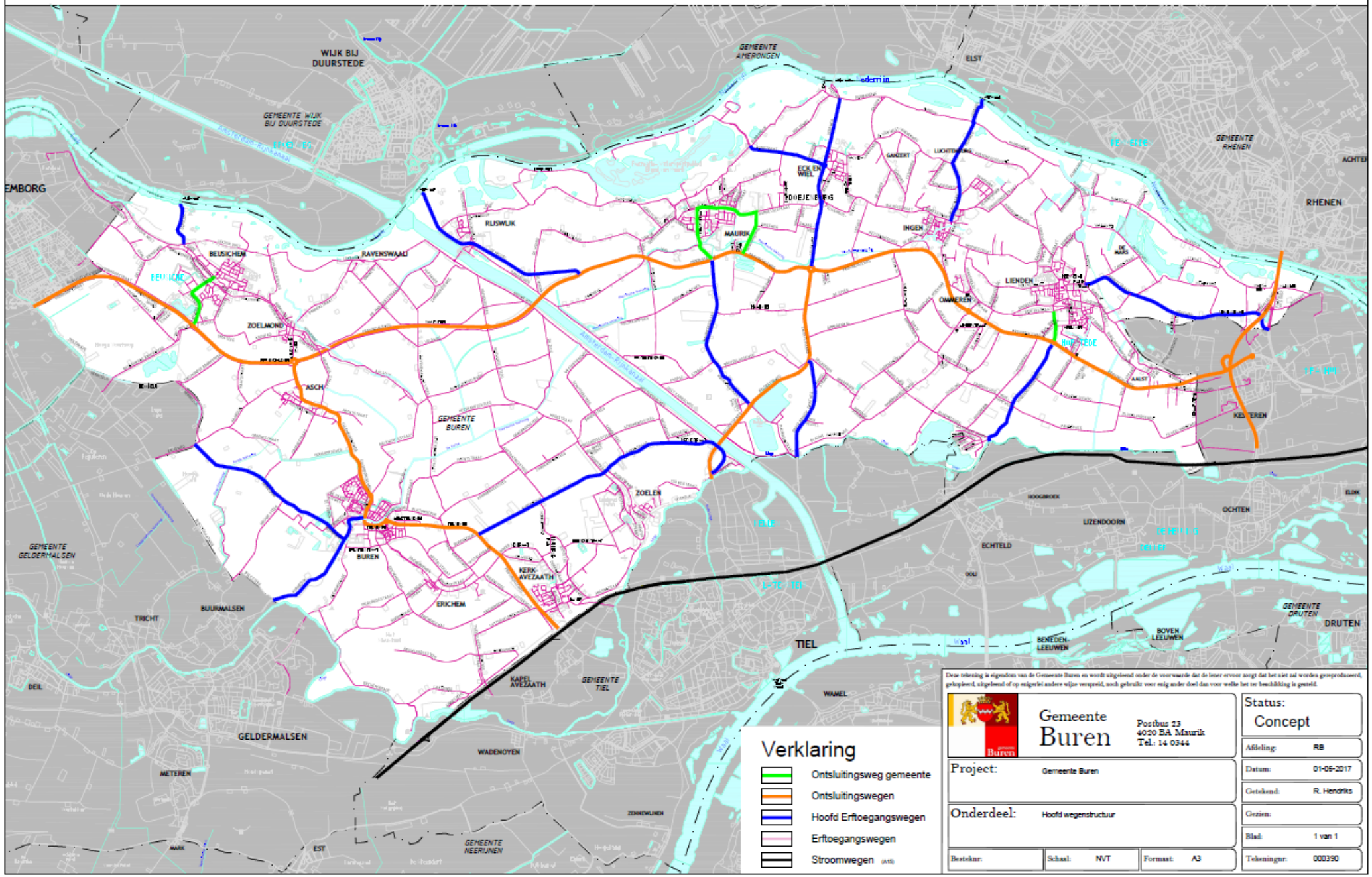
Stand van zaken vigerend Uitvoeringsprogramma (1)

Onderwerp	Stand van zaken	Toelichting
Rijksstraatweg (Geldermalsen)	In planning, nog niet uitgevoerd	Provincie Gelderland
Doorstroming N233 Rijnbrug	In planning, nog niet uitgevoerd	Onderzoek provincies Gelderland en Utrecht loopt
Fietspad Hogeweg (Rhenen-Lienden)	Uitgevoerd	Van Rhenenseweg tot Hoofdstraat
Oude Rijndijk inrichten tot fietspad N320-Lienden-Rijndijk ca. 3,8km	Uitgevoerd	Volgens planning
Rijnbandijk (Rijswijk-Maurik) 60km/h-inrichting	Uitgevoerd	In combinatie met dijkverbetering in 2016
Bulksestraat (Ingen-Eck en Wiel) 60km/h-inrichting	Niet uitgevoerd	Geen geld beschikbaar. Wenselijkheid opnieuw bepalen
De Heuvel (N320-Rijswijk)	Uitgevoerd	60 km/h-inrichting
Vogelenzangseweg (A15-Lienden), onderzoek naar voorrangssituaties	Niet uitgevoerd	Zeer waarschijnlijk nog wel gewenst

Stand van zaken vigerend Uitvoeringsprogramma (2)

Onderwerp	Stand van zaken (heden)	Toelichting
Maatsteeg (Ravenswaaij-N320), kruisingen onderzoeken en aanpassen	Niet uitgevoerd	Afstemmen met inwoners en provincie
Rijnbandijk Eck en Wiel/Ingen, kruisingen met Rijndijk, Rijnstraat en Veerweg	Uitgevoerd.	
De Brei, inrichting 30km/h-zone	In planning (start najaar 2019)	In combinatie met herinrichting kom Ingen
Erichemsekade (Buren-Geldermalsen), verharden bermen	Uitgevoerd	
Ontsluitingsweg Tielsestraat/Pr. Marijkelaan te Maurik (binnen kom)	Uitgevoerd	
Buitenhuizenpoort	Uitgevoerd	Knelpunten brandweerlijst opgelost
Garststraat (Maurik)	Gedeeltelijk uitgevoerd	Voorlopig voldoende
Abri's kernen Maurik, Buren en Zoelmond	Uitgevoerd	

Wegenstructuur 2017



6. Trends en ontwikkelingen

Toekomst?

Zelfrijdende voertuigen
Op dit moment wordt druk geëxperimenteerd met zelfrijdende voertuigen. 'Nederland wil een voortrekkersrol en de minister laat trots weten dat we over 20 jaar volledig automatisch rijden' meldt Kennislink. De deskundigen twijfelen ernstig aan het waarheidsgehalte, 'Goed dat we experimenteren, maar het is een illusie om te denken dat we snel autonome voertuigen op de Nederlandse weg hebben'. Volgens deskundigen verschijnen in 2030 de eerste zelfsturende auto's op straat en in 2050 is het hele wagenpark zelfsturend. De weblog eindigt met het advies om het roze wolk-scenario van zelfsturende auto's, schoon vervoer, geen files en slachtoffers door te prikken. Het gaat om fundamentele keuzes in de markt en politiek die bepalen hoe het nieuwe tijdperk van mobiliteit eruit zal zie.

Verkeer, een conservatief systeem
Door het rapport 'De geschiedenis van de toekomst' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid worden we weer met beide benen op de grond gezet. In dit rapport wordt een studie gepresenteerd naar het scenariodenken in de voorgaande decennia over de voorziene ontwikkeling van verkeer en mobiliteit uit het verleden. Soms zaten de scenarioschrijvers ernaast, maar meestal niet. 'Eigenlijk', zo concludeert het rapport, 'is het verkeer- en vervoerssysteem vooral een conservatief systeem: in 39 jaar is het nog steeds asfalt, auto's, vrachtauto's, spoorlijnen, havens enzovoort. Weliswaar is er van dit alles in 39 jaar tijd veel meer gekomen, soms schoner, stiller en veiliger, maar in wezen is het systeem onveranderd'. Klaar dus, niets aan de hand. Er zal wel wat meer komen van het een en ander en wat minder van het volgende, maar de wereld in 2040 zal niet veel verschillen van de onze. En, ook dat is een visie.

Maar de wereld verandert
In hetzelfde jaar publiceert het Centraal Planbureau (CPB) de studie 'Waarmee verdient Nederland in 2040 zijn geld? Het is de meest robuuste scenariostudie van de afgelopen jaren en in de vier scenario's wordt een sterk veranderende en verstedelijkende wereld en daarmee Nederland beschreven. Een van de dominante aanbevelingen uit deze studie is om steden en infrastructuur te versterken. Grote steden moeten kunnen groeien, met een lokaal netwerk van openbaar vervoer en wegen en met excellente kennisinstituten. Kleine steden hebben behoefte aan uitstekende verbindingen in de vorm van snelwegen en ICT-netwerken.

Een visie maken...
Een visie op verkeer is dus al met al een hachelijke zaak, zeker als doorgeredeneerd wordt naar een verdere toekomst. Er zijn ontzettend veel variabelen waarmee rekening moet worden gehouden. Nieuwe energievormen, het politieke debat op mondiaal, Europees en nationaal niveau, de lobby van de energiesector, van de autofabrieken, allerlei technologische ontwikkelingen, het behoeftepatroon van gebruikers, de manier waarop we in de toekomst samenleven etc. etc. In deze mobiliteitsvisie wordt een dappere poging gedaan om een Hoogeveens plan uit te stippelen voor de komende jaren. Maar meer dan ooit zal het nodig zijn om te blijven aanpassen en ons niet vast te bijten in één scenario.

Landelijke trends

Wat we zien veranderen
Europa vergrijst, hoger opgeleiden trekken naar de stad om te studeren en te werken. Het platteland krimpt. Groei van wereldbevolking en economie betekent het ontstaan van schaarste aan natuurlijke grondstoffen. Een roep om verduurzaming van de samenleving wordt versneld door de sterke digitalisering van onze samenleving. Nooit is het zo eenvoudig geweest een grote groep mensen binnen een zeer korte periode te bereiken. Deze reikwijdte maakt dat nieuwe producten sneller ontwikkeld en verspreid worden binnen de samenleving. Digitalisering helpt ons ook efficiënter met onze tijd om te gaan op basis van individuele voorkeuren. Denk aan het nieuwe werken, winkelen of individuele reisinformatie. Tot slot leven we in onzekere tijden. Of trends doorzetten en in welke mate is erg onzeker. Misschien gebeurt er wel iets heel anders met een groot effect. Flexibel plannen lijkt het enige juiste antwoord.

Wat betekent dit voor ons mobiliteitsgedrag?
Na jaren van groei stabiliseert de (auto)mobiliteit in Nederland. De groei lijkt eruit. In de huidige tellingen zien we dat beeld terug. Kijkend naar de demografische ontwikkeling van Nederland is een afvlakking van de groei een logisch uitgangspunt. Digitalisering en verdere technologische ontwikkelingen helpen de reizigers efficiëntere reizen te maken. Ze kunnen beter geïnformeerd steeds hun optimale keuze maken tussen verschillende vervoerswijzen, gebaseerd op hun eigen voorkeuren. Door digitalisering ontstaat er tevens inzicht in de behoefte van de klant, bijvoorbeeld in route of abonnementsvorm. Hierop kunnen netwerken worden geoptimaliseerd en kan een vervoersproduct klantvriendelijker worden gemaakt. Technologie bracht ons de E-Bike en wellicht straks nog meer andere vervoersvormen. Het slimmer maken van voertuigen is een speerpunt in de automotive-industrie. Vrachtwagens in ‘treintjes’ tot zelfrijdende auto’s lijken in 2030 binnen handbereik. Vooral binnen stedelijk gebied met veel interactie tussen verkeersdeelnemers is dit nog een opgave.

Trends en ontwikkelingen in de gemeente Buren

Trends en ontwikkelingen in de gemeente Buren:

- Een veranderende samenstelling en aanbod van verkeer op de wegen;
- Meer belasting van de fundatie van wegen in het buitengebied door gewijzigd gebruik;
- De opkomst van elektrische fietsen en voertuigen;
- De vergrijzing en groeiende groep kwetsbare verkeersdeelnemers;
- Samengaan van basisscholen (kindcentra) waardoor extra scholierenroutes ontstaan;
- De toekomstige ontwikkelingen voor recreatie en toerisme;
- Diverse ontwikkelingen en bedrijfsactiviteiten in de kern en het buitengebied;
- De toekomstige ontwikkelingen bij Medel II in Tiel;
- De verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Rivierenland bij de A2 en A15;
- De fileproblematiek bij de brug in Rhenen.

7. Beleid relevante overheden

Rijksoverheid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Deze ambities zijn uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028, passend bij de opgaven waar het Rijk zelf verantwoordelijk voor is. In de SVIR staan een drietal doelstellingen centraal waar het Rijk haar inzet op richt:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk – economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
Het SPV 2030 kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen.
Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen.

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid.

Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur (geloofwaardige limieten, aanpassen infrastructuur en veilige bermen);
2. Heterogeniteit in het verkeer (snelheidsverschillen, massaverschil en nieuwe vervoersmiddelen);
3. Technologische ontwikkelingen (rijtaakondersteunende systemen, zelfsturende auto's en innovatie);

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten:

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, scootmobielen en tweewielers);
5. Onervaren verkeersdeelnemers (kinderen, beginnend bestuurder en nieuwe modaliteiten);

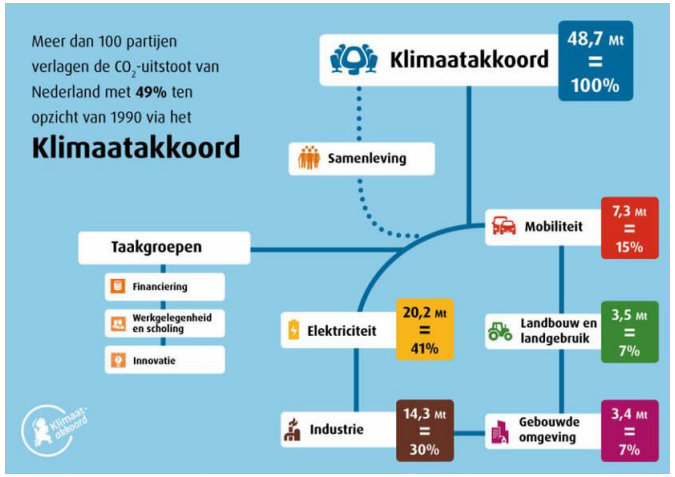
De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag:

6. Rijden onder invloed (alcohol, drugs en combigebruik);
7. Snelheid in het verkeer (snelheidslimieten, veilige snelheid en geloofwaardige weginrichting);
8. Afleiding in het verkeer (smart functies, passagiers en muziek);
9. Verkeersovertreders (cameratoezicht, wet- en regelgeving en correctieve sancties).

Samenwerkende overheden

Klimaatakkoord
Mobiliteit kan en moet schoner en slimmer. Het Rijk heeft recentelijk het Klimaatakkoord met ambitieuze doelen en afspraken opgesteld. Mobiliteit is hier een onderdeel van. Bij veel afspraken zijn bedrijven en regionale netwerken betrokken. Er wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die betrekking hebben op:

- duurzame hernieuwbare energiedrager in mobiliteit;
- elektrisch vervoer;
- verduurzaming personenmobiliteit;
- verduurzaming in logistiek.



Tour de Force
Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland heeft zich verenigd in de Tour de Force. Bij de start van Tour de Force is de concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027.

Tour de Force ziet vijf maatschappelijke ontwikkelingen, waarin 'de fiets' het verschil kan maken:
1. Fietsen houdt de stad bereikbaar
2. Fietsen voor een vitaal landelijk gebied
3. Fietsen voor een beter klimaat
4. Fietsen voor een betere gezondheid van mensen
5. Fietsen biedt mensen kansen

Om het doel te bereiken is een gezamenlijke Agenda Fiets 2017-2020 opgesteld met negen doelen:
1. Nederland toonaangevend Fietsland;
2. Meer ruimte voor de fiets in steden;
3. Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
4. Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets;
5. Gerichte stimulering van fietsen;
6. Minder fietsslachtoffers;
7. Minder gestolen fietsen;
8. Versterken kennisinfrastructuur;
9. Fiets in de omgevingsvisies

Provincie Gelderland

Visie voor een bereikbaar Gelderland (2020)
De provincie heeft een visie opgesteld, waarin wordt aangegeven welke route wordt gekozen om Gelderland bereikbaar te houden en welke afwegingen worden gemaakt tussen het investeren in infrastructuur en het slim gebruiken van het bestaande netwerk.

Doel is om de reiziger te verleiden de slimste en schoonste keuzes te maken door te verbinden, te veranderen en te vergroenen. Om de grootste impact te bereiken, ligt de focus op de volgende bouwstenen:

1. Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties.
2. Inzetten op fietsen op korte afstanden.
3. Optimaliseren capaciteit op de langere afstanden.
4. Verder versterken van het goederenvervoer.
5. Het bevorderen van de verkeersveiligheid.

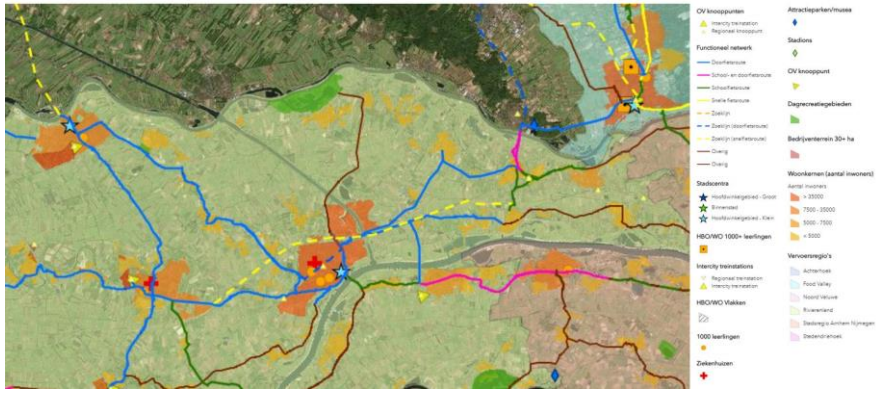
Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018)
Door de provincie Gelderland is de omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' opgesteld. Daarin zijn zeven ambities opgenomen voor een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland.

Specifieke ambities met betrekking tot de mobiliteit zijn:

- In 2030 is het busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totale aantal verplaatsingen met de fiets.
- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimmere manier opgevangen. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.

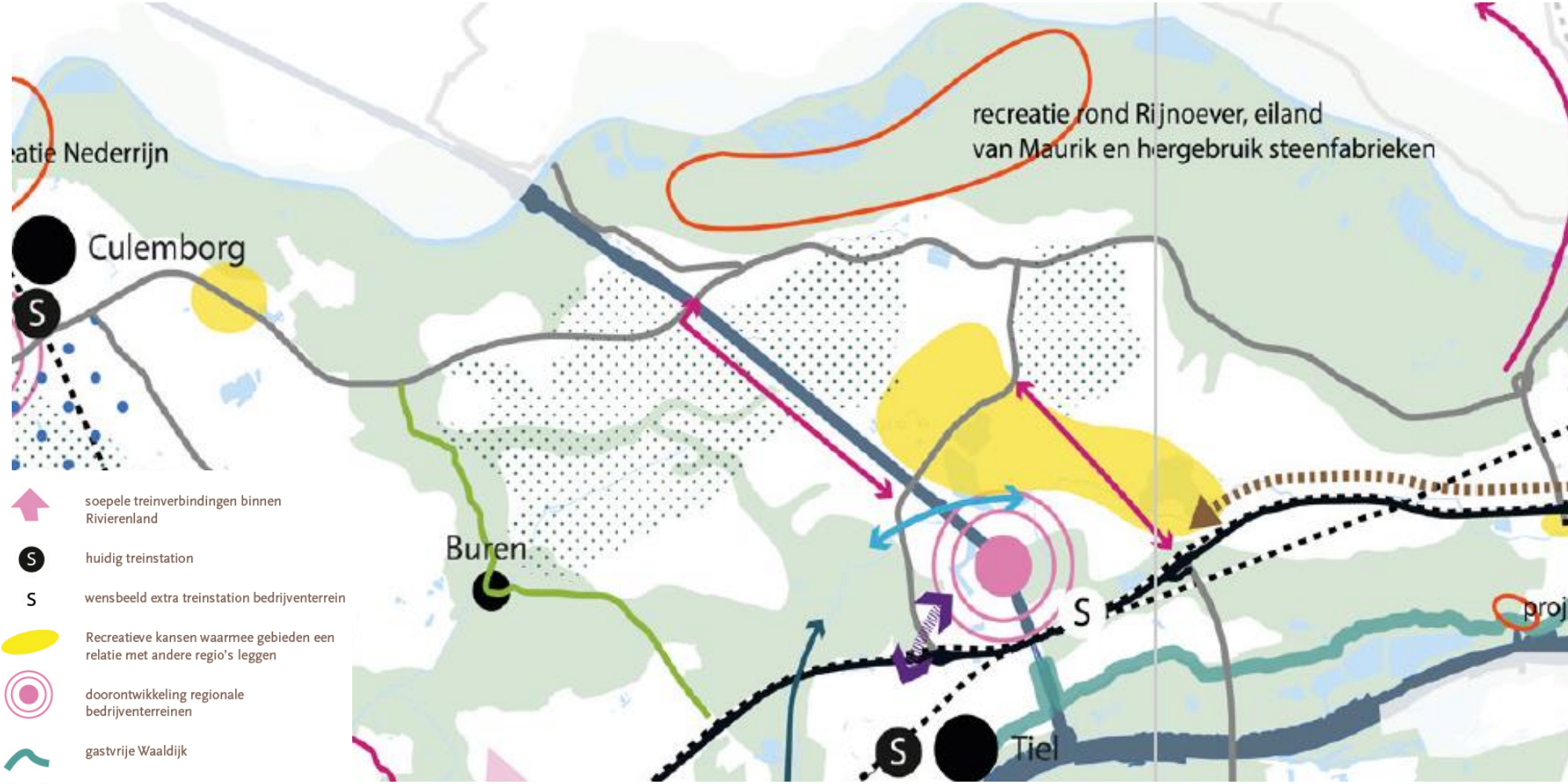
Op de 'Regionaal Hoofdwegennet - Functiekaart' is de N835 gemarkeerd als regionale verbindingsweg, het oostelijk deel van de N320 als ondersteunende weg en de overige provinciale wegen als lokale ontsluitingsweg.

Hoofdfietsnetwerk provincie Gelderland



Regionaal Hoofdwegennet - Functiekaart

Regio Rivierenland



versterken OV verbinding

betere zichtbaarheid rivieren vanaf snelweg

opwaarderen of aanleggen verbinding

downgraden verbinding

Nieuwe Hollandse Waterlinie

behoud waardevolle open gebieden (op basis provinciale verordening)

historische plaatsen

gebieden met bijzondere kansen voor recreatie

opwaarderen of aanleggen parallelstructuur langs de snelweg

soepele treinverbindingen binnen Rivierenland

huidig treinstation

S wensbeeld extra treinstation bedrijventerrein

Recreatieve kansen waarmee gebieden een relatie met andere regio's leggen

doorontwikkeling regionale bedrijventerreinen

gastvrije Waaldijk

doorlopende vaarverbinding Linge

versterken transport over water

behoud van fijnmazige landschapsstructuur oeverwallen

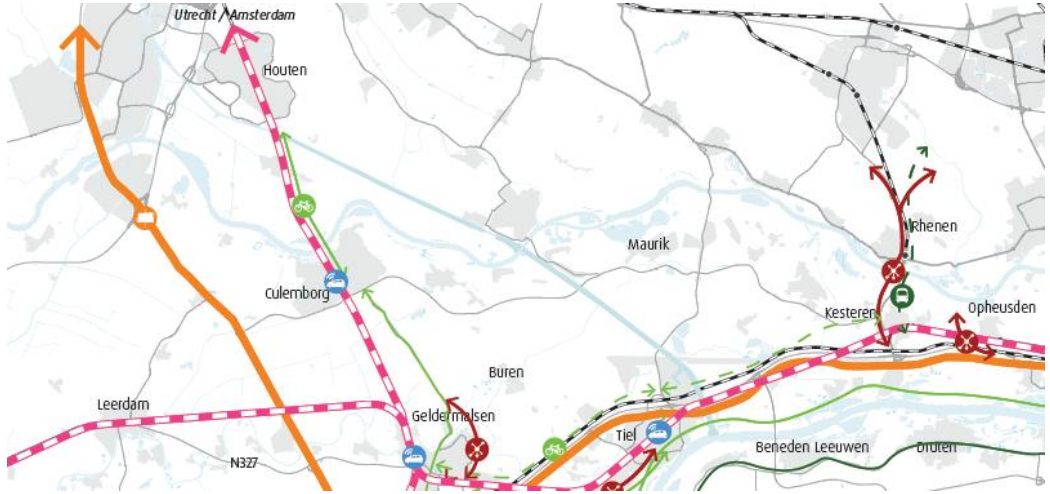
Regio Rivierenland

Regio Rivierenland:
- Slimme, robuuste en duurzame bereikbaarheid
- Agribusiness
- Economie en logistiek
- Recreatie en toerisme

In regionaal verband is een Mobiliteitsagenda opgesteld die is uitgewerkt tot een Uitvoeringsplan Mobiliteit. In het voorjaar van 2019 is dit uitvoeringsplan vastgesteld. Bij de ontwikkeling van de visie nemen we de acht regionale hoofdopgaven mee:

ROBUUST	DUURZAAM	SLIM
Verbeteren van (inter) nationale verbindingen	Toekomst bestendig en veilig fietsnetwerk	Inspelen op nieuwe trends: slimme mobiliteit
Robuust hoofdwegennet en leefbare kernen	Sterk en verbindend openbaar vervoer	Slimme, innovatieve logistiek
Kwalitatieve spoorverbinding voor bereikbaarheid van banen	Overstap naar schone mobiliteit	

Relevante acties voor gemeente Buren:
- A2, A15 en Rijnbrug Rhenen
- Optimaliseren spoorverbindingen Geldermalsen-Elst
- Fietsvisie Rivierenland tbv robuuster hoofdfietsnetwerk
- Fietsverbindingen langs vervoersassen A2 en A15 opwaarderen
- Meewerken aan initiatieven en pilots die zich richten op vraag gestuurd en flexibel openbaar vervoer en deze monitoren en evalueren en eventueel verder uitrollen in de regio.
- Verduurzamen van de mobiliteit
- Veilige parallel- en ventwegen tijdens ochtendfietsspits. Daarvoor pilot starten in Buren en West Betuwe om agriverkeer tijdens de ochtendfietsspits de ventwegen te laten mijden.



8. Overige aandachtspunten

Speerpunten uit het coalitieakkoord

Speerpunten uit het coalitieakkoord 2018-2022. Deze nemen we mee bij de ontwikkeling van de mobiliteitsvisie. Dit zijn:

- Buren is een uitgestrekte plattelandsgemeente met een groot wegennet in eigen beheer. Door de verandering van gebruik (zware vrachtwagens en landbouwverkeer) in combinatie met fietsende scholieren en recreanten moet er gekeken worden naar duurzame en veilige oplossingen.
- Verbeteren huidige structuur Openbaar Vervoer door met meerdere partijen samen te werken. Aantrekkelijker maken opstappunten.
- Aandacht voor verkeersveiligheid en slimme ontsluitingen voor bedrijven. Herwaardering van het wegenbestand. Opties onderzoeken zoals verkeersmaatregelen, afsluiten en afstoten van wegen.

Raakvlakken andere beleidsvelden

Het verkeer- vervoersbeleid heeft vele raakvlakken met andere beleidsvelden. De afstemming tussen deze beleidsvelden is van belang om voor de gehele gemeente een eenduidig beleid te voeren en geen tegenstrijdigheden te introduceren. Het gaat om:

- Parkeerbeleid (Parkeernota).
- Ruimtelijk beleid (Structuurvisie en bestemmingsplannen, ontwikkeling omgevingswet, Landschapsontwikkelingsplan).
- Beleid recreatie en toerisme.
- Plan voor de Leefomgeving.
- Milieubeleid (Duurzaam).
- IBOR (Beheer en onderhoudsplan wegen).

Andere aandachtspunten zijn:

- Speerpunt gemeente Buren, koppeling toeristische ontwikkelingen, zoals: Eiland van Maurik, Beldert Beach, Stad Buren
- Parkeerproblematiek stad Buren tijdens evenementen. Parkeerdruk gemiddelde zaterdagmiddag: 81%, Evenement: > 200% parkeerdruk
- Rol van het openbaar vervoer in de mobiliteit in gemeente Buren
- Kerngericht werken
- Af-/herwaardering van wegen, verkoop van wegen
- Scholieren fietsen lange afstanden (geen voortgezet onderwijs in gemeente Buren)

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Buren

Resultaten E-spraak Buren

Digitale inspraak voor het GVVP

Datum 9 december 2021
Kenmerk 004247.20200529.N1.03
Eerste versie

1 Inleiding

Aanleiding
Gemeente Buren werkt aan een nieuw gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP). Het vigerende GVVP dateert uit 2005 en is daarom aan vernieuwing toe. Het nieuwe GVVP biedt kaders voor beleid voor het komende decennium (2022 – 2032). Belangrijk onderdeel van het GVVP is inspraak van de inwoners van de gemeente Buren. Dit is gedaan tijdens inspraakavonden in het kader van de Omgevingsvisie maar ook online, via E-spraak. In de periode 1 oktober 2019 tot 1 april 2020 konden inwoners van deze inspraakmogelijkheid gebruik maken.

Wat is E-spraak?
E-spraak is een toegankelijke online vorm van burgerparticipatie. Inwoners kunnen door een punaise op de kaart te prikken opmerkingen plaatsen. Dit kan over van alles gaan, maar de rode draad is het onderwerp verkeer. Naast het individueel plaatsen van opmerkingen, kent E-spraak ook een forumfunctie. Op het forum kan op elkaar worden gereageerd. Van het forum is veelvuldig gebruik gemaakt. Deze discussies zijn ook meegenomen in de resultaten.

Waarom is voor E-spraak gekozen?
Goudappel Coffeng heeft goede ervaringen met E-spraak. Door de toegankelijkheid is het een laagdrempelige manier om betrokken te zijn als inwoner bij het opstellen van het GVVP. Concreet betekent dit dat inwoners niet afhankelijk zijn van inspraakavonden (met bepaalde datum en tijd), maar desgewenst op elk moment een reactie kunnen plaatsen.

Leeswijzer
Alle reacties zijn nagelopen en gecategoriseerd conform de categorieën in hoofdstuk 2. De resultaten van E-spraak zijn (op hoofdlijnen) opgenomen in hoofdstuk 3. Alle reacties zijn opgenomen in twee bijlages: een lijst en een kaart.

2 Categorieën

In de verwerking van alle ingekomen reacties zijn categorieën gehanteerd. Deze categorieën bieden structuur voor het vervolg. In tabel 2.1 is een specificering (definitie) van de categorieën geboden. Onderstaand overzicht is een uitbreiding op de thema's waaruit online kon worden gekozen. Dit betrof de thema's: verkeersveiligheid, parkeren, fiets, duurzaamheid, bereikbaarheid, openbaar vervoer en overig.

categorie	definitie
Bereikbaarheid	bereikbaarheid van woon- en werklocaties
Openbaar vervoer	openbaar vervoer
Duurzaamheid	duurzaamheid, bijvoorbeeld laadinfrastructuur of duurzaam materiaalgebruik
Verkeersveiligheid: gedrag	gedrag van verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld hard rijden (snelheid) of motorrijders over dijkwegen
Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	de inrichting van wegen en kruispunten binnen de bebouwde kom
Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	de inrichting van wegen en kruispunten buiten de bebouwde kom
Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	overlast van landbouw- en vrachtverkeer
Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	oversteekbaarheid van wegen, vaak in combinatie met snelheid of drukte
Fiets: campagnes en educatie	aandacht voor de fiets door campagnes of verkeerseducatie
Fiets: infrastructuur	aandacht voor de fiets door de fietsinfrastructuur te verbeteren
Parkeren: Buren	parkeren in de stad Buren, met name bij evenementen
Parkeren: overig	alle zaken die betrekking hebben op parkeren
Onderhoud en beheer	onderhoud en beheer van de openbare ruimte
Overig (geen verkeer)	overige zaken

Tabel 2.1: Categorisering E-spraak reacties.

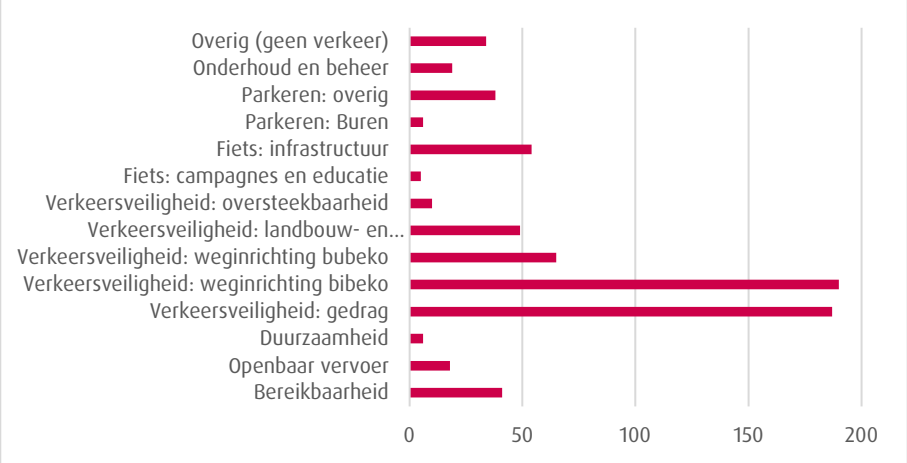
Bovenstaande categorieën zijn geformuleerd gedurende de analyse. Het aantal keer dat een thema is genoemd, bijvoorbeeld snelheid, gaf aanleiding om een aparte categorie op te stellen. Wanneer een reactie mogelijk in twee categorieën kan vallen, bijvoorbeeld hoge snelheid van weggebruikers als gevolg van rechtstanden in de weg, is deze reactie opgenomen onder het thema 'Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko'. Immers wordt de hoge snelheid veroorzaakt door de rechte weg.

3 Resultaten

Gedurende periode 1 oktober 2019 tot 1 april 2020 zijn 723 reacties binnengekomen. De reacties zijn opgedeeld naar locatie (kern) en thema (tabel 2.1).

3.1 Resultaten per thema

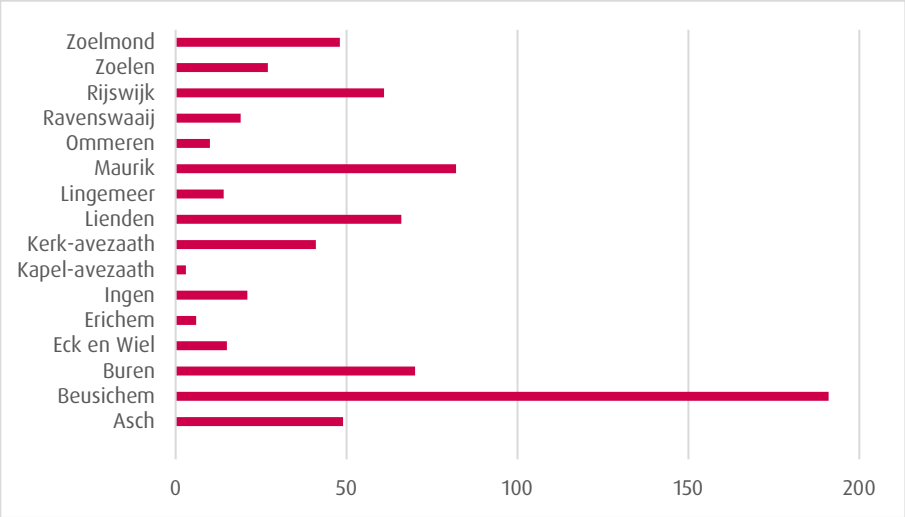
In figuur 3.1 is een grafiek opgenomen met het aantal keer dat een bepaald thema is genoemd (of op gereageerd). De meeste reacties zijn vermeld onder het thema 'Verkeersveiligheid: weginrichting binnen de bebouwde kom' met 190 reacties, gevolgd door het thema 'Verkeersveiligheid: gedrag' met 187 reacties. De vier verkeersveiligheidscategorieën gezamenlijk brachten 501 van de 723 reacties in.



Figuur 3.1: Aantal reacties per thema.

3.2 Resultaten per kern

Naast een uitsplitsing naar thema, is een uitsplitsing in de reacties gemaakt naar kern. Figuur 3.2 toont het aantal reacties per kern. De meeste reacties zijn binnengekomen in Beusichem (191), gevolgd door Maurik (82).



Figuur 3.2: Aantal reacties per kern

3.3 Wat valt in algemeenheid op?

Tijdens de analyse vielen vier zaken op die veel genoemd worden:

- Hoge snelheid. Dit geldt zowel in kernen als het buitengebied. In het buitengebied wordt de overlast van hardrijdende motorrijders genoemd, maar ook landwegen die als 'racebaan' worden gebruikt;
- Schoolomgevingen. Bekend is dat de aanvang van basisscholen een sterke piek met zich meebrengt binnen de tien minuten voor aanvangstijd. In een aantal kernen leidt tot verkeersonveilige en onoverzichtelijke situaties geven veel inwoners als reactie. Het bermparkeren is hier één oorzaak van;
- Inrichting van wegen binnen de bebouwde kom. Regelmatig worden snelheidsbeperkende maatregelen voorgesteld binnen de kernen zoals wegversmallingen en drempels. Ook wordt de voorziening voor langzaam verkeer (fiets en wandelaars) benoemd;
- Zwaar verkeer door kernen. Bekend is dat Buren een landelijke gemeente is met land- en tuinbouw en logistieke bedrijven. Dit verkeer komt soms door kernen, wat wordt ervaren als verkeersonveilig.

3.4 Top per kern

Per kern is gekeken naar het thema en de locatie die het vaakst is genoemd.
Onderstaande tabel geeft per kern hiervan de resultaten weer.

	reacties	onderwerp	omschrijving
Asch: 49 reacties, 376 inwoners			
1	28	Culemborgseweg bebouwde kom	Snelheid, gedrag, drempels, 30 km of 50 km
2	8	Kruising Achterstraat-Kerkstraat	Onoverzichtelijk, hard rijden, spiegel, drempels
3	5	Tielseweg buitengebied	Snelheid, gedrag, drempels, 80 km naar 60 km
Beusichem: 191 reacties, 3257 inwoners			
1	15	Smalriemseweg binnen kom	Snelheid, gedrag, drempels, 30 km of 50 km weren agrarisch/vrachtverkeer
2	13	Einde	Verkeer rijdt te hard, versmallingen stroopt verkeer op, stoep ontbreekt, inrichting 30 km voor- en tegenstanders
3	10	Beijerdstraat	Afwaarderen van 50 naar 30, fietsers scheiden van vrachtverkeer, Pietersteeg aanwijzen voor fietsers,
4	10	Ganssteeg	Snelheid, gedrag, drempels, 30 km inrichten, geen stoep
5	9	Oranjestraat	Bus via Smalriemseweg, Oranjestraat niet geschikt, alternerend parkeren
6	6	route pont/veerpont	Doorgaande woon-werkverkeerroute past niet in 30 km zone, veerpont vaartijden beperken, zwaar verkeer uitsluiten
Buren: 70 reacties, 2657 inwoners			
1	6	verkeerslichten Dreef N834	Fietsers niet zichtbaar door groen, zigzaghekjes om oversteken te begeleiden
2	5	kruising Dreef N834-Kornedijk	Gevaarlijk voor fietsers, drukke weg
3	4	rotonde Erichemseweg	Wijzingen in kruising en fietsers in de voorrang
4	3	Erichemsekade	Gevaarlijk voor fietsers, fietspad en/of andere belijning.
Eck en Wiel: 15 reacties, 1661 inwoners			
1	4	ontsluiting recreatiepark op de Dreef	Voor- en tegenstanders. Aandacht voor recreatieve ontsluiting.
2	3	Veerweg, Tielseweg, Rijnstraat	Te hoge snelheid op 60 km weg
3	2	Pr. Beatrixstraat	Hard rijden op een 30 km weg bij school
Erichem: 6 reacties, 507 inwoners			
1	2	Erichemsekade	Hoge snelheid, gevaarlijk voor fietsers, belijning aanpassen
2	2	kruising Mierlingsestraat-Erichemseweg	Spiegel vervangen en aanpassen plateau
Ingen: 21 reacties, 2171 inwoners			
1	7	De Brei	Hoge snelheid, bus, auto's vrachtverkeer en fietsers
2	6	Weverstraat/Rijnstraat/Dorpsstraat	Groot verkeer onoverzichtelijke kruising
3	2	Ganzert	slechte bermen en hoge snelheid, adviessnelheid 30 wordt overschreden
Kapel-Avezaath: 3 reacties, 187 inwoners			
1	3	Twee Sluizen	Hoge snelheid. Adviessnelheid wordt niet nageleefd. Sluizen aanleggen.

	reacties	onderwerp	omschrijving
Kerk-Avezaath: 41 reacties, 1374 inwoners			
1	7	Korte Daver	Verkeer en parkeren onoverzichtelijk en druk
2	5	kruising Achterstraat-Daver	Versmalling vervangen, toepassen VVN advies
3	5	kruising Molenstraat-Daver	Gelijkwaardige kruising opheffen en voorrangssituatie instellen, verkeer Tiel heeft dan voorrang
Lienden: 66 reacties, 5838 inwoners			
1	10	Vogelenzangseweg binnen de kom	Toename verkeer door woonwijken en winkelcentrum, aandacht voor voetverbindingen, drukte en fietsers. Straatjuwelen vervangen.
2	5	Vogelenzangseweg buiten de kom	Weg breder maken, vrachtverkeer omleiden via A15, toename vrachtverkeer door files A15
3	5	Dorpsstraat	Aandeel Landbouw- en vrachtverkeer neemt toe op route waar ook veel fietsverkeer is.
4	4	Voorstraat	Hard rijden, extra stoep voor ouderen ontbreekt, straatjuwelen gevaarlijk
5	4	kruising Adelsweg-Vogelenzangseweg	Toename verkeer door woonwijken en winkelcentrum, aandacht voor voetverbindingen, drukte en fietsers.
Lingemeer: 14 reacties, onderdeel van Lienden			
1	4	OV halte bij Lingemeer	Ov ontbreekt b ij café Vogelenzang
2	4	Gelderse Singel	verkeersonveilig onder andere door restafvalcontainer
Maurik: 82 reacties, 4510 inwoners			
1	7	Tielsestraat buitengebied	Veel verkeer en vrachtverkeer daarnaast fietsverkeer naar school. Vrachtverkeer weren.
2	6	Bredeschool Homoetsestraat	Gedragsregels voor ouders, herinrichting rondom school, verkeersafwikkeling verbeteren
3	5	Dorpsplein	Door Markt en Restaurant meer parkeren. Inrit aanpassen.
4	4	Raadhuisstraat eenrichting verkeer	Voor bewoners Dijkhof opheffen, ontlast Dorpsplein
5	4	parkeren Bik Bar Pr. Marijkelaan.	Snelheid en parkeren
6	4	Kieivit	Hard rijden en hogere drempels
Ommeren: 10 reacties, 710 inwoners			
1	8	Dr. Guepinlaan binnen de kom	Veel verkeer, ook vrachtverkeer en busdienst, harder dan 30 km, overlast trillinghinder, door slechtwegdek en verzakte rioolputten.
Ravenswaaij: 19 reacties, 459 inwoners			
1	6	oversteek N320-Ravenswaaijsesteeg	Volledig afsluiten, rotonde , extra bebording, parallelwegroute opwaarderen, snelheid N320 naar 80
2	6	Margrietstraat	Verkeer neemt voorrang op zijwegen (Zandbergseweg), snelheid zeer hoog
Rijswijk: 61 reacties, 670 inwoners			
1	7	Pr. Irenestraat	Veel landbouw- en vrachtverkeer. Met hoge snelheid. Bij passeren beschadiging weg, versmallingen en stoep.
2	6	Rijnbandijk beb. Kom	Te hoge snelheid, tegen het verkeer in
3	5	brug in plaats van veerpont	3 voor en 2 tegen
4	4	overlast motorrijders	Hoge snelheid en overlast van motorrijders
5	3	De Heuvel	Hoge snelheid verkeer, versmallingen niet goed zichtbaar
Zoelen: 27 reacties, 1640 inwoners			

	reacties	onderwerp	omschrijving
1	6	Achterstraat	Intensief (landbouw) verkeer. snelheid, geluid, trillinghinder, onveilig voor fietsers en wandelaars.
2	4	brug Amsterdam-Rijnkanaal N835	Geen goede afscheiding tussen fietspad en overig verkeer (flapjes).
3	4	wijk Vergarde	Parkeerdruk is hoog, meer p-plaatsen. Weth. Vande Burgstr. Verleggen.
Zoelmond: 48 reacties, 669 inwoners			
1	19	Dorpsstraat	Hoge snelheid, meer drempels, vracht- en landbouwverkeer en bus weren. Drempels voor auto's
2	4	Fazantenstraat	Te hard gereden woon-werkverkeer, zwaar verkeer, geen voetpad
3	3	Hoogeinde	hardrijdend verkeer, landbouwverkeer
4	3	Groeneweg	Tegen verkeer inrijden, hard rijden ook e-bikes en speed-pedelecs

Bijlage: alle reacties E-spraak

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
asch	Culemborgse weg	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	gevaarlijke weg voor fietsers.	voor fietsers is dit stuk met de bochten veel te gevaarlijk.\n Wellicht fietspaden weghalen ,er ligt immers parralel een veel rustiger weggetje	Is niet mogelijk ook vanwege aanliggende woningen met fietsverkeer
asch	Culemborgse weg	verkeersveiligheid	Fiets: campagnes en educatie	gevaarlijke weg voor fietsers.	Fietsverkeer afleiden op de N834 ter hoogte van voormalige basisschool De Wegwijzer en laten vervolgen via de Achterstraat om uit te komen op het fietspad bij 't Hanenest richting Buren.	Is een optie, voorleggen aan provicie.
asch	T-splitsing Achterstraat – Kerkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	slecht uitzicht voor alle verkeer komend uit de richting Buren	Op de T-splitsing Achterstraat – Kerkstraat is het uitzicht slecht voor alle verkeer komend uit de richting Buren waardoor er onveilige verkeerssituaties kunnen ontstaan voor snel- en langzaam verkeer.	Inmiddels spiegel geplaatst.
asch	T-splitsing Achterstraat – Kerkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	slecht uitzicht voor alle verkeer komend uit de richting Buren	Mee eens, het zou erg helpen bijvoorbeeld als hier een spiegel geplaatst zou worden. Ook als er haaientanden komen op de achterstraat zodat verkeer vanuit de achterstraat vanuit Buren, voorrang verleent aan het vekeer wat rechts vanaf de kerkstraat komt.	spiegel geplaatst
asch	T-splitsing Achterstraat – Kerkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	slecht uitzicht voor alle verkeer komend uit de richting Buren	Haag is 'te hoog' geworden waardoor zicht verdwenen is en er voorzichtigheid moet worden betracht bij alle verkeer van links komende uit de Kerkstraat.	spiegel geplaatst
Asch	T-splitsing Dwarsstraat – Kerkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	aanpassing verkeersdrempel	Binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 30 km/u. De verkeersdrempel op de T-splitsing Dwarsstraat – Kerkstraat is te laag om effectief deze snelheid te handhaven in de Dwarsstraat en Kerkstraat in beide richtingen.	plateau waterpassen en eventueel aanpassen. Wegbeheer.
Asch	T-splitsing Dwarsstraat – Kerkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	aanpassing verkeersdrempel	Mee eens, daarnaast parkeren soms auto's op dit kruispunt of te dichtbij de afslagen van het kruispunt dat zorgt ook voor gevaarlijke verkeersituaties.	plateau waterpassen en eventueel aanpassen. Wegbeheer.
asch	Asch, einde kerkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeer van beide kanten rijdt te snel in te smalle bocht	Er wordt te hard gereden voor deze smalle bocht, het is aan te raden om hier dus 2 of 3 flexibele verkeersdrempels te plaatsen om dit te voorkomen.	snelheid is laag
asch	Asch, einde kerkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeer van beide kanten rijdt te snel in te smalle bocht	De dennenhaag ter hoogte van Kerkstraat 34 belemmerd het uitzicht en dan wordt er snel te hard gereden door vaak lokale mensen die de situatie kennen.	snelheid is laag
asch	Asch, einde kerkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeer van beide kanten rijdt te snel in te smalle bocht	Er is helemaal geen probleem in de Kerkstraat.\n De basisschool is recentelijk gesloten. Het aantal verkeersbewegingen en hardrijders valt dan ook erg mee en gaat er 1 ½ auto door de Kerkstraat op een dag en is het zeer autoluw. Door de sluiting van de school zijn het nu nog vaak lokale mensen uit Asch welke rekening houden met de situatie of op evetueel hardrijden zijn aan te spreken (iedereen kent iedereen).\n Daarbij komt nog dat bij meer en hogere drempels in de Kerkstraat het verkeer komende van de N834 eerder de route Achterstraat gaat kiezen dat hier voor een 'toename' van het verkeer zal zorgen.	Geen maatregelen
asch	Rondweg om buren en asch	bereikbaarheid	Bereikbaarheid	Rondweg om buren en asch	Rondweg ben je het verkeer meteen kwijt door de kernen. Historisch stadsgezicht? Dat wordt nu toch kas verkloot door die windturbines van de faal-avri	Niet haalbaar gebleken.
asch	Haarstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid	Augustus 2019 heeft vond hier een frontale botsing plaats met een boom. Bestuurder reed vol gas tegen een boom. Auto	Op de Haarstraat zijn plateaus aangebracht

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					totalloss en bestuurder wonder boven wonder alleen tand door de lip. Auto moest uitwijken (met hoge snelheid)voor een tegenligger en ramde een boom. Er wordt dagelijks te hard gereden op deze weg.\n Dhr van Riemsdijk is al jaren op de hoogte van de verkeerssituatie op deze straat. Er is vaker over geklaagd en onderzoek gedaan door de gemeente !!! Er was toen geen geld voor herstructurering.	
asch	Tielseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid	Er wordt veel te hard gereden op de Tielseweg. Geen enkele vorm van handhaving. Naast gevaarlijke situaties voor de auto die van de opritten komen, ook veel geluidsoverlast en fijnstof.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	Tielseweg	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	verkeersdrukte	op de Tielseweg is het heel druk ivm sluipverkeer richting Utrecht en in de avond weer terug.hierdoor ontstaan er tussen 6.30 uur en 9.30 uur heel veel verkeer en is het gevaarlijk om hier te rijden.ook gebeurd dit tussen 16.00 uur en 19.00 uur en dan is het ook zeer onveilig.gaarne een weg die buren en Asch ontlasten van dit verkeer.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	Culemborgseweg Kom	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid	Meerdere aspecten van verkeersveiligheid spelen binnen de bebouwde kom van Asch een rol. Allereerst ligt de gemiddelde snelheid van een groot deel van de weggebruikers ruim boven de toegestane 50km/u. Daarnaast is het voor een deel niet duidelijk dat het hier een bebouwde kom betreft. Ook is de weg eigenlijk te smal voor passerend vrachtverkeer. Fietsers en wandelaars (die geen weggedeelte of trottoir tot hun beschikking hebben) krijgen niet altijd genoeg ruimte en worden het gras in gedwongen. Op dit gedeelte van de N834 vind een bovenmatig aantal ongevallen plaats (bron: STAR ongevallenkaart)	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	Culemborgseweg Kom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Voetgangerveiligheid	Meerdere aspecten van verkeersveiligheid spelen binnen de bebouwde kom van Asch een rol. Allereerst ligt de gemiddelde snelheid van een groot deel van de weggebruikers ruim boven de toegestane 50km/u. Daarnaast is het voor een deel niet duidelijk dat het hier een bebouwde kom betreft. Ook is de weg eigenlijk te smal voor passerend vrachtverkeer. Fietsers en wandelaars (die geen weggedeelte of trottoir tot hun beschikking hebben) krijgen niet altijd genoeg ruimte en worden het gras in gedwongen. Op dit gedeelte van de N834 vind een bovenmatig aantal ongevallen plaats (bron: STAR ongevallenkaart)	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	Culemborgseweg in Asch	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeersveiligheid	de max. toegetane sneldheid binnen de bebouwde kom van Asch op de culemborgseweg bedraagt KM50. Er wordt echter veel harder gereden. Terwijl deze weg dient als ontsluiting voor de daaraan gelegen woningen. Voetgangers en fietsers worden letterlijk van de weg gereden. tevens is het aantal vrachtwagens enorm dit op een weg van net 6 meter breed. Dit leidt tot gevaarlijke inhaal manouvres.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwde kom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeersveiligheid	vanaf de rotionde bij de N320 tot aan de bebouwde kom van Asch bedraagt de max snelheid 80 KM. van Buren naar Asch bedraagt de max. snelheid 80 KM De meeste autos remmen niet af in de bebouwde kom.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
						de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwde kom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeersveiligheid	Bord Asch, bebouwde kom, op de Culemborgse weg, staat pas na ong. 200 m na de afslag Achterstraat waar wel een bord Asch staat. Men rijdt met volle vaart Asch in.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwde kom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeersveiligheid	Culemborgseweg,een welbekende gevaarlijke weg.\n Wij wonen namelijk zelf aan deze weg.\n De oplossing voor het te hard rijden wat echt gebeurd,is er permanent een flitspaal op te hangen werkt perfect ,zie N320 nabij A2zodra men dit in de gaten heeft dat er een flitspaal staat houden ze zich wel aan de snelheid.\n Het vele verkeer is voornamelijk het sluipverkeer wat de A2 wil mijden.\n Vooral de vele vrachtwagens die tussen Culemborg en Tiel vaak niets te lossen hebben,rijden veel te hard en daar is deze weg ook niet voor uitgerust vooral de bocht nabij het Hanennest waar veel ongelukken gebeuren.\n De oplossing daarvoor is volgens ons vrachtverkeer boven de 7,5 ton door te laten rijden over de N320 via het Zwarte Paard de N305 en zo de A15 oprijden.\n Dit is voor het dorp Asch en Buren enz. veel veiliger en rustiger en het maakt voor de kilometers en tijd niets uit.\n	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwde kom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeersveiligheid	Er staan nu ter hoogte van het Hanennest borden met 60 km/h.\n Graag deze vervangen door de borden bebouwde kom die nu wat verderop staan.\n De situatie verbetert hierdoor en spaart teven 2 portaalborden.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeersveiligheid	de bocht voorafgaand aan de bebouwde kom van Asch vanuit de richting Buren is te scherp. Veel vrachtwagens nemen deze bocht te ruim waardoor tegenliggers frontaal aanrijden of de tuinen inrijden om te ontwijken.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeersveiligheid	Help!!!!! één dezer dagen wordt iemand doodgereden tijdens het uilaten van de hond of het wegbrengen van de kinderen naar school. Dit omdat de gemeente en de provincie ondanks hun onderkenning van het gevaar weigeren hun veratwoordelijkheid te nemen. U begrijpt... mocht het zover komen is onze woede vele malen groter dan wat u denkt te kunnen verwachten. Stop met de politieke spelletjes en ambtelijke hooghartigheid en onderneem actie!!!!!!!	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, culemborgseweg bebouwde jkom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeersveiligheid	Graag nodig ik de verantwoordelijken van de gemeente uit om samen met hun (klein)kind een wandeling te komen maken op de Culemborgseweg. Ik vermoed dat na deze wandeling alle eisen van de bewoners van de Culemborgseweg m.b.t. de aanpak van de onveilige verkeerssituatie direcht worden ingewilgd. \n \n Het besef van de noodzaak van direct ingrijpen op de Culemborgseweg ontbreekt bij de gemeente. En dat moet veranderen!	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeersveiligheid	te veel verkeer, te hoge snelheden, te smalle weg.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeersveiligheid	Helaas is dat een verkeerde voorstelling. Juist de vele drempels en de hoge drempels zijn een gevaar voor het verkeer.\n Graag enkele drempels weghalen en de weg niet te goed onderhouden, daar gaat de snelheid van naar beneden.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	fiets	Fiets: campagnes en educatie	verkeerssnelheid	limiet 60 km-h. onveilig voor fietsers . bij tegemoetkomend autoverkeer is er geen ruimte voor fietsers. fietser onbeschermd	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	onoverzichelijke bocht	snelheidslimiet te hoog voor deze bocht. geen middenstreep. verker rijdt op weghelft tegemoetkomend verkeer. bij 2 passerende autos, geen ruimte op fietsstrook voor wandelaar en fietser.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	onoverzichelijke bocht	Bord Asch, bebouwde kom, op de Culemborgse weg, staat pas na ong. 200 m na de afslag Achterstraat waar wel een bord Asch staat. Men rijdt met volle vaart Asch in.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeerssnelheid	verkeer in zuidelijke richting snijdt hier altijd de bocht af. over doorgetrokken streep. max snelheid te hoog voor deze bocht.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeerssnelheid	Bord Asch, bebouwde kom, staat ter hoogte van Culemborgse weg 25. Dit is over de helft van de gehele lengte van dorp Asch. Het bord staat ong. 200 m na de afslag naar de Kerstraat waar wel een bord Asch staat. Niet logisch. Men rijdt met volle vaart Asch in.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	verkeerssnelheid	Verkeersbord bebouwde kom Asch verplaatsen tot voor de Strooppot. De veiligheid ter hoogte van het benzinestation verbeterd hiermee.\n Het gedeelte van de N834 van de rotonde in de N320 tot bebouwde kom Asch 60 km/h maken.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeerssnelheid	Verkeer raast hier gigantisch hard over de weg heen. Ik zal hierbij willen voorstellen om de weg max 60 km per uur te maken vanaf de rotonde.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeerssnelheid	indien verkeer in twee richtingen resteert geen ruimte voor voetganger of fietser. bij passerende vrachtwagens worden fietser en voetganger van weggedrukt.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
						de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeerssnelheid	80 km-h snelheidslimiet te hoog voor dit traject	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeerssnelheid	Klopt. Je moet een goede coureur zijn om 80 km/u te halen.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeerssnelheid	snelheid te hoog. 50 km-h limiet wordt niet gerespecteerd.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	ASCH, Culemborgseweg bebouwdekom	duurzaamheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	geluidsoverlast	snelheid landbouwvoertuigen te hoog, los van veiligheid is het geluidsniveau een een overlast van een landbouwvoertuig dat 50/60 km per uur door het dorp rijdt.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
Asch	Culemborgseweg bebouwde kom Asch	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijke situaties	De indeling van de weg moedigt aan om harder te rijden dan verantwoord. De drempels bij de randen van de bebouwde kom en bij de kruising van de Krupheulstraat doen daar weinig tegen. \n \n Op de Culemborgseweg wordt vaak harder gereden dan de maximumsnelheid van 50 km per uur. Het is veel mensen waarschijnlijk ook niet duidelijk dat ze door de bebouwde kom rijden (en dus niet harder dan 50 km/hr mogen)\n \n Een (niet-representatieve) steekproef onder gasten bij ons thuis, (ook mensen die vaker dan een keertje langskomen) laat zien dat de meeste mensen helemaal niet beseffen dat ze in de bebouwde kom zijn (en dus maximaal 50 km per uur mogen rijden) of hier geen rekening mee houden. \n \n Of het nu buiten licht is of donker, of je nu verkleed bent als een kerstboom of niet, een aantal chauffeurs ziet je niet of wil je niet zien en rijd je nog net niet omver.\n \n Daarnaast is de maximumsnelheid voor het stuk van de Culemborgseweg binnen de bebouwde kom sowieso niet verantwoord. \n \n Niet voor personenauto's:\n Er zitten veel onoverzichtelijke stukken in de weg. Er zijn allemaal uitritten van huizen, oa van mensen met kinderen en dieren, waarbij de Culemborgseweg de enige manier is om van en naar huis te gaan. \n \n Niet voor grotere voertuigen, waarvan er veel langskomen: \n Tractoren met en zonder grote aanhangers, vrachtwagens, zelfs de lijnbussen vinden het lastig om een verantwoorde snelheid (of zelfs de maximumsnelheid) aan te houden. \n \n Aan de kant van Buren in de bocht geeft het regelmatig ongelukken, doordat voertuigen meer dan de helft van de weg nemen en niet bedacht zijn op tegenliggers. Laat	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					staan fietsers en voetgangers, die gelukkig tot nu toe de dans ontsprongen zijn.	
asch	Krupheulstraat (noordelijke richting)	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	maximale snelheid	De Krupheulstraat (in noordelijke richting) is een zeer smalle straat, waar 2 auto's met moeite elkaar kunnen passeren. De huizen staan direct aan de weg. Er spelen kinderen, er komen fietsers, wandelaars en ruiters, en er lopen huisdieren. Tevens komt hier veel agrarisch verkeer. De huidige toegestane maximale snelheid van 50 km/uur is te hoog. Stapvoets of desnoods max. 30 km/uur, een waarschuwings-/verkeersbord en andere snelheidsbeperkende maatregelen zouden m.i. de straat veiliger maken.	De weg is zeer smal en er wordt niet te hard gereden.
asch	Krupheulstraat (noordelijke richting)	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	maximale snelheid	Nergens voor nodig.	Geen maatregelen
Asch	Culemborgseweg binnen bebouwde kom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijke situaties	Op de culemborgseweg, binnen de bebouwde kom, wordt veel te hard gereden. De weg is onoverzichtelijk door de vele bochten. Hierdoor is de snelheid van 50 km/uur nog veel te hard. Er is in de spits ontzettend veel sluipverkeer vanwege de aansluiting A2/A15. Daarnaast rijden er ook ontzettend veel vrachtauto's. Er zijn al veel ongelukken gebeurt. Mijn kinderen moeten elke dag met de fiets via de culemborgseweg naar school,omdat wij aan deze weg wonen. Ik ben elke dag weer blij als ze veilig thuis komen. Vooral voor fietsers en voetgangers is het een ontzettend gevaarlijke weg. Er moet echt wat aan gebeuren!!!! Wat mij betreft komt er een apart fietspad, gaat de snelheid omlaag naar 30 km /uur (dit is ook gelijk goed voor de stikstofuitstoot) en wordt er meer gecontroleerd op de snelheid.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	Ter hoogte van 18, 20, 7 en 5a	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid	De weg aanpassen naar 30 km gebied. Er wordt met gemiddeld 20 km te hard gereden daar waar veel scholieren deze weg als doorgaande weg gebruiken. Levensgevaarlijk	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	Provinciale weg nadat je buren binnenkomt	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Snelheid	Door het gebrek aan fatsoenlijke drempels rijden de auto's belachelijk hard hier. Graag 30 km zone van maken.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	N320	duurzaamheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid	Voor de N320 geldt voor een groot gedeelte 100 km/h.\n In verband met milieu, CO2, NOx, en roet uitstoot een algehele snelheidslimiet van 80 km/h laten gelden. \n Tevens zal door deze maatregel de geluidsoverlast verminderen en de verkeersveiligheid toenemen.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
asch	Groene straat Asch	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	hobbel	halverwege Groenestraat gevaarlijke hobbel als gevolg van boomwortels.	wegonderhoud
asch	culemborgseweg van buren naar asch	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	80 km per uur over een lengte van 1200 meter met 1 gevaarlijke bocht.	Verkeer van Buren naar Asch vice versa kunnen 80 km p/u rijden over een lengte van ongeveer 1.200 meter. Dit tracé was altijd 60, maar omdat het een Provinciale weg is geworden is de snelheid opgevoerd naar 80. Komende van Buren vlak voor de afbuiging naar de Achterstraat te Asch staan 13 borden. Men mag dan 60 rijden, maar men komt dan van een tweebaansweg op	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					een eenbaansweg die ook gebruikt wordt door tegenliggend verkeer en wel in een onoverzichtelijke bocht, nagenoeg in de bebouwde kom. Er zijn in de laatste 10 maanden meer dan 6 ongelukken gebeurd, waarvan 3 auto's in onze tuin belandden en iedere keer zo'n 30 meter omheining platreden. Verkeer komt elkaar tegen met een veel te hoge snelheid op één baan en komen elkaar tegemoet met 120 km p/uur. Uitwijken kan alleen door te kiezen voor onze afrastering. Het is daardoor ook levensgevaarlijk om dat stuk te fietsen, want er ligt een fietspad dat aan de weg vast zit langs. Ik heb een uitgebreid verslag van de situatie geschetst in een brief naar B&W en de Gemeenteraad van Buren en Provinciale Staten Gelderland. In 1992 was er al een plan om een rondweg om Asch heen aan te leggen. We zijn nu bijna 30 jaar verder. Deze situatie MOET echt stoppen. Er is al geruime tijd bezwaar gemaakt tegen deze situatie door mede Aschenaren.	
Asch	Culemborgseweg	bereikbaarheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko		Mijn voorstel is om de snelheid op de Culemborgseweg tussen Buren en de rotonde voorbij Asch terug te brengen naar 50 km.\n \n Tevens aandacht voor de snelheidsduivels (vooral brommers) in het dorp Asch waar een 30 km zone is.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
Asch	Culemborgseweg	bereikbaarheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko		Of juist de snelheid verhogen, dan heb je er ook niet zo lang last van.	Provincie is in overleg met bewoners en gemeente om extra maatregelen. Er is draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder de inwoners.
beusichem	Beijerdstraat	fiets	Fiets: infrastructuur	Onlogische route voor fietsers	Veel fietsers fietsen nabij de Klassenburgerstraat op plaatsen waar ze niet horen te rijden. De weginrichting is ook niet duidelijk. Hoewel er een stukje fietsverbod geldt op de Beijerdstraat, zitten hier wel fietsstroken.\n \n Ook is het beter als fietsers via de Pietersteeg en de Burg. van Rijnberkstraat rijden, in plaats van via de doorgaande Beijerdstraat. Fietsers en auto's gemengd op de rijbaan is hier onveilig.	Klassenburgerstraat is een 30 km gebied waar geen fietssuggstiestrook is. Optie om fietssstrook bij Beijerdstraat ter hoogte van Pietersteeg verwijderen.
beusichem	Einde	overige aandachtspunten	Bereikbaarheid	Parkeren en wegversmallingen	Op het Einde liggen een aantal wegversmallingen. Hier wordt soms vlak achter geparkeerd. Zeker als de veerpont net aankomt, rijden veel auto's achter elkaar via het Einde. Omdat er dan weinig uitwijkmogelijkheden zijn om tegenliggers te laten passeren, stroopt het verkeer op. Vooral tussen de twee wegversmallingen in. Ook kan de lijnbus er soms moeilijk langs. Parkeren aan de andere kant van de straat (tussen de bomen, zoals vroeger ook vaak gebeurde toen de wegversmallingen er nog niet waren) is beter!	Mogelijkheid bezien voor p-plaatsen noordzijde in combi met weginrichting.
beusichem	Einde	overige aandachtspunten	Bereikbaarheid	Parkeren en wegversmallingen	Deze wegversmallingen liggen er niet voor niets, het is dus prima dat het verkeer opstroopt om de snelheid van het pont verkeer te stremmen. Deze groep pont gangers creeert in vlagen overigens de meeste overlast op het Einde, doordat deze met veel te hoge snelheid, vaak bumperklevend door Beusichem raast. Hoe meer geparkeerde autos en versperringen om deze groep hardrijders te remmen, des te beter!	Mogelijkheid bezien voor p-plaatsen noordzijde in combi met weginrichting.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	Einde	overige aandachtspunten	Bereikbaarheid	Parkeren en wegversmallingen	Hoe chaotischer het parkeren en hoe meer versmallingen, hoe meer overlast. Verwijder de versmallingen en parkeer tussen de bomen. Stel tussen de bushalte en de Keuning een parkeerverbod in zodat het daar overzichtelijker wordt en er geen gekke en gevaarlijke capriolen hoeven te worden uitgehaald.	Onderzoeken aanpassingen weginrichting Einde 30 km zone
beusichem	Kruising Smalriemseweg/De Keuning	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Slecht zicht	Ernstig slecht zicht op verkeer van rechts. Zelfs als men stil staat, zie je vrijwel geen verkeer aankomen vanuit de Smalriemseweg. Men moet op goed geluk de kruising op rijden.	Aandacht voor groen. Neemt zicht weg.
beusichem	Kruising Smalriemseweg/De Keuning	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Slecht zicht	De hele Smalriemseweg buiten de bebouwde kom is rampzalig. De weg is te smal voor het vele verkeer, dat steeds groter wordt, wat er overheen komt en de bermen zijn, ondanks het aanvullen met grond, wat er heel snel uitgereden wordt, erg gevaarlijk, zeker voor de schooljeugd, die er gebruik van maken naar Culemborg. Zijn grasblokken misschien een oplossing?	Smalriemseweg in buitengebied. Binnen wegonderhoud afwegen of bermblokken wenselijk in samenhang met agrarische verkeer en schoolfietsroute.
beusichem	Kruising Smalriemseweg/De Keuning	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Slecht zicht	Helemaal eens, je ziet verkeer van rechts op de Smalriemseweg niet of te laat aankomen. Er wordt vaak veel te hard gereden	Door aanwezige groen is zicht verminderd
beusichem	Lekbandijk richting Lekdijk Oost	fiets	Fiets: infrastructuur	Fietsers	Op drukkere momenten (weekenden, vakanties, dagen met zon) belanden fietsers regelmatig in de berm. Deze ligt een stuk lager dan de weg. Wellicht is een duidelijk fietspad een goede optie, voor kinderen ook veiliger.	De dijk wordt onderhouden door Waterschap. Een fietspad was in combinatie met de dijkverbetering niet haalbaar.
beusichem	Lekbandijk richting Lekdijk Oost	fiets	Fiets: infrastructuur	Fietsers	Misschien een herindeling van de weg: 3 m breedte met passeerplaatsen en de rest van de breedte langzaam verkeer. eventueel 1-richting verkeer, op verschillende dijkvakken tegengesteld, zodat de dijk voor doorgaand snelverkeer niet meer interessant is.	Hoeveelheid verkeer is gering ca. 550 motorvoertuigen per etmaal. Doordat dijk door verschillende doelgroepen wordt bewoond is er weinig draagvlak onder aanwonenden voor een knip of eenrichtingverkeer..
beusichem	Lekbandijk richting Lekdijk Oost	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Limiet 60km niet gehandhaafd	Op dit deel en ook binnen de bebouwde kom wordt er vaak harder dan 60 km/u (en 30 km/u) gereden.	Hoeveelheid verkeer is gering ca. 550 motorvoertuigen per etmaal. Doordat dijk door verschillende doelgroepen wordt bewoond is er weinig draagvlak onder aanwonenden voor een knip of eenrichtingverkeer..
beusichem	Ganssteeg/De Heuvel	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onduidelijkheid snelheid	De Ganssteeg en De Heuvel liggen binnen de bebouwde kom. Daarom is de maximum snelheid 30 km/h. Maar als je hier rijdt, lijkt het door het weidse landschap alsof je buiten de bebouwde kom rijdt. Veel auto's rijden daarom automatisch sneller, wat eigenlijk ook logisch is. De weg lijkt op een 60 km weg.	Door het ontbreken van bebouwing aan weerszijden van de weg zal een weggebruiker minder snel 30 km/u gaan rijden.
beusichem	Ganssteeg/De Heuvel	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onduidelijkheid snelheid	Op meerdere plaatsen staat met grote cijfers 30 aangegeven. U kunt beter logisch vervangen door stom. Gewoon opletten en je aan de regels houden die we met elkaar afspreken is heel eenvoudig. Auto rijden moet je bewust doen en niet automatisch want uiteindelijk zal je dan iemand automatisch doodrijden!!!!	Om weggebruikers te herinnenren aan de snelheid is 30 een aantal malen aangebracht.
beusichem	De Heuvel / Pietersteeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Herinrichting	Al eerder ben ik al in gesprek geweest met de gemeente over de verkeersveiligheid op de hoek De Heuvel / Pietersteeg.\n Er wordt op De Heuvel zeer hard gereden en en wordt er geen rekening gehouden met de Pietersteeg. Gevolg is vaak dat het maar net goed gaat!\n Ook wandelaars en fietsers zijn vogelvrij	De afgelopen jaren zijn een aantal drempels aangebracht met markering.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					verklaard op dit punt.\n Deze weg mag je maar 30 km pu maar is hier niet zodanig voor ingericht.\n Mijn voorstel is om tussen de watergang en de weg een eenvoudig grindpad te maken zodat de wandelaars hier veilig kunnen lopen.\n Om de snelheid te verminderen stel ik voor om de weg optisch te versmallen door hier meerdere wilgen te plaatsen en in de kruising een wegversmalling te maken.\n Ik heb al eerder een handtekeningenactie gehouden, de bewoners staan er geheel achter.\n Bezorgde bewoner	
beusichem	De Heuvel / Pietersteeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Herinrichting	Idd zijn we voor de Heuvel én de Ganssteeg bij de gemeente geweest. Maar de gemiddelde snelheid ligt nog steeds ver boven de 30 km p/u.\n Handhaving/flitspalen (verdienen zich absoluut terug) en aanpassing van de beide wegen door snelheidsremmers die wel werken zou een verbetering zijn.\n Vanaf de markt komend beseft men nog steeds niet dat het ook hier een 30 km zone is. Mede doordat de snelheidsremmers totaal geen toegevoegde waarde hebben doordat je er met 60 doorheen en overheen kunt.	Door het ontbreken van bebouwing aan weerszijden van de weg zal een weggebruiker minder snel 30 km/u gaan rijden.
beusichem	De Heuvel / Pietersteeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Herinrichting	ondersteun onderstaande reacties mbt snelheid ganssteeg/heuvel en betere inrichting wegvakken ook voor wandelaars en fietsers.	Door het ontbreken van bebouwing aan weerszijden van de weg zal een weggebruiker minder snel 30 km/u gaan rijden.
beusichem	De Heuvel / Pietersteeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Herinrichting	Eens met andere commentaren.\n \n Daaraan wil ik nog toevoegen: er rijden vaak grote landbouw-machines door de Heuvel en Ganssteeg - evenals vrachtverkeer - het zou veiliger zijn om dit zware verkeer zo veel mogelijk alleen via de Parallelweg te laten rijden. En alleen met vergunning door deze smalle toegangsweg tot het dorp. Levert veel gevaarlijke situaties op met schoolkinderen, fietsers en wandelaars.\n	Beusichem is ingesloten door agrarische percelen die onderhouden moeten worden. Aan de Ganssteeg liggen ook percelen.
beusichem	beusichem Wielstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	binnenbocht naar de school	\n \n men neemt de binnenbocht naar de school vooral als men te laat is\n \n	Is voor gedrag van verkeersdeelnemers.
beusichem	beusichem	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	Op de Wielstraat wordt veel te hard gereden	Op De Wielstraat tussen Beneden Molenweg en Sportveldlaan/Belvédèrelaan is de weg breed (daar staan bovendien nooit auto's geparkeerd) en recht, met als gevolg dat daar heel hard gereden wordt. Het kruispunt met Hofplein is daardoor heel gevaarlijk voor de vele overstekende kinderen, op weg naar school. Enkele verkeersdrempels op dit stuk, en borden met "30" zouden helpen.	Door het kruisingplateau is situatie verbeterd. De snelheid is daar ter plaatse ca. 37 km/u. (snelheid dat 85% van het verkeer daar rijdt).
beusichem	Beusichem, hoek Molenweg Ganssteeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onoverzichtelijke situatie	Komende van de Ganssteeg is de zichtbaarheid welk verkeer er van rechts (Molenweg) komt vrijwel nihil. Zelfs als je een zeer strakke, krappe bocht naar rechts neemt (richting Zoelmond) is een aanrijding mogelijk. Spiegel plaatsen, is waarschijnlijk een oplossing.	Zicht op de kruising is redelijk.
beusichem	Oranjestraat (v.a. Einde naar hoek Achterweg/Toon Beynenstraat)	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Straat is eigenlijk niet geschikt voor zwaar wegverkeer	Aan de Oranjestraat in Beusichem worden over de gehele lengte aan één zijde auto's geparkeerd. Hierdoor blijft er een rijstrook over die door al het verkeer gebruikt moet worden. Doordat er door al het verkeer (en heel vaak ook de streekbussen) vaak te hard gereden wordt, ontstaan regelmatig gevaarlijke situaties voor fietsers maar ook mede automobilisten. \n \n Een mogelijk	De buslijn verplaatsen naar de Smalriemseweg is een optie die ook met aanwonenden Smariemseweg besproken moet worden. Per etmaal rijden er ca,. 500 motorvoertuigen over de

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					oplossing zou zijn om niet-bestemmingsverkeer zoals vrachtverkeer en buslijnen te laten lopen via de Smalriemseweg. Hier wordt niet geparkeerd en is de situatie veel overzichtelijker.	Oranjestraat. Zwaar vrachtverkeer rijdt er nauwelijks. Er zijn een aantal bedrijven die bevoorraad moeten worden.
beusichem	Oranjestraat (v.a. Einde naar hoek Achterweg/Toon Beynenstraat)	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Straat is eigenlijk niet geschikt voor zwaar wegverkeer	In de Oranjestraat staan op veel plekken huizen dicht langs de weg. De streekbussen rijden er meestal te hard of trekken hard op, om de geparkeerde autos heen. Dit zware verkeer zorgt veel geluidsoverlast en trillingen in huis.\n \n Vanaf kruispunt de Keuning richting het centrum is de Oranjestraat enkele honderden meters juist erg breed en geasfalteerd waardoor de straat daar niet meer het karakter heeft van een weg met een maximum snelheid van 30 km/h. Hierdoor rijdt het verkeer vaak erg hard rijdt en komt met hoge snelheid het smallere stuk van de Oranjestaat in razen. \n	Eerste gedeelte Oranjestraat met minder woningen ligt snelheid hoger dan overige gedeelte.
beusichem	Oranjestraat Beusichem	verkeersveiligheid	Openbaar vervoer	Snelheid en buslijn	Door de Oranjestraat loopt een buslijn. Helaas rijden deze buschauffeurs (uitzonderingen daargelaten structureel te hard) Doordat de Oranjestraat smal is (er wordt ook geparkeerd) zou de buslijn eigenlijk niet door deze straat moeten lopen. Een beter alternatief is dat de buslijn door de Smalriemseweg in Beusichem gaat lopen.	In overleg met inwoners Smalriemseweg treden over verplaatsen busroute.
beusichem	Oranjestraat Beusichem	verkeersveiligheid	Openbaar vervoer	Snelheid en buslijn	Klinkt als het afschuiven van een overlast probleem van de ene groep inwoners naar de andere groep inwoners. De Smalriemseweg heeft al problemen genoeg ... Beter een andere oplossing zoeken, waar iedereen wat aan heeft.	In overleg met inwoners Smalriemseweg treden over verplaatsen busroute.
beusichem	Oranjestraat Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Snelheid en buslijn	Het houden aan de snelheid, 30km, op de Oranjestraat is door veel bestuurders kennelijk een brug te ver. Er wordt veels te hard gereden. Met name 's avonds en in de nachtelijke uren is het een racebaan.\n Verkeersremmende maatregelen kunnen hier wat aan doen - bijvoorbeeld door op enkele plaatsen wegversmallingen aan te brengen zoals dit op de Molenweg is gebeurt.\n De praktijk is nu dat bijna alle bewoners maar ook bezoekers de auto aan een zijde van de Oranjestraat parkeren. Dit is een gewoonte. Zouden bewoners ook de andere zijde van de straat gebruiken dan zou dit verkeersremmend kunnen werken. Dit is nu echter niet aan de orde.\n Resumé: verkeersremmende maatregel conform de nu aangebrachte versmalling aan de Molenweg zou een oplossing kunnen zijn.	Door alternerend parkeren in te voeren, zoasls in Zoelmond versmal je de rijbaan en wordt het passeren bemoeilijkt en gaat de sneleheid omlaag..
beusichem	Huisarts	parkeren	Parkeren: overig	Parkeren op de weg in een bocht	Mensen zijn te lui om de parkeervakken te gebruiken waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan op de weg in de bocht	Parkeren in de bocht mag niet. Handhaven.
beusichem	Onoverzichterlijke kruising	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	slecht zicht	vanuit de achterweg aankomend op deze kruising is verkeer van rechts slecht te zien	Het zicht naar rechts is prima.
beusichem	Recycle bakken Achterweg	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	Parkeren op de weg in een bocht	Ondanks dat er parkeervakken zijn wordt hier vaak geen gebruik van gemaakt en staat men stil op de weg in een bocht	Er zijn p-vakken aanwezig.
beusichem	beneden molenweg thv kombord	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	snelheid	geen snelheidsremmende maatregelen (versmallingen) meer na nieuw asfalt. Auto's met hoge snellheid de bebouwde kom van Beusichem in	De auto's komen niet met hoge snelheid Beusichem in. Maatregelen zijn afgestemd met aanwonenden.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	beneden molenweg thv wategang	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	snelheid	geen wegversmalling meer on snelheid te reduceren	Door kruisingplateau Beneden Molenweg-Wielstraat wordt snelheid gereduceerd.
beusichem	beneden molenweg thv huisnummer 9	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	snelheids aanduding	geen aanduiding meer op de weg nog middels een verkeersbord die de max. snelheid '30' aangeeft	Ter hoogte van hnr 9a zijn 2 kompotalen Beusichem met 30 km.
beusichem	markt	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	snelheid	hoge snelheid auto's op de markt	De gemeten snelheid op de Markt bedraagt ca. 35- tot 37 km/u (V85).
beusichem	Smalriemseweg - Einde	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Rondweg Beusichem	Goedemorgen, er komt veel doorgaand verkeer door deze straten waaronder ook traktoren en oogstmachines. Graag een rondweg om de verbinding te maken tussen het industrieterein Beusichem en de Veerweg. Er zijn volgens mij al eerder plannen geweest, maar helaas nog niet gerealiseerd. Afgelopen jaar zijn er ook weer ongelukken geweest op deze wegen, zie bv. \n \n https://stadtiel.nl/lokaal/veel-materi%C3%ABle-schade-bij-aanrijding-beusichem-617965	Rondweg is in 2009 onderzocht. Destijds was een bedrag van € 1,4 miljoen noodzakelijk voor de aanleg. De aanname was dat de eigen inwoners geen gebruik maakten van deze weg en het om die reden geen zinvolle investering was.
beusichem	Smalriemseweg - Einde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Rondweg Beusichem	Mee eens, er is te veel verkeer bestaande uit zware traktoren en oogstmachines die zich dagelijks over het Einde verplaatsen.\n \n Tevens veel te hard rijdend verkeer van en naar de pont elke ochtend en avond!	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont te verlagen.
beusichem	Voor de basisschool	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	Parkeren en stilstaan voor de school levert gevaarlijke situaties op	Voor de PWA basisschool in Beusichem kan worden stilgestaan en geparkeerd, voor kinderen en ouders die aan komen fietsen of lopen levert dit soms gevaarlijke situaties op. Idealiter parkeerplekken iets verder bij de school vandaan zodat kinderen tot aan het schoolplein veilig kunnen fietsen.	Mogelijk bij grote aanpassingen aan de school en herinrichting schoolplein en omgeving parkeersituaties aanpassen.
beusichem	Voor de basisschool	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Parkeren en stilstaan voor de school levert gevaarlijke situaties op	En er wordt vaak tegen de rijrichting in gereden.	Mogelijk bij grote aanpassingen aan de school en herinrichting schoolplein en omgeving parkeersituaties aanpassen.
beusichem	Voor de basisschool	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Parkeren en stilstaan voor de school levert gevaarlijke situaties op	Tijdens het brengen en halen van de kinderen ontstaat er ieder dag een gevaarlijke situatie voor voetgangers, fietsers en autorijders. De auto’s staan vaak dubbel geparkeerd, kinderen rennen over de straat en fietsers, doorgaand verkeer, zijn geneigd over de stoep te fietsen. Al met al zeer chaotisch en gevaarlijk, mede gezien de haast van de diverse (groot)ouders van deze kinderen. Ook gevaarlijke situaties aan de Versendael met onoverzichtelijke bochten en geparkeerde auto’s van de schoolbrengers/ halers. Elders veilige parkeerplaatsen creëren zou een oplossing kunnen zijn.	Mogelijk bij grote aanpassingen aan de school en herinrichting schoolplein en omgeving parkeersituaties aanpassen.
beusichem	Dijk tussen Beusichem en Culemborg	fiets	Fiets: infrastructuur	Geen/nauwelijks ruimte voor fietsers	Er wordt veel gefietst op de dijk, gelijktijdig wordt er slechts weinig rekening gehouden met fietsers en rijden er ook veel tractoren e.d. Duidelijk aangeven waar fietsers kunnen fietsen zodat gemotoriseerd verkeer met name hier rekening mee kan houden. Fietsen langs de weilanden (onderlangs) is helemaal gevaarlijk voor fietsers, slechte bermen en automobilisten die veel te hard rijden	Betreft een 60 km zone waaraan erven worden ontsloten. Fietsers en gemotoriseerd verkeer delen de dijken.
beusichem	Dijk tussen Beusichem en Culemborg	fiets	Fiets: infrastructuur	Geen/nauwelijks ruimte voor fietsers	Eens!	Betreft een 60 km zone waaraan erven worden ontsloten. Fietsers en gemotoriseerd verkeer delen de dijken.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	Dijk tussen Beusichem en Culemborg	fiets	Fiets: infrastructuur	Geen/nauwelijks ruimte voor fietsers	Eens	Betreft een 60 km zone waaraan erven worden ontsloten. Fietsers en gemotoriseerd verkeer delen de dijken.
beusichem	Los fietspad gewenst langs de gehele N320	fiets	Fiets: infrastructuur	Veilige schoolroute maken	Langs de gehele N320 zou de provincie Gelderland een fietspad moeten maken los van de ventweg die er ligt. De schoolgaande jeugd in de gehele gemeente Buren gebruikt deze ventweg om te fietsen. Echter deze is ook in gebruik bij landbouwverkeer (al levert dat blijkt relatief weinig overlast op heb ik van mn zoon begrepen), maar vooral auto's die geen zin hebben om in een file te wachten bij rotondes of langzaam verkeer even via de vent weg willen inhalen scheuren nogal hard langs de fietsende schooljeugd over de ventweg.\n Dit zouden we met spoed moeten aanpakken!	Gelet op hoeveelheid fietsers mogelijkheid onderzoeken om fietsstraat te ontwikkelen vanaf Delsteeg tot grens met Culemborg. Fietsstraat auto te gast.Het westgegedeelte van de N320 is voorzien van parallelwegen en ontbeert een vrijliggend fietspad. Met maatwerk is waarschijnlijk meer te bereiken.
beusichem	Los fietspad gewenst langs de gehele N320 of fietsstraat	fiets	Fiets: infrastructuur	Veilige schoolroute maken	Soms rijd ik met de auto maximaal 60 km/h de parallelweg.\n Bij het passeren van fietser etc. veel minder dan 60.\n Dit omdat ik 100 km/ h op de provinciale weg veel te hard vind (zou 80 km/h moeten worden, denk aan het milieu).\n Een apart fietspad lijkt mij niet nodig. De parallelweg kan ook de functie krijgen van fietspad, waar auto's te gast zijn. Bij de bibliotheek in Geldermalsen loopt ook zo'n weg.	Gelet op hoeveelheid fietsers mogelijkheid onderzoeken om fietsstraat te ontwikkelen vanaf Delsteeg tot grens met Culemborg. Fietsstraat auto te gast. Het westgegedeelte van de N320 is voorzien van parallelwegen en ontbeert een vrijliggend fietspad. Met maatwerk is waarschijnlijk meer te bereiken.
beusichem	Smalriemseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeersveiligheid	De verkeersveiligheid is op de Smalriemseweg is ver te zoeken. Zeer onveilig voor kinderen op de fiets, maar ook voor ouderen die zich alleen maar verplaatsen kunnen met een rollator. Parkeer plaatsen zijn er niet met alle gevolgen van dien. Daarnaast komt er veer zwaar verkeer over de Smalriemseweg waardoor de veiligheid in het geding komt. Tevens wordt er veel te hard gereden op de Smalriemseweg. 80km per uur is daarbij geen uitzondering. Al met al is de Smalriemseweg een zeer onveilige weg. 2 oplossingen zijn naar mijn mening op korte termijn noodzakelijk. ten eerste meerdere parkeerhavens, daar is voldoende plek voor aanwezig. Ten tweede een ontsluiting waarbij de Smalriemseweg wordt ontlast. Hopende dat u als gemeente hier gehoor aan zult geven, want hier is de veiligheid ver te zoeken.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeersveiligheid	Helemaal mee eens, goed verwoord! (Een regelmatige passant)	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont te verlagen.
beusichem	Delsteeg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijk voor fietsverkeer / afsluiten voor auto's in spits	Op deze route veel fietsverkeer i.h.b. van schoolgaande jeugd. Oplossing: afsluiten voor gemotoriseerd verkeer tijdens de spits.	Mogelijk combi met fietsstraat
beusichem	Delsteeg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijk voor fietsverkeer / afsluiten voor auto's in spits	Niet afsluiten, wel aangepaste snelheid	Mogelijk combi met fietsstraat
beusichem	Nieuwstraat, Beusichem	bereikbaarheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onlogische afsluiting Nieuwstraat - Toon Beynenstraat	Een onlogische afsluiting tussen de Nieuwstraat en de Toon Beynenstraat. Weghalen van deze afsluiting bevordert de stroomstroming richting de nieuwe wijk Hooghendijck en de verdeling van het verkeer door Beusichem. De drukke route langs	Bij ontwikkeling van Hooghendijk is verkeersstructuur onderzocht en vastgelegd. Voor wijzigingen hierop is geen draagvlak.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					de ouderenhuisjes aan de Zoetzandselaan wordt hierdoor ook ontlast.	
beusichem	Nieuwstraat, Beusichem	bereikbaarheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onlogische afsluiting Nieuwstraat - Toon Beynenstraat	Slecht idee!!! Is erg smal en wordt veel door schoolgaande jeugd op de fiets gebruikt. Door aanwezigheid Zoetzand gaat dit geheid ongevallen op leveren.	Bij ontwikkeling van Hooghendijk is verkeersstructuur onderzocht en vastgelegd. Voor wijzigingen hierop is geen draagvlak.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hoge snelheden op Smalriemseweg	De Smalriemseweg in Beusichem is een 30km straat, maar oogt als een 80km weg. En die snelheid wordt dan ook regelmatig gehaald door allerlei soorten verkeer (zie ook de metingen van de gemeente in de afgelopen jaren). Hier moet dringend wat aan gebeuren!	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hoge snelheden op Smalriemseweg	De kanten buiten de bebouwde kom zijn heel slecht! Zitten veel gaten in !	Betreft klacht over wegonderhoud.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hoge snelheden op Smalriemseweg	Een snelheidslimiet van 30 km is erg ongeloofwaardig op deze drukke doorgaande weg! Graag weer terug naar 50 km, dat past beter bij de straat.\n \n Eens: De Smalriemseweg buiten de bebouwde kom is inderdaad erg slecht, vooral de diepe gaten in de bermen.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hoge snelheden op Smalriemseweg	Terug naar 50km komt overeen met het aanpassen van de regels, omdat men zich niet aan de regels houdt. Terwijl die regels (in dit geval de 30km beperking) er niet voor niets zijn. De Smalriemseweg is onderdeel van een woonwijk met spelende kinderen, wandelaars, fietsers (veel schoolgaande jeugd), uitritten direct aan de straat, etc. Daar hoort geen 50km/u bij. Dat de gemeente de Smalriemseweg een aantal jaren geleden zo vreemd heeft ingericht, is een grote fout geweest (dat geluid hoor je zelfs in het gemeentehuis). Maar kan hersteld worden door allerlei snelheidsremmende maatregelen.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hoge snelheden op Smalriemseweg	Eens met de vorige reactie. Hier 50 km-zone van maken zou de omgekeerde wereld zijn. Mensen vergeten dat de 'hoofdroute' naar Culemborg via de provinciale weg is en naar Wijk bij Duurstede via het wijkse veer. Andere routes zijn vanzelfsprekend toegestaan, maar er dan wel rekening mee houden dat je door een woonwijk rijdt, waar 30km de norm is.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hoge snelheden op Smalriemseweg	De huidige weg leidt inderdaad tot hogere snelheden. Echter is dit wel een van de belangrijkste ontsluitingswegen van het dorp. De weg moet ook als zodanig ingericht zijn, want men moet voorkomen dat verkeer via andere wegen (zoals Oranjestraat of Sportveldstraat) gaat rijden. De Smalriemseweg zou wel als ontsluitingsweg (formeel limiet 50 km) ingericht moeten zijn, maar met snelheidsremmers zodat de daadwerkelijke snelheid ergens rond de 40 ligt. Een soort tussenvariant tussen woonstraat en ontsluitingsweg zeg maar. Zo wordt het veilig voor omwonenden én weggebruikers.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	De Keuning, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Zwaar verkeer door smalle 30km straat	De Keuning is een smalle straat, waar echter zeer veel zwaar verkeer doorheen gaat. Zeer onveilig, veel overlast en regelmatig kapot gereden hagen/schuttingen/voertuigen.	Na realisatie Hooghendijck zal aandeel vrachtverkeer verminderen.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	De Keuning, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Zwaar verkeer door smalle 30km straat	De Keuning is inderdaad best onoverzichtelijk. Soms staan er veel auto's geparkeerd. Ook oogt de straat erg smal door flink wat overhangend groen.\n Het gaat om het deel tussen Oranjestraat en Smalriemseweg.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Ontbreken van trottoir	De Smalriemseweg is een zeer drukke weg waar hard gereden wordt. Des te opmerkelijk is dat er aan een deel van de Smalriemseweg géén trottoir ligt, en wandelaars en kinderen op de weg moeten lopen.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Veel zwaar verkeer door fruitbedrijf Bunt	Bunt Fruit aan de Smalriemseweg in Beusichem zorgt voor veel zwaar verkeer door de dorpskern, meerdere keren per dag. Verplaatsen van de toegang tot het bedrijf via de achterkant (aansluiten op het industrieterrein) is een zeer eenvoudige optie (toegangsweg op het industrieterrein ligt al klaar). Scheelt heel veel verkeer door het dorp en veel gevaarlijke situaties.	Mogelijk onderzoek op haalbaarheid. Betreft een lengte van minimaal 300 meter.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Veel zwaar verkeer door fruitbedrijf Bunt	Klopt! Aansluiting aan de kant van het industrieterrein ligt er al.	Mogelijk onderzoek op haalbaarheid.
beusichem	De Keuning, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Ontbreken van trottoir	Aan westzijde van De Keuning ontbreekt een trottoir. Zeer gevaarlijk voor aanwonenden.	Het profiel is te smal.
beusichem	Kruising Einde/De Keuning/Oranjestraat, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Door hoge snelheden en veel verkeer zeer gevaarlijke kruising	Door hoge snelheden en veel verkeer is dit een zeer gevaarlijke kruising.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Kruising Einde/De Keuning/Oranjestraat, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Door hoge snelheden en veel verkeer zeer gevaarlijke kruising	Voorheen was deze kruising anders ingericht, met afgebogen voorrang (Einde richting Smalriemseweg) en een drempel bij het uitrijden van de Oranjestraat. Toen waren de snelheden minder hoog.	Toen was er nog een diervoederbedrijf gevestigd aan het Einde en bedroeg de maximum snelheid 50 km/u .
beusichem	Oostzijde wijk Hooghendijck, Beusichem	bereikbaarheid	Bereikbaarheid	Ontsluiting via oostzijde wijk Hooghendijck in Beusichem is een probleem	Ontsluiting via oostzijde wijk Hooghendijck in Beusichem is een probleem. Afsluiting Nieuwstraat opheffen?	Bij ontwikkeling van Hooghendijk is verkeersstructuur onderzocht en vastgelegd. Voor wijzigingen hierop is geen draagvlak van bewoners die hiervan nadeel ondervinden..
beusichem	Kruising Beijerdstraat/Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Belachelijk gevaarlijke/onoverzichtelijke kruising	De kruising Beijerdstraat/Smalriemseweg/Achterweg (Beusichem) is onoverzichtelijk en leidt zeer regelmatig tot gevaarlijke situaties. Is tevens een punt waar veel schooljeugd voorbij komt.	Het kruispunt krijgt veel verkeer te verwerken. In periode 2014-2020 geen enkel ongeval geregistreerd.
beusichem	Parallelweg Noord, Beusichem	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Volwaardige weg met apart fietspad van maken om verkeer door dorpskern te weren	De Parallelweg Noord langs de Meent in Beusichem uitbreiden tot een volwaardige weg met apart fietspad om het vele sluip- en zwaar verkeer door de dorpskern te verminderen.	Er is onvoldoende ruimte tussen de provincialeweg en de Meent. Alle grond is in eigendom van de provincie Gelderland en het Recreatieschap .Smalriemseweg is voldoende breed om het aanbod te verwerken.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Veel zwaar verkeer	Veel zwaar (en vaak te hard rijdend) verkeer op de route via Smalriemseweg door Beusichem.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Veel zwaar verkeer	Is zeker waar! Gevolgen: onveiligheid, geluid, fijnstof, scheuren in huizen. Is iedereen al jaren een doorn in het oog. Moet echt een keer aangepakt worden!	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	Veerpont Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Geen zwaar verkeer toestaan op veerpont	Een kleinere pont die niet geschikt/toegankelijk is voor zwaar verkeer scheelt heel verkeersoverlast in het dorp.	Er geldt nu een max van 40 ton.
beusichem	Smalriemseweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	Parkeren op stoep niet toestaan	Het valt op dat langs de Smalriemseweg veel op de stoep wordt geparkeerd, terwijl er op de straat voldoende ruimte is. Gevaarlijk voor voetgangers die over de straat moeten. Strenger handhaven en/of obstakels plaatsen langs de stoep.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg (Beusichem)	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Racebaan	Maak van deze racebaan weer een gewone 30km straat!	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg (Beusichem)	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Racebaan	De Smalriemseweg is een belangrijke ontsluitingsweg. 30 km past totaal niet bij deze straat! Vroeger was dit gewoon 50 km voorrangsweg, dat werkte beter, overzichtelijker en daarmee verkeersveiliger.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg (Beusichem)	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Racebaan	Het is niet voor niets een 30km straat geworden. Veiligheid van andere weggebruikers en aanwonenden staat voorop. Daarnaast is het qua geluid en fijnstof geen pretje om aan een straat te wonen of te wandelen of te fietsen waar 50 - 80 km/uur wordt gereden.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Smalriemseweg in Beusichem	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Onveilige fietsroute voor scholieren	Veel scholieren fietsen via de Smalriemseweg richting hun school in Culemborg. Deze route is door het vele, hard rijdende sluipverkeer en zwaar agrarisch en vrachtverkeer erg onveilig.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Beijerdstraat / De Meent	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onveilige kruising	Onveilige situaties door veel fietsverkeer (vooral jeugd op weg naar school of De Meent) i.c.m. veel auto-/vrachtverkeer	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Beijerdstraat / De Meent	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onveilige kruising	Veel fietsers fietsen tegen de richting in of over de rijbaan	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Einde, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Veel sluip- en zwaar verkeer	Veel (hard rijdend) sluip- en zwaar verkeer in combinatie met een 30km straat zonder stoep en fietspad. Levensgevaarlijk voor wandelaars, fietsers en spelende kinderen.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Einde, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Veel sluip- en zwaar verkeer	Het Einde is een doorgaande route met veel monumentale gebouwen. Die sfeer en uitstraling graag wel zou houden! Beter oude situatie terug, toen werd er niet op de weg geparkeerd en waren er geen wegversmallingen. Einde was voorrangsweg en 50 kilometerroute, dat past beter bij het doorgaande karakter van de straat	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Einde, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Veel sluip- en zwaar verkeer	Eens met laatste reactie! De oude situatie (voorrangsweg, 50 km, geen parkeren) was beter en vooral ook overzichtelijker. Daardoor was er betere verkeersveiligheid. Ben hier opgegroeid en gebruik de weg nog dagelijks. De oude situatie past beter bij de straat dan nu het geval is.\n \n Ik mis ook de kippen en ganzen nog wel die enkele jaren geleden altijd op de weg liepen. Waren goede snelheidsremmers...	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Beijerdstraat (Beusichem)	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	30km zone uitbreiden tot begin Beijerdstraat (vanaf rotende N320)	30km zone uitbreiden tot begin Beijerdstraat (vanaf rotende N320), om algemene verkeersveiligheid in dit deel van Beusichem te verhogen.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	Beijerdstraat (Beusichem)	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	30km zone uitbreiden tot begin Beijerdstraat (vanaf rotende N320)	Oneens, dat is totaal niet geloofwaardig op deze doorgaande weg!\n Beter is de fietsers via de Pietersteeg laten fietsen.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Lekdijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Afsluiten voor toerende motorrijders	Doe zoals andere gemeentes ook doen: sluit de dijk af voor de veel overlast veroorzakende toerende motorrijders!	Maatregelen in regionaal verband afspreken. Aandeel hardrijders monitoren. Handhaven.
beusichem	Lekdijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Afsluiten voor toerende motorrijders	Lopik is een goed voorbeeld. Waarom kan dat hier niet?	Maatregelen in regionaal verband afspreken. Aandeel hardrijders monitoren. Handhaven.
beusichem	Lekdijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Afsluiten voor toerende motorrijders	2020 / 08:31\n Alleen op alle motorrijders richten is discriminatie.\n Een paar zouden het dan verpesten voor een grote groep, en die rotte appels zitten in alle groepen verkeersdeelnemers.\n Dus algemene maatregelen: aparte ruimte wandelaars en langzame fietsers.\n Remmende maatregelen/obstakels geven alleen maar meer geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer.	Maatregelen in regionaal verband afspreken. Aandeel hardrijders monitoren. Handhaven.
beusichem	Smalriemseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Handhaven 30km!!!	Zet een snelheidscamera neer! Dat verdient zich no-time terug!	Maatregelen in regionaal verband afspreken. Aandeel hardrijders monitoren. Handhaven.
beusichem	Smalriemseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Handhaven 30km!!!	Helemaal mee eens. Of af en toe een politie controle.\n Wedden dat het dan heel gauw beter wordt?	Maatregelen in regionaal verband afspreken. Aandeel hardrijders monitoren. Handhaven.
beusichem	De Keuning in Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Éénrichtingsverkeer van maken	De Keuning is smal en kort, en de kruisingen zijn onoverzichtelijk en gevaarlijk. Er wordt veel en hard gereden. Inclusief veel zwaar verkeer dat elkaar niet fatsoenlijk kan passeren. Creëer daarom andere routes door het dorp (verspreid het verkeer) en maak De Keuning een éénrichtingstraat.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen. Afsluiten de Keuning heeft gevolgen voor alle aanliggende wegen die krijgen dan veel meer verkeer te verwerken.
beusichem	De Keuning in Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Éénrichtingsverkeer van maken	Geen verkeerd idee.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen. Afsluiten de Keuning heeft gevolgen voor alle aanliggende wegen die krijgen dan veel meer verkeer te verwerken.
beusichem	route pont	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone en verkeersveiligheid	Bestemming route van provinciale weg naar pont (Beijerdstraat-Smalriemseweg-Keuning-Einde) als doorgaande route past niet bij een 30 km zone. Er wordt met name in de spits vaak (veel) te hard gereden.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	smalriemseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone en verkeersveiligheid	Richt daarom de Smalriemseweg in als een echte 30km straat! Met bijvoorbeeld: plantenbakken, klinkers i.p.v. asfalt, parkeervakken, gescheiden fietspad, etc. Dat deze weg nu als doorgaande route wordt gebruikt moet immers ontmoedigd worden.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	smalriemseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone en verkeersveiligheid	De Smalriemseweg is een doorgaande weg. Ontmoedigen om dit als doorgaande weg te gebruiken is dan ook onzin! Dan zou verkeer via andere wegen zoals de Oranjestraat moeten rijden...	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					De Smalriemseweg verdient zeker een betere inrichting, maar dan als ontsluitingsweg (50 km/h met vrijliggende fietspaden).	
beusichem	route pont	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone en verkeersveiligheid	Bestemming route provinciale weg naar pont (Beijerdstraat-Smalriemseweg-Keuning-Einde) als doorgaande route past niet bij een 30 km zone. Er wordt met name tijdens de spits vaak (veel) te hard gereden.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	route pont	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone en verkeersveiligheid	Bestemming route provinciale weg naar pont (Beijerdstraat-Smalriemseweg-Keuning-Einde) als doorgaande route past niet bij een 30 km zone. Er wordt met name tijdens de spits vaak (veel) te hard gereden.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	route pont	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone en verkeersveiligheid	Bestemming route provinciale weg naar pont (Beijerdstraat-Smalriemseweg-Keuning-Einde) als doorgaande route past niet bij een 30 km zone. Er wordt met name tijdens de spits vaak (veel) te hard gereden.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	route pont	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone en verkeersveiligheid	Bestemming route provinciale weg naar pont (Beijerdstraat-Smalriemseweg-Keuning-Einde) als doorgaande route past niet bij een 30 km zone. Er wordt met name tijdens de spits vaak (veel) te hard gereden.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	route pont	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	30 km zone en verkeersveiligheid	50 kilometer en voorrangskruisingen past inderdaad beter op deze route. Dat was hier vroeger ook zo	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	route pont	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	30 km zone en verkeersveiligheid	Eens! Duidelijke 50 kilometerroute van maken met voorrangswegen. Dat is een stuk overzichtelijker en levert meer veiligheid op.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	route pont	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone en verkeersveiligheid	Veiliger voor wie? Voor de automobilist die zsm thuis of op z'n werk wil zijn? In ieder geval niet voor de andere weggebruikers en kinderen en huisdieren. 30km is prima en als iedereen zich eraan houdt is er niets aan de hand!	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	uitrit keuning	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	30 km zone en verkeersveiligheid	2 uitritten zonder trottoir geven bij in- en uitrijden regelmatig problemen door hard-rijdend verkeer.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	uitrit keuning	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	30 km zone en verkeersveiligheid	Betreft hier uitritten aan De Keuning.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Beusichem	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	Overlast	Met name in de weekenden vaak overlast door (groepen) motoren. Ke	Maatregelen in regionaal verband afspreken. Aandeel hardrijders monitoren. Handhaven.
beusichem	Kern Beusichem (smalriemseweg)	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Afsluiten voor lanbouwverkeer	De Smalriemseweg is een racebaan voor landbouwverkeer van/naar akkers in het hoogseizoen. Svp afsluiten voor landbouwverkeer en andere route hiervoor aangeven.	Maatregelen in regionaal verband afspreken. Aandeel hardrijders monitoren. Handhaven.
beusichem	N320	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Inhalen op de provinciale weg	Verkeer langzamer dan 45 km per uur niet meer op de provinciale weg in combinatie met een inhaalverbod. Het aantal bijna-ongelukken dat ik zie gebeuren kost me een paar jaar van mijn leven.	Op de N320 bij Beusichem zijn 45 auto's verboden.
beusichem	Van Lekdijk naar kruising Einde en andersom	openbaar vervoer	Openbaar vervoer	streekbus	Bus rijdt te hard omhoog en omlaag: 30 km zone!	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	Van Lekdijk naar kruising Einde en andersom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	te hard rijden	Er geldt hier 30KM, er wordt over het algemeen veel harder gereden, zeker tijdens de spitsperiode door hoge verkeersintensiteit van en naar pont. Dit begint al om 06.30 uur.\n Inrichting van de rijbaan aanpassen om snelheid van verkeer te remmen. \n Betere aanduiding van 30KM zone.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Van Lekdijk naar kruising Einde en andersom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	te hard rijden	Er geldt hier 30KM, er wordt over het algemeen veel harder gereden, zeker tijdens de spitsperiode door hoge verkeersintensiteit van en naar pont. Dit begint al om 06.30 uur.\n Inrichting van de rijbaan aanpassen om snelheid van verkeer te remmen. \n Betere aanduiding van 30KM zone.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Van Lekdijk naar kruising Einde en andersom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	te hard rijden	Er geldt hier 30KM. Er wordt over het algemeen veel te hard gereden op het Einde, zeker tijdens de spits van en naar de pont welke al om 06.30 uur begint.\n \n Aanpassen van de rijbaan/inrichting om te snel rijden te voorkomen\n Betere aanduiding van de maximum snelheid (borden)	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Van Lekdijk naar kruising Einde en andersom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	te hard rijden	Het Einde is vanouds een doorgaande weg. Graag de weg beter inrichten als doorgaande weg. Voorheen gold hier 50 km en stond er markering op de straat. Ook werd er niet op de rijbaan geparkeerd, maar tussen de bomen in de berm.\n \n Een 50 km inrichting past beter bij de doorgaande functie van de straat.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Van Lekdijk naar kruising Einde en andersom	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	te hard rijden	Er geldt hier 30KM. Er wordt over het algemeen veel te hard gereden op het Einde, zeker tijdens de spits van en naar de pont welke al om 06.30 uur begint.\n \n Aanpassen van de rijbaan/inrichting om te snel rijden te voorkomen\n Betere aanduiding van de maximum snelheid (borden)	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	lekdijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	overlast grote groepen motoren en autogroepen	fietsers, wandelaars en racefietsgroepen zorgen al voor veel verschillende snelheden en daarmee risico's. De grote slierten oldtimers, oude vrachtwagens, oude legervoertuigen, oude scooters, snorfietshobbyisten willen allemaal in tempo toeren. Verkeersonveilig en veel overlast. En zonder vergunning of controle. Op websites van motoren staat Beusichem net als afslag voor 'rondje Betuwe', kun je hier lekker gas geven. Camera-controle? Motoragenten? Verkeersdrempels verbeteren tot verkeersremmers? Wegdek dijk aanpassen zoals aan de overkant bij Houten.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	lekdijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	overlast grote groepen motoren en autogroepen	Sinds er verkeersdrempels liggen op de dijk, is de overlast vele malen groter dan toen ze er niet lagen. Motoren hebben geen last van drempels (gewoon even gaan staan en je voelt er niets van). Geladen landbouwvoertuigen hebben voldoende massa om niet te stuiteren dus rijden onverminderd door. Lege landbouwvoertuigen stuiteren lekker over de drempels heen en veroorzaken zo veel meer overlast dan wanneer ze rustig door kunnen rijden. De meeste personenauto's remmen wel iets af, maar die reden mijns inziens al niet structureel te hard. Elke verkeersremmer zorgt voor overlast (stuiteren of afremmen/optrekken). Ik pleit voor het verwijderen van de drempels en het af en toe houden van een controle. Dat levert het minste overlast op en zal bij voldoende ruchtbaarheid het meeste opleveren.	60 km zone moet je inrichten anders wordt er niet gehandhaafd.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	lekdijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	overlast grote groepen motoren en autogroepen	Alleen op alle motorrijders richten is discriminatie.\n Een paar zouden het dan verpesten voor een grote groep, en die rotte appels zitten in alle groepen verkeersdeelnemers.\n Dus algemene maatregelen: aparte ruimte wandelaars en langzame fietsers.\n Remmende maatregelen/obstakels geven alleen maar meer geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer.	Maatregelen in regionaal verband afspreken. Aandeel hardrijders monitoren. Handhaven.
beusichem	kruising Lekdijk Einde en Veerweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	gevaarlijke kruising	Buren wil ook een toeristische gemeente zijn. Die toeristen op fiets, snorfiets en noem maar op staan vaak stil op de kruising, zich onbewust van verkeersrisico onoverzichtelijke kruising. Ondertussen rijdt het sluipverkeer vol gas heen en weer. Beter op kruising remmend te maken door ronde verkeersdrempel zoals in centrum Culemborg bij bejaardentehuis.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	kruising Lekdijk Einde en Veerweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	gevaarlijke kruising	De gemeente Culemborg is niet voor niets bezig om alle 'platte pannenkoeken' op de Weidsteeg te verwijderen.....\n \n Bovendien remt de punaise op de kruising Weidsteeg/Oostersingel in Culemborg (bij het bejaardenhuis) op zichzelf niet, maar dat komt doordat deze kruising erg onoverzichtelijk is en iedereen daardoor stil gaat staan voor men de kruising op rijdt. Compleet andere situatie dan in Beusichem het geval is.\n \n Wel graag gladde rode klinkers op deze kruising Lekdijk/Veerweg vervangen door iets anders. Het gebeurt met enige regelmaat dat er een van de dijk (bocht Einde) af glijdt.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	kruising Lekdijk Einde en Veerweg	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	wandelen	Er zijn weinig tot geen wandel mogelijkheden anders dan over de dijk waar je als voetganger niet veilig loopt met auto's die met minimaal 60KM uur langsrazen. Dit is een prachtig natuurgebied waar ook een veilige ruimte voor wandelaars zou moeten zijn.\n \n	Afspraken maken met Waterschap Rivierenand.
beusichem	Veer	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Veerpont faciliteert sluipverkeer door dorp	Vanouds is het veer een pont voor sluipverkeer. Vroeger bleek uit de pontcijfers dat de drukte in de spits lag, of bij ongevallen op de snelweg. Tegenwoordig is volgens het veerbedrijf zelf de drukte uitgesmeerd over de hele dag, plus de toeristen die ook niet meer alleen in het weekeinde komen. Dat betekent voortdurend verkeersoverlast langs de doorgaande wegen door het hele dorp. Waarom moeten wij opdraaien voor doorgaand sluipverkeer? Vaartijden beperken in combinatie met vergunning voor inwoners: de discussie moet worden gevoerd.	Betreft een particulier veer.
beusichem	Veer	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Veerpont faciliteert sluipverkeer door dorp	Sluipverkeer? Dit is gewoon een doorgaande route naar Wijk bij Duurstede!!!	Veer wordt gebruikt door diverse doelgroepen.
beusichem	Veer	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Veerpont faciliteert sluipverkeer door dorp	Het zou al heel veel schelen als de pont kleiner wordt en geen zwaar verkeer meer overzet.	Veer wordt gebruikt door diverse doelgroepen.
beusichem	Veer	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Veerpont faciliteert sluipverkeer door dorp	Gaan we toch lekker allemaal omrijden over de A2 brug of bij Rhenen. Of moeten er hier bruggen komen, waardoor nog meer verkeer ?	Veer wordt gebruikt door diverse doelgroepen.
beusichem	Einde, Smalriemsweg	fiets	Fiets: infrastructuur	fiets	Grote delen dorp zijn fietsonvriendelijk. Markering in kleur en witte stroken zou op Einde en op Smalriemseweg maar ook elders in het dorp veiliger zijn. Scholieren en de zo gewilde toeristen moeten op smalle wegen tegen hard rijdende bus, landbouwverkeer, grote vrachtwagens en sluipverkeer in.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	kruising Smalriemseweg	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	fiets	Hier moeten scholieren langs, maar ook wij allemaal en de nieuwe dorpsgenoten uit de twee nieuwe wijken zorgen voor meer verkeer. Plus al dat doorgaande verkeer dat met dik 50 aan komt rijden en door de bocht zeilt via de routeplanner. Gevaarlijk. Verkeersremmende pannenkoek zoals in centrum Culemborg bij bejaardenhuis oplossing? En wegdek markeren met kleur asfalt en witte lijnen: maar de doorgaande wegen in het dorp voor sluipverkeer passend bij de woonwijken die het zijn.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	kruising Smalriemseweg	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	fiets	De bochten op deze kruising Smalriemseweg/Beijerdstraat zijn erg ruim. Misschien de oude situatie (normale T-splitsing) weer in ere herstellen? Het meeste verkeer slaat namelijk af, misschien verbetert dat de snelheid.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	beijerdstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	50 kilometer	Waarom mag je overal in het dorp 30 en hier opeens 50? Sluipverkeer en bestemmingsverkeer komt van een 100-km weg en ramt dan door langs het industrieterrein. Ga eens kijken op schooltijden: hier fietsen groepjes jongeren op de schoolroute naar de twee scholengemeenschappen in Culemborg. En ja, ook met z'n drietjes naast elkaar. Levensgevaarlijk, moet er eerst een kind uit het dorp dood voordat we allereerst hier de markeringen en de snelheid aanpassen?	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Markt	openbaar vervoer	Openbaar vervoer	bus	De bus is op de diverse haltes in het dorp vaak te laat. Chauffeurs vertellen dat ze te weinig tijd hebben en erkennen dat ze daarom vaker vijftig dan dertig rijden om tijd in te halen. Bovendien zie je erg weinig mensen in de bus en vaak zelfs lege bussen langskomen. Waarom zit er bij aanbesteding geen controle op snelheid? En moeten we niet eens praten over moderne vormen van openbaar vervoer op maat. Een snelle forensenbus die 1 halte in het dorp heeft en dan naar Culemborg station gaat over de 100km weg, en meer vervoer op maat voor centrum Culemborg e.d.	Dan komt er een nieuwe aanbesteding en wordt de nieuwe concessie verleent. De gemeente heeft maar zeer beperkt invloed op de dienstregeling en het type bus. Het zijn de provincie en Arriva (de vervoerder) die gaan over de invulling van het openbaar vervoer. Als gemeente lobbyen we voor het behouden van de huidige kwaliteit van het openbaar vervoer en daar waar mogelijk verbeteren. Deze lobby is dan ook een van de maatregelen die zijn opgenomen in het GVVP.
beusichem	De Meent	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	verkeer	De Meent is steeds meer een belevenisterrein voor mensen van buiten en een terrein met evenementen voor motoren, muziek en nog meer. Bij vergunning eisen stellen aan bereikbaarheid: niet door het dorp, over de pont, over de dijk, maar over de provincialeweg.	Betreft routering naar evenement.
beusichem	De Meent	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	verkeer	Inderdaad!	Betreft routering naar evenement.
beusichem	notenlaantje	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	scholieren	Scholierenroute. Veel sluipverkeer, ook van pont. Wegmarkeringen, auto's naar provincialeweg.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	notenlaantje	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	scholieren	Mee eens. Gevaarlijke route. Iets aan doen. Andere optie: afsluiten tijdens spits.	Maatregelen fietsroute school
beusichem	Voorkoopstraat	fiets	Fiets: infrastructuur	fiets en scholieren	Hele scholierenroute naar de twee grote scholengemeenschappen bekijken, vanuit de wijken naar de wijk Voorkoop in Culemborg. Daar goede en gescheiden fietsroutes.	Maatregelen fietsroute school

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					Op ons grondgebied blijft het kamikaze. Auto's weren of gescheiden fietspad maar niet ten koste van omliggende straten want dan verschuiven we het probleem alleen maar. Meteen goed doen: auto's naar provincialeweg.	
beusichem	Lekdijk, Lekbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	hardrijders	Te hard rijdend verkeer, groepen racende wielrenners komen in confrontatie met ook doorzettende tegenliggers als auto's, motoren etc. Oudere fietsers en wandelaars moeten uitwijken of worden van de weg geduwd. Plus veel lawaai, motoren. Die paar drempels waar we jaren op hebben gewacht helpen dus niet. Trajectcontrole, camera's en patrouillerende politie wel.	Maatregelen in regionaal verband afspreken. Aandeel hardrijders monitoren. Handhaven.
beusichem	Lekdijk, Lekbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	hardrijders	Trajectcontrole en extra inzet van politie zijn vrij prijzige opties. Ook de drempels ben ik als bewoner en gebruiker van de weg allerminst blij mee. Harder dan 50 over de drempels heen is bijzonder oncomfortabel. Niet dat ik iets om het milieu geef, maar het is ook voor de CO2 uitstoot niet gunstig om vervolgens weer keihard op te trekken. Minder maatregelen alsjeblieft. De maatregelen zijn erger dan het hardrijden zelf!	Maatregelen in regionaal verband afspreken. Aandeel hardrijders monitoren. Handhaven.
beusichem	De Beijerdstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeer	Aanpassen entree dorp: dit is moet gemarkeerd met aparte fietsstroken en 30 ipv 50. Niets geeft de automobilist hier het signaal dat hij een dorp en onoverzichtelijke kruisingen, scholierenroutes en woonwijken nadert. Hier moet verkeer al worden ontmoedigd en geremd.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	De Beijerdstraat	verkeersveiligheid	Fiets: campagnes en educatie	verkeer	Laat fietsers via de Pietersteeg fietsen. Dan hoeft men niet meer via de Beijerdstraat	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	De Beijerdstraat	verkeersveiligheid	Fiets: campagnes en educatie	verkeer	Goed idee om ook de Beijerdstraat 30km zone te maken. Het is toch dat de rest van het dorp wel 30km is en daar niet, terwijl er zoveel fietsverkeer is (ihb schooljeugd en richting de meent).	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	De Beijerdstraat	verkeersveiligheid	Fiets: campagnes en educatie	verkeer	De Beijerdstraat is dé belangrijkste ontsluitingsweg van Beusichem! Daar past ene 30 kilometerzone totaal niet bij! Het is beter om deze weg in te richten als goede 50 km weg, met vrijliggende fietspaden (of fietsers via de Pietersteeg)	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Einde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	overlast te hard sluipverkeer	Te hard rijdend sluipverkeer hele dag door, geen markeringen voor fietsers, lopen door je eigen straat is al een risico.	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Einde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	overlast te hard sluipverkeer	Situatie eind jaren 90 was beter. Einde-Smalriemseweg is zeer belangrijke ontsluitingsroute richting Wijk bij Duurstede en zeker geen sluiproute. Voorheen werd er niet op de weg geparkeerd en waren de wegversmallingen er niet. Daardoor was de weg veel overzichtelijker en daardoor veiliger. Ook stond er toen nog markering op de weg. Bovendien was het gewoon een 50 km weg, wat beter past bij de functie van deze doorgaande straat. Ook was de kruising Oranjestraat overzichtelijker (grotere kruising met afgebogen voorrangsweg).	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.
beusichem	Einde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	overlast te hard sluipverkeer	Er wordt (te) hard gereden, zeker tijdens de spits, herinrichting van deze omgeving om de snelheid van het verkeer te remmen en om ruimte te geven aan fietsers en aanwonenden is gewenst	Aandacht voor meer maatregelen om snelheid verkeer van N320 naar Veerpont en vice versa te verlagen.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	de blusser	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	toeristen en verkeerslawaai	Blij met de Blusser hoor, maar ondernemers hebben ook sociale verantwoordelijkheid om de klanten in casu de toerende motorrijders erop te wijzen dat snelheid en geluid aanpassen erbij hoort als je op bezoek komt in de Betuwe.	ook verantwoordelijkheid gastheer om bezoekers op overlast te wijzen.
beusichem	de blusser	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	toeristen en verkeerslawaai	Blij met de Blusser hoor, maar ondernemers hebben ook sociale verantwoordelijkheid om de klanten in casu de toerende motorrijders erop te wijzen dat snelheid en geluid aanpassen erbij hoort als je op bezoek komt in de Betuwe.	ook verantwoordelijkheid gastheer om bezoekers op overlast te wijzen.
beusichem	de blusser	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	toeristen en verkeerslawaai	Klopt! Is het een optie om de motor bijeenkomsten te verplaatsen naar bijvoorbeeld De Meent en alleen toegankelijk te maken via de provinciale weg?	ook verantwoordelijkheid gastheer om bezoekers op overlast te wijzen.
beusichem	de blusser	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	toeristen en verkeerslawaai	Het zou inderdaad goed zijn als de eigenaar van de Blusser zijn verantwoordelijkheid zou nemen en zich begaan toont met de inwoners van Beusichem die hier zoveel overlast door ervaren.	ook verantwoordelijkheid gastheer om bezoekers op overlast te wijzen.
beusichem	Veerhuys & camping/jachthaven	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Overlast verkeer toeristen en verantwoordelijkheid	Veerhuys trekt veel verkeer aan, motorrijders, toerende toeristen. Hoort ook zo, houden zo. Maar deze mensen zijn te gast bij het Veerhuys maar ook in Beusichem. Kunnen de klanten niet op de menukaart en elders respectvol worden gevraagd om snelheid en geluid aan te passen? \n Geldt ook voor camping en jachthaven.	ook verantwoordelijkheid gastheer om bezoekers op overlast te wijzen.
beusichem	roskam maar hele nieuwe wijk	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	ontsluiting	Fijn voor iedereen, alweer een nieuwe wijk. Maar over de ontsluiting op deze plek en via de andere routes is niet nagedacht. Extra verkeer, hoe gaan we daar mee om: markeringen, fietspaden, aanpassingen kruisingen richting provincialeweg etc.	Bij ontwikkeling bestemmingsplan is een verkeersplan gemaakt.
beusichem	roskam maar hele nieuwe wijk	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	ontsluiting	Fijn voor iedereen, alweer een nieuwe wijk. Maar over de ontsluiting op deze plek en via de andere routes is niet nagedacht. Extra verkeer, hoe gaan we daar mee om: markeringen, fietspaden, aanpassingen kruisingen richting provincialeweg etc.	Bij ontwikkeling bestemmingsplan is een verkeersplan gemaakt.
beusichem	Parraleweg	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	fietspad en agrarisch verkeer	hier een apart fietspad aan leggen voor de scholieren. Weg openstellen vanaf rotonde N320 en Landbouw verkeer verplichten deze route te volgen naar de dijk.\n Dit weert dit zware verkeer uit Beusichem, vooral de Smalriemseweg is een racebaan voor landbouw verkeer.	Gelet op hoeveelheid fietsers mogelijkheid onderzoeken om fietsstraat te ontwikkelen vanaf Delsteeg tot grens met Culemborg. Fietsstraat auto te gast. Geen ruimte voor 2 aparte wewegen.
beusichem	Beusichem koningsstraatje	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	onveilige weg voor fietsers en aanwonenden	Graag eenrichting verkeer instellen en / of een gedeeltelijk fietspad/wandelpad maken van koningstraatje. Door hard rijdend auto sluipverkeer is dit onveilig.	Gelet op geringe intensiteit, lage prioriteit om dit wederom te onderzoeken.
beusichem	Beusichem koningsstraatje	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	onveilige weg voor fietsers en aanwonenden	Vaak schieten auto's vanaf het Einde het Koningsstraatje in als het verkeer verderop op het Einde wat vastloopt. Door de wegversmallingen en het parkeergedrag loopt het verkeer soms wat stroef op het Einde tussen Koningsstraatje en De Keuning. Zeker als verkeer vanaf de pont (grote stroom achter elkaar) net aankomt. Door via het Koningsstraatje en de Smalriemseweg te rijden, is men dan sneller op de doorgaande Smalriemseweg dan via het Einde en De Keuning te rijden.	Gelet op geringe intensiteit, lage prioriteit om dit wederom te onderzoeken.
beusichem	Beusichem koningsstraatje	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	onveilige weg voor fietsers en aanwonenden	Kennelijk willen aanwonenden het Koningsstraatje alleen voor zichzelf. Er is al eens eerder door aanwonenden geprobeerd ander verkeer te weren. Halverwege het Koningsstraatje is een	Gelet op geringe intensiteit, lage prioriteit om dit wederom te onderzoeken.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					uitrit en daar heeft men zelf witte haaietanden op het wegdek aangebracht aan weerszijde van de uitrit. Het lijkt mij dat het niet de bedoeling is zelf verkeerstekens aan te brengen. Sporadisch komt een auto doorheen en soms een fruitteler stapvoets met hun trekkertje en aanhangertjes. De onveiligheid die men hier weergeeft is overtrokken en kan men zelf oplossen door hun eigen hoge heg te snoeien in hoogte voor het eigen uitzicht op de weg en breedte omdat deze tot over het bitum groeit waardoor het straatje nog smaller wordt. Er zijn bij mijn weten geen ongevallen bekend betreffende genoemde lokatie.\n Wat betreft de snelheid is het een heel kort straatje en komt men niet boven de 30 km uit omdat je dan weer aan het eind van het straatje bent.	
beusichem	Beusichem koningsstraatje	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	onveilige weg voor fietsers en aanwonenden	Helemaal eens met de laatste reactie. Het straatje ligt er al wel honderden jaren bij zoals nu en er gebeurt eigenlijk nooit wat. Echt een mooi ouderwets Beusichems landbouwweggetje!	Gelet op geringe intensiteit, lage prioriteit om dit wederom te onderzoeken.
beusichem	Oranjestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hoge snelheid op 30 km/h weg	Op dit stuk is de Oranjestraat breed en geasfalteerd en heeft daar door niet het karakter van een 30 km/h weg. Dit leidt tot geluidsoverlast van de voorbij razende auto's en streekbussen.	Aandacht voor extra maatregelen.
beusichem	Oranjestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hoge snelheid op 30 km/h weg	Het zou beter zijn om dit stuk de Oranjestraat het 'karakter' te geven wat hoort een 30km/h weg en (zwaar) verkeer ri. N320 en Centrum om te leiden.	Aandacht voor extra maatregelen.
beusichem	Oranjestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hoge snelheid op 30 km/h weg	Het zou beter zijn om dit stuk de Oranjestraat het 'karakter' te geven wat hoort een 30km/h weg en (zwaar) verkeer ri. N320 en Centrum om te leiden.	Aandacht voor extra maatregelen.
beusichem	Parallelweg, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Ontsluiting landbouw- (en sluip)verkeer	Voor het vervoer voor ons agrarisch bedrijf in het buitengebied moeten wij door de kern van het dorp en krijgen wij vaak negatieve reacties. Dat begrijpen wij. Grote landbouwmachines en zwaar vervoer door 30km straten is niet goed. Een ontsluiting via de Parallelweg (buitenkant van de Meent) is een goed alternatief. Wel een apart fietspad maken voor de veiligheid van alle fietsers!	Er is onvoldoende ruimte tussen de provincialeweg en de Meent voor een fietspad en een parallelweg. Alle grond is in eigendom van de provincie Gelderland en het Recreatieschap. Smalriemseweg is voldoende breed om het aanbod te verwerken.
beusichem	De Meent, Beusichem	overige aandachtspunten	Bereikbaarheid	Overlast door festivals en veel verkeer	Grote toename in evenementen op De Meent leidt tot diverse vormen van overlast, i.h.b. geluidsoverlast en het vele verkeer. Wij hebben niets tegen deze festivals (!), maar wel maatregelen nemen om de overlast te beperken.	Maatregelen verbinden aan evenemenet.
beusichem	Tussen dijk en industrieterrein Beusichem	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Aansluiting maken van dijk naar industrieterrein (Beusichem)	Aansluiting aan zijde van industrieterrein ligt er al. Kwestie van doortrekken naar dijk (langs fruitbedrijf Bunt). Hierdoor wordt de kern ontlast van heel veel verkeer (sluipverkeer, pontverkeer en vrachtverkeer), en kunnen kinderen misschien weer eens veilig op straat fietsen en spelen.	Rondweg is in 2009 onderzocht. Destijds was een bedrag van € 1,4 miljoen noodzakelijk voor de aanleg. De aanname was dat de eigen inwoners geen gebruik maakten van deze weg en het om die reden geen zinvolle investering was.
beusichem	Tussen dijk en industrieterrein Beusichem	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Aansluiting maken van dijk naar industrieterrein (Beusichem)	Een dergelijke 'rondweg' is al jaren geleden toegezegd. Wordt het nu niet eens tijd?	Rondweg is in 2009 onderzocht. Destijds was een bedrag van € 1,4 miljoen noodzakelijk voor de aanleg. De aanname was dat de

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
						eigen inwoners geen gebruik maakten van deze weg en het om die reden geen zinvolle investering was.
beusichem	Ter hoogte van Molenweg 5a, 7, 20 en 18 Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Verkeers onveilige situatie	Er wordt vooral bij binnenkomst naar Beusichem vreselijk hard gereden op de Molenweg. Het is een doorgaande route voor schooljeugd op fiets en het is ontzettend gevaarlijk met de snelheden die er gereden worden. Oplossing weginrichting voor de fietsers, snelheidsbeperkende maatregelen over de gehele 30 km gebied van de Molenweg.	Tijdelijk is er een versmalling geplaatst. In 2e helft 2021 start overleg met aanwoenden.
beusichem	Ter hoogte van Molenweg 5a, 7, 20 en 18 Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Verkeers onveilige situatie	Er zijn nu gelukkig paaltjes geplaatst. Helaas is 1 van de bewoners zo a-sociaal dat hij/zij de auto parkeert op het deel naast de paal waar fietsers moeten rijden!! Hierdoor worden fietsers gedwongen om midden op de weg tussen de paaltjes door te moeten fietsen. Erg gevaarlijke situatie ontstaat hierdoor. Gemeente: graag verbod plaatsen om te parkeren aan beide zijden van de paaltjes.	Tijdelijk is er een versmalling geplaatst. In 2e helft 2021 start overleg met aanwoenden.
beusichem	Ter hoogte van Molenweg 5a, 7, 20 en 18 Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Verkeers onveilige situatie	De Molenweg is vanouds een doorgaande weg. Het ruime karakter van de weg past niet bij een 30 km zone. Daardoor is de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet beperkt. Het is beter de weg aan te duiden als 50 km weg, maar wel met een goede (snelheidsremmende) weginrichting.	Tijdelijk is er een versmalling geplaatst. In 2e helft 2021 start overleg met aanwoenden.
beusichem	Ingang straat de IJzeren pot	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid van voertuigen reduceren	Beste Gemeente Buren,\n \n Sinds een jaar of 2 is de IJzeren Pot bestraat. Via de ingang van deze straat komen bijna alle bewoners van het project Hooghendijck de wijk ingereden. Dit gebeurd regelmatig met hoge snelheid. Pas 300 meter na het kruispunt is een drempel aangelegd, hetgeen wat voor de bewustwording bij bestuurders zorgt. De eerste 300 meter is hierdoor niet veilig voor de vele spelende kinderen in de buurt. Graag zou ik willen zien, dat er een drempel bij komt, vlak na de bocht, zodat bestuurders direct snelheid verminderen. Ook verminderd hiermee de drang om bij het verlaten van de wijk, de voet op het gas te zetten na de laatste drempel.	De Ijzeren Pot is een zijweg van de Bernhardlaan. De afstand tussen de Bernanrdlaan en de eerstvolgende drempel op de Ijzeren pot bedraagt 83m meter.
beusichem	Ingang straat de IJzeren pot	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid van voertuigen reduceren	Aangezien de IJzeren Pot (nog) een doodlopende weg is, lijken deze hardrijders toch bestemmingsverkeer ofwel bewoners te zijn. Dus ga eens met elkaar praten en steek de hand in eigen boezem.	De Ijzeren Pot is een zijweg van de Bernhardlaan. De afstand tussen de Bernanrdlaan en de eerstvolgende drempel op de Ijzeren pot bedraagt 83m meter.
beusichem	Drempel Dorpsstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te hard rijden	Dit gaat over de Dorpsstraat in Zoelmond	Is aangepast
beusichem	Ganssteeg	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone maar gemiddel 56 kmp/u	Al beschreven in brief aan de gemeente in aug 2019. Reactie zou gegeven worden maar tot op heden, ook na reminders nog niets gehoord.\n \n woongenot is miserable door de harder dan 30 km p/u voorbij scheurende auto's	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	Ganssteeg	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone maar gemiddel 56 kmp/u	Er wordt stevig doorgereden op de Ganssteeg. Soms stuiteren de wagens over de drempels. Gevaarlijk bij zijwegen en kruising en klein wonder dat er geen ongelukken gebeuren. Waar blijft handhaving?	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Ganssteeg	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone maar gemiddel 56 kmp/u	Veel te hard gereden. Situatie ter hoogte van Ganssteeg 5 vraagt veel improvisatie van weggebruikers. Gevaarlijk voor ouders met kinderen.	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Ganssteeg	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km zone maar gemiddel 56 kmp/u	er wordt stevig doorgereden op de ganssteeg, hierdoor gevaarlijke situaties e geluidsoverlast	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Ganssteeg	fiets	Verkeersveiligheid: gedrag	Onveilig	Als wandelaar of fietser ben je je leven niet zeker door de te hard rijdende auto's. Die zich niet aan de 30 km zone denken te hoeven houden. Bijv je hond daar uitlaten is elke keer weer een gevaar	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Ganssteeg	fiets	Verkeersveiligheid: gedrag	Onveilig		Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Gansteeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Veel te hard rijden	Ondanks dat er een relatief lage drempel ligt in de Ganssteeg wordt er nog steeds veel te hard gereden.	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	Gansteeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Veel te hard rijden	Drempel bij ganssteeg 4 wordt als springschans gebruikt.\n Levensgevaarlijk voor wandelaars.\n Er wordt veel te hard gereden.	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Parkeerplaats Markt Beusichem	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	Blowende jongeren	De parkeerplaats op de Markt in beusichem wordt door jongelui,die in hun auto daar geparkeerd blijven staan, gebruikt om een avond te blowen om vervolgens met de auto de weg op te gaan. Hierdoor onstaan levensgevaarlijke situatie. Politie moet die jongens aanhouden en auto invorderen. Dan leren ze het wel af.	Betreft Jeugdoverlast
beusichem	Ganssteeg 29, Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Verkeersoverlast	Er wordt heel de dag te hard gereden en als je daar iets van zegt dat kun je een middelvinger krijgen. 30km/u is toegestaan, 60 tot 70km/u is geen uitzondering. De veiligheid van de bewoners is in het geding. Hier moet Actie op ondernomen worden.\n	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Ganssteeg Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Verkeersoverlast	Er wordt heel de dag te hard gereden en als je daar iets van zegt dat kun je een middelvinger krijgen. 30km/u is toegestaan, 60 tot 70km/u is geen uitzondering. De veiligheid van de bewoners is in het geding. Hier moet Actie op ondernomen worden.\n	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Ganssteeg Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Verkeersoverlast	Inderdaad rijdt men vanuit beide kanten te hard op de Ganssteeg; zowel vanuit de Heuvel als komend vanuit de Markt wordt er 60 tot 80 km/uur gereden. Over deze route gaan veel basisschool leerlingen en middelbare school leerlingen. Dit levert veel gevaarlijke situaties op. Uiteraard ook voor andere fietsers, wandelaars, honden-uitbaters, bewoners, etc. De 30-km zone wordt dus genegeerd door 99% vd auto-rijders helaas.	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Ganssteeg Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Verkeersoverlast	Helemaal mee eens. Nu ook nog de fietsers vragen niet met 3 man naast elkaar te rijden, telefoontjes in de zak te houden, oortjes uit te doen, richting aan te geven en verlichting te voeren en ook dat probleem is grotendeels opgelost.	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Ganssteeg Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Verkeersoverlast	De Ganssteeg heeft een heel landelijk en open karakter. Gevoelsmatig lijkt het alsof men buiten de bebouwde kom rijdt. De weg is niet ingericht als een 30 km weg.	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
						buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Ganssteeg Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Verkeersoverlast	Er wordt idd te hard gereden...wellicht helpt 't om drempels te plaatsen en meer 30km borden.\n Bizar is 't wel dat degenen met kleinere kinderen veelal te hard rijden (immers rond de schooltijden!).	Op de Ganssteeg zijn een aantal versmallingen en 2 plateaus aangebracht. Door de ligging in het buitengebied passen weggebruikers onvoldoende hun snelheid aan. In combinatie met wegbeheer meer fysieke maatregelen.
beusichem	Aansluiting Beneden Molenweg op Molenweg	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onnodige drempel vervangen door stopstreep	Bij de aansluiting van de Beneden Molenweg op de Molenweg ligt een drempel dusdanig dat je die vrijwel niet normaal kunt nemen. Zeker niet als er een tegenligger aankomt of je met een aanhanger of vrachtwagen rijdt (denk alleen al aan brandweer, vuilniswagen etc). Op deze plaats zou een stopstreep veel beter passen (en dan de drempel weg)	Deze inritconstructie is aangepast.
beusichem	Aansluiting Beneden Molenweg op Molenweg	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onnodige drempel vervangen door stopstreep	Drempel is inmiddels verruimd. Nu gewoon laten liggen zo. Als men er nu nog problemen mee heeft zijn rijlessen aan te bevelen.. Stopstreep heeft geen enkele zin. Verkeersgedrag alleen te regelen door dwangmiddelen als hindernis tot snelheidsbeperking.	Deze inritconstructie is aangepast.
beusichem	Bernhardlaan	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeer	Gevaarlijke bocht in de Bernardlaan te hoogte van praktiijk van dokter Shut \n Veel te hard gereden heb het al eens aangegeven	In de praktijk levert het geen verkeersongevallen op.
beusichem	Kruising Nieuwstraat/Toon Beynenstraat	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Fietsroute	Een erg logische afsluiting van de Nieuwstraat met de Toon Beynenstraat. De kruising is afgezet door middel van paatjes. Hierdoor is een veilige fietsroute mogelijk voor de routes naar de school en sportvelden. Vele fietsers van jong tot oud kunnen hierdoor veilig verplaatsen.	geen aanpassingen nodig
beusichem	beijerdstraat beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	onderbroken/missende stoep	Stoep langs de beijerdstraat ligt soms aan de ene, soms aan de andere kant. Vaak onderbroken. Onhandig en onveilig met kinderwagen/rolstoel.	Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is meer aandacht geschonken aan de ontsluiting van bedrijven dan aan een wandelroute voor voetgangers.
beusichem	ganssteeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	geen stoep	Door missende stoep onveilig om hier te wandelen.	Aan de Ganssteeg zijn weinig woningen gelegen. In een woonwijk betalen bewoners mee in de grondprijs. In de Ganssteeg is dat niet.
beusichem	fietspad tussen de meent en weiland	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	slechte verlichting	door weinig verlichting kan je in de avond niet zien waar je fietst en geeft het ook een onveilig gevoel	Betreft beleidskeuze verlichting.
beusichem	Gelijkwaardige kruising Markt	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijke kruising	Gelijkwaardige kruising. Er wordt veelvuldig niet gestopt voor auto's en fietsers van rechts	Verkeer van rechts heeft voorrang
beusichem	beusichem	overige aandachtspunten	Onderhoud en beheer	Overhangende struiken over het trottoir	Op veel plaatsen in Beusichem, soms wel een halve meter.	Meer aandacht voor handhaving.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
beusichem	beusichem	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	Geluidsoverlast tuingereedschap met 2-taktmotoren	Er is veel groen in Beusichem. Gras, struiken, heggen, bomen. En dat wordt meestal netjes bijgehouden. Er wordt in voorjaar en zomer driftig gemaaid en gesnoeid, hout wordt verzaagd voor de openhaard en in het najaar wordt bladgeblazen. \n Sommige weekeinden klinkt er bijna een continu gejank van de vaak oude 2 takt motoren die de tuinmachines aandrijven. Als de ene klaar is, begint de ander. \n Kan dat niet anders?\n - Venstertijd(en) voor gebruik tuingereedschap.\n - Elektrisch tuingereedschap?\n	Geluidhinder over activiteiten. In de APV zijn hierover geen normen opgenomen.
beusichem	beusichem	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	Geluidsoverlast tuingereedschap met 2-taktmotoren	Wat ook helpt is de buren wegjagen!	Geluidhinder over activiteiten. In de APV zijn hierover geen normen opgenomen.
beusichem	Oranjestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	snelheid	Ondanks een verbod om harder dan 30 km te rijden, trekken veel automobilisten zich er niets van aan. Er wordt veel te hard gereden.	Maatregelen om snelheid te verminderen.
beusichem	Oranjestraat	verkeersveiligheid	Openbaar vervoer	snelheid	Ook de Arriva bussen rijden meestal te hard. Dat is in deze onoverzichtelijke smalle straat gevaarlijk en levert ook veel geluidshinder op.	Maatregelen om snelheid te verminderen.
beusichem	Markt Beusichem	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hard rijden	Er wordt geregeld erg hard gescheurd over de Markt. Vaak dezelfde soort personen (jongelui) maar het is levensgevaarlijk met kinderen die er spelen	Maatregelen om snelheid te verminderen.
Beusichem	roskam maar hele nieuwe wijk	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Verkeersoverlast	De gehele Bernhardlaan en met name de afslag naar de Roskam , dus díe nieuwe wijk daar wordt veel te hard gereden ,er is ontzettend veel verkeer bijgekomen maar dat wil nog niet zeggen dat ze daar op twee wielen door die bocht moeten vliegen ,er zijn al enkele kleine en of bijna botsingen geweest. Dus daar moet echt wat gebeuren voordat het uit de hand gaat lopen, wij wonen op de hoek Bernhardlaan en de Roskam en kijken dus in de nieuwe wijk (de Roskam) en ervaren dus van dicht bij wat er gebeurd.\n Gemeente doe hier iets mee, en niet een kleine verhoging of drempel maar iets waar de snelheid mee wordt uitgehaald.\n	Bij de afslag Roskam Bernhardlaan komt een kruisingplateau.
buren	Cuekentoren Buren p-plaats	parkeren	Parkeren: Buren	uitbreiden p-plaatsen	Hoge parkeerdruk	Als aanpassingen nodig zijn in openbare ruimte ook p-prbleem inventariseren.
buren	Stoplichten dreef	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Zichtbaarheid fietsers	Zichtbaarheid vanaf openbare weg naar het pad ontbreekt door te veel groen. Fietsers staan er plotseling.	Is doorgegeven aan provincie
buren	Stoplichten dreef	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Zichtbaarheid fietsers	Zichtbaarheid vanaf openbare weg naar het pad ontbreekt door te veel groen. Fietsers staan er plotseling.	Is doorgegeven aan provincie
buren	Stoplichten dreef	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	verdrijvingstijd te lang	De verdrijvingstijd is veel te lang. Fietsers en voetgangers zijn al lang aan de overkant en dan staan auto's nog onnodig lang te wachten tot het licht eindelijk uit gaat.	Verkeerslichten zijn in onderhoud en beheer bij provincie gelderland. Geen klachten meer vernomen.
buren	Stoplichten dreef	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	verdrijvingstijd te lang	Niet alleen de verdrijvingstijd is te lang. Ook de groenlicht periode voor fietsers en voetgangers is (veel) te lang. Soms rijden auto’s dan door roodlicht omdat er niemand meer oversteekt.	verkeerslichten zijn in onderhoud en beheer bij provincie gelderland. Geen klachten meer vernomen.
buren	Dreef en kornedijk	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Oversteekplaats fietsen	In de spits erg druk en gevaarlijk om over te steken.	Is doorgegeven aan provincie
buren	Dreef en kornedijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Oversteekplaats fietsen	In een hellende bocht als fietser oversteken waarbij je naar achterop komend verkeer moet kijken is te gevaarlijk op deze drukke N-weg.	Is doorgegeven aan provincie

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
buren	Dreef en kornedijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Oversteekplaats fietsen	Levensgevaarlijke situatie voor fietsers bij het oversteken naar de Erichemsekade. Een hellend vlak en in een bocht met druk en hardrijdend autoverkeer van 2 kanten.	Is doorgegeven aan provincie. Andere optie om bij verkeerslichten over te steken. Je moet dan wel om fietsen via parkeerplaats basisschool.
buren	Dreef en kornedijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Oversteekplaats fietsen	Betonnen blokken op het fietspad zorgen ervoor dat het voor fietsers vrijwel onmogelijk is bij het oversteken de bocht naar rechts te maken. Dit zorgt voor extra gevaar op de toch al gevaarlijke kruising.	De blokken zijn er voor om het overige verkeer te weren.
buren	Dreef en kornedijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Oversteekplaats fietsen	Gevaarlijk voor fietser om over te steken	Is doorgegeven aan provincie, was geen alternatief.
buren	Erichemsekade	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Fietspad	Kan er een fietspad gerealiseerd worden. Nu gevaarlijk dicht langs auto's en tractoren. Vooral in de winter of als het donker is gevaarlijk.	Vormgeving van weg past bij functie en gebruik
buren	Erichemsekade	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Fietspad	Hier had al lang een fietspad moeten zijn. Zeker met de school gaande jeugd.	Vormgeving van weg past bij functie en gebruik
buren	Kornedijk	openbaar vervoer	Openbaar vervoer	Openbaar vervoer	Waarom geen bus van en naar station in Geldermalsen. Er gaan zoveel kinderen op de fiets naar school of trein.	De provincie en Arriva vinden het niet haalbaar.
buren	Kornedijk	openbaar vervoer	Openbaar vervoer	Openbaar vervoer	Helemaal mee eens!	De provincie en Arriva vinden het niet haalbaar.
buren	Ingang bos	overige aandachtspunten	Onderhoud en beheer	Prullenbakken	Veel zwerfafval	bos is van staatsbosbeheer
buren	Kruising Erichemseweg / Prins Frederik hendrikstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Zeer onoverzichtelijk	Deze kruising is zeer onoverzichtelijk, ook voor het fietspad. Maak twee afsplitsingen, door de weg om te leggen richting de wadi. Dan voldoet men aan de crow eisen	Betreft een bestaande situatie waar geen verkeersongevallen zijn geregistreerd.
buren	Parkeerplaatsen sportpark / McD en berm	parkeren	Parkeren: overig	Lokale auto dealer gebruikt parkeerplaatsen als stalling	Dagelijks en permanent worden meerdere parkeerplaatsen gebruikt als stalling en verlening van bedrijfsactiviteiten. Fijn dat de ondernemer goed draait! Er liggen kavels te Koop in buren en doeijenburg	Betreft handhaving van de APV.
buren	Parkeerplaatsen graafschapsstraat	parkeren	Parkeren: overig	Lokale ondernemer gebruikt deze permanent	Lokaal autobedrijf parkeert autos permanent op parkeerplaatsen van het sportpark en de McD. Vrachtautos staan aan de weg. Kortom, de openbare weg wordt gebruikt als verlening van zijn bedrijfsactiviteiten	Betreft handhaving van de APV.
buren	Parkeerplaatsen graafschapsstraat	parkeren	Parkeren: overig	Lokale ondernemer gebruikt deze permanent	Ja en dat te bedenken dat er een parkeer verbod geld vanaf de graafschapstraat 1 t/m van de Velden en voorbij van de Velden wordt het parkeer verbod op geheven	Betreft handhaving van de APV.
buren	Kruising Hulsterstraat / Erichemseweg / Pr Fr Hendrikstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Kruising	Wegen op de kruising sluiten niet op elkaar aan. Hierdoor lijkt het op twee t-splitsingen. Bovendien is het fietspad vanuit de hulsterstraat niet te zien. Daarnaast stoppen veel voertuigen niet om dat ze denken dat ze voorrang hebben op de erichemseweg.\n \n Kortom een slecht wegontwerp	Betreft een bestaande situatie. Inmiddels is een verkeersspiegel geplaatst.
buren	lange-hofstedestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	hard rijden	Is een 30 km zone in deze straat. Maar er staan geen borden dit wordt niet aan gegeven.De kruising Hulsterstraat / L-Hofstedestraat is gevaarlijk en on over zichtelijk. Van uit de Erichemsewal richting Schuilheuvelstraat is voor vele niet te zien en knallen hier door.Als ze de benzine pomp voor bij zijn dan geven ze gas en niet te weinig ook.\n De Lange-Hofstedestraat is net een race baan. Als je eigen als voetganger verplaats is het uit kijken er is geen trottoir hier.Of als je met de fiets ben er is geen	Op het bedrijventerrein zijn overal 30 km symbolen aangebracht. Ook is de kruising Hulsterstraat-Lange Hofstedestraat overzichtelijker.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					fietspad.\n En de weg is slecht want er komt veel zwaar verkeer hier door heen en dit is in huis voelbaar.En veel sluip verkeer naar Kapel Avezaath en Wadenoijen.	
buren	gevaarlijke kruising Erichemseweg - Hulster	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	gevaarlijke kruising on overzichtelijk	Dit is een gevaarlijke kruising je moet te veel de kruising op rijden om te zien of dat er iets aan komt. Snoeien van groen bij de bewoners zo ook tot een oplossing kunnen leiden.	De kruising is een stuk overzichtelijker met dank aan de bewoner.
buren	gevaarlijke kruising Erichemseweg - Hulster	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	gevaarlijke kruising on overzichtelijk	Absoluut, zeker nu de gemeenteraad heeft besloten dat vrachtwagens in de toekomst hier moeten gaan parkeren. Deze kruising ligt langs een route voor heel veel schoolgaande jeugd. De heg van de bewoners op de hoek is ook erg hoog. Dat maakt het extra gevaarlijk.\n \n de spiegel die geplaatst is helpt wel.	Betreft een bestaande situatie. Inmiddels is een verkeersspiegel geplaatst.
buren	rotonde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	rotonde wat geen rotonde is	Wat is dit nou geen rotonde deze wordt ook vaak verkeerd genomen. van uit de Lange Hofstedstraat wordt er voor langs gereden en niet er om heen. Voor vrachtverkeer wat hier wezen moet is deze ook erg lastig en dan het fietspad wat er langs loopt wat geen voor rang heeft klopt ook niet met al die kleine kinderen die naar school moeten.\n Conclusie gewoon weer kruising maken fietspad voorrang geven.	Dit kruispiunt met middeneiland functioneert prima. ER worden weinig of geen ongevallen geregistreerd. Bijhet passeren van de Lange Hofstede houd iedereen rekening met het vrachtverkeer. Door het middeneiland rijdt het vracht verkeer langzaam de Erichemseweg op.
buren	rotonde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	rotonde wat geen rotonde is	Eens met vorige opmerking	idem
buren	rotonde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	rotonde wat geen rotonde is	Eens met eerste opmerking	idem
buren	rotonde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	rotonde wat geen rotonde is	Verkeer van de kant van de benzinepomp naar de rotonde heeft nu voorrang op fietsers. Gevaarlijke situatie ivm veel schoolkinderen. Tevens ontneemt het grote bord van de benzine pomp het zicht De straat in als je deze moet oversteken op het fietspad.	idem
buren	Schuilheuvelstraat on overzichtelijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	gevaarlijk	Schuilheuvelstraat is niet zichtbaar als je vanuit de Erichemsewal komt.\n Vooral als er van een plaatselijke ondernemer de bestel busjes heeft staan in het parkeer vak .	Is wel zichtbaar. Incidenteel moeilijker zichtbaar door geparkeerde bus.
buren	rotonde huisarts het zelfde geld rotonde Peperstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	gevaarlijk	Deze twee rotondes zijn gevaarlijk om over te steken met de fiets.\n Auto's komen erg hard aan rijden en als je geluk heb stoppen ze om je over te laten steken.\n Terwijl je als fiets of voetganger voorrang heb om over te gaan.\n Ook hier zou een knipper bol moeten staan als waarschuwing.	Fietsers hebben voorrang op alle rotondes binnen de bebouwde kom. Een knipperbol is overbodig.
buren	Hulsterstraat	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Weg is te smal	De berm is onvoldoende veilig ingericht om tegenliggend verkeer te kunnen ontwijken. Een bredere weg of een rij grasbetontegels (met de GLADDE KANT BOVEN ivm geluidsoverlast!) zou de situatie een stuk beter maken.	Betreft wegonderhoud. Meenemen binnen regulier onderhoud.
buren	Hulsterstraat	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Weg is te smal	Als je normaal rijd kan je langs elkaar heen maar iedereen wil hard rijden. Hoe wil je deze weg verbreden er liggen twee sloten en als je deze dicht gooit hebben we weer een water probleem deze hebben ze niet voor niks weer open gemaakt.\n Wat een stuk beter wordt is rustig R IJ D EN en gladde tegels vliegen ook weg weet u hoeveel vracht verkeer hier door gaat. De trottoir banden bij het kaas hok (oude melk fabriek)worden nog de grond in gereden.	Betreft wegonderhoud. Meenemen binnen regulier onderhoud.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
buren	Hulsterstraat	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Weg is te smal	Weg smal houden, anders wordt er nog harden gereden. Eventueel een passeervak aanleggen.	Betreft wegonderhoud. Meenemen binnen regulier onderhoud.
buren	Oversteek Wijk Lage Korn-Erichemseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	Oversteken schoolgaande jeugd	De oversteekplaats voor fietsers naar de Wijk Lage Korn is erg gevaarlijk. Regelmatig is de heg te hoog waardoor kleine kinderen niet zichtbaar zijn vanaf de weg en vice versa zij de aankomende auto's niet kunnen zien. Hier ligt een stevige taak vd AVRI die niet tijdig de heg onderhoudt terwijl het een A niveau betreft. #schoolgaande jeugd fietsroute\n \n Er zou bijvoorbeeld op de weg betere markering voor de fietsoversteek gemaakt kunnen worden zodat dit duidelijker is.\n	Alle oversteken voldoen aan de CROW-richtlijnen met bebording en markering. Onderhoud groen zit bij AVRI gemeente controleert.
buren	Oversteek Wijk Lage Korn-Erichemseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	Oversteken schoolgaande jeugd	Eens met eerder gemaakte opmerking. Tevens wordt hier vaak veel te hard gereden wat het oversteken nog veel gevaarlijker maakt.	Alle oversteken voldoen aan de CROW-richtlijnen met bebording en markering. Onderhoud groen zit bij AVRI gemeente controleert.
buren	Weg van rechts gevaarlijke uitrit	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeersveiligheid ^& voorrangsweg	De uitrit vanuit de wijk Lage Korn is erg onoverzichtelijk. Ik begrijp niet waarom de Erichemse weg niet een voorrangsweg gemaakt wordt. Nu is dat niet het geval en door een heg en onoverzichtelijke uitrit is het uit de Lage Korn komend verkeer van rechts als je vanuit Erichem komt vaak pas heel laat zichtbaar.\n Dat geldt overigens ook voor de andere uitritten aan de Erichemseweg langs de wijken van Buren die er redelijk snel na volgen. \n De Erichemseweg een voorrangsweg maken en haaietanden plaatsen bij de zijwegen zou veel duidelijker zijn dan nu het geval is.	De Erichemseweg opwaarderen naar een voorangsweg met 50 km zou de snelheid juist omhoog brengen. Situatie blijft zoals die is.
buren	Fietspad gewenst bij Hennisdijk	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeer, schoolgaande jeugd, toerisme	Langs de Hennisdijk zou een fietspad los vd weg aangelegd moeten worden. Om 3 redenen:\n 1. De provinciale weg tussen Culemborg en Geldermalsen gaat een apart fietspad krijgen en dus kan dit fietspad op de Hennisdijk en vervolgens de Nieuwe Steeg heel mooi daarop aansluiten.\n 2. Dit kan dan voor de schoolgaande jeugd een goed alternatief worden met veilige fietspaden voor de route naar Culemborg\n 3. Dit kan ook toeristisch interessant zijn. Langs de Hennisdijk liggen 2 agritoerisme bedrijven (Wilgje en Wilco ijs) die zo veel veiliger en leuker vanuit stadje Buren bereikbaar zijn.\n \n Een optie is ook om in plaats van fietspad Nieuwe Steeg, het fietspad dwars door de weilanden te leggen recht tegenover Lagerweij streekwinkel (Rijksstraatweg) zodat een toeristisch leuke oversteek ook meteen mogelijk wordt. Hierover zou je overleg met grondeigenaren moeten plegen.\n Zij hebben een economische belang dus hebben wellicht ook interesse om mee te werken. Dit maakt de fietsroute aansluiting naar de Rijksstraatweg ook meteen interessanter en mooier, dwars door de weilanden.	De schooljeugd van Buren naar Culemborg rijdt nu via de N835 Buren-Asch en steekt ter hoogte van de rotonde bij Beusichem over naar de Voorpstraat naar Culemborg. Op de Rijksstraatweg is geen veilig oversteekvoorziening aangelegd voor fietsers vanuit Buren.
buren	Gevaarlijke hoek	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijke hoek	Deze hoek is erg gevaarlijk. Verkeer rijdt er meestal best hard terwijl er weinig zicht is. In overleg met de bewoners zou gekeken kunnen worden welke verkeersmaatregelen passend kunnen zijn. Die moeten namelijk het agrarisch verkeer (veel trekkers rijden er ook) niet hinderen.\n Een spiegel zou een idee kunnen zijn, maar staat niet erg fraai bij de monumentale woning	De Erichemseweg opwaarderen naar een voorangsweg met 50 km zou de snelheid juist omhoog brengen. Situatie blijft zoals die is.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					en tuin bij die hoek. Eerst overleg met de inwoners over wat past is cruciaal hierbij.	
buren	onoverzichtelijke kruiding	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	spiegel gewenst	Op deze kruising zou een spiegel niet misstaan. Hij is zeer onoverzichtelijk.	De Erichemseweg opwaarderen naar een voorangsweg met 50 km zou de snelheid juist omhoog brengen. Situatie blijft zoals die is.
buren	Onoverzichtelijke kruising	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Spiegel plaatsen?	Hier betreft het een onoverzichtelijke kruising van rechts als je vanuit Erichem/Buren komt. Hier zou een spiegel of haaietanden en voorrangsweg aanduiding niet misstaan.	De Erichemseweg opwaarderen naar een voorangsweg met 50 km zou de snelheid juist omhoog brengen. Situatie blijft zoals die is.
buren	Onoverzichtelijke kruising	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Spiegel plaatsen?	Veranderen naar voorrangsweg!	De Erichemseweg opwaarderen naar een voorangsweg met 50 km zou de snelheid juist omhoog brengen. Situatie blijft zoals die is.
buren	Wens voor gele strepen op stoepen bij school & mcd	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gele streep & verplaatsen kiss & ride	Er leeft een brede wens van ouders om de kiss & ride te verplaatsen of beter te onderzoeken wat er anders moet, en gele strepen toe te voegen bij de mcd en bij school.\n Er staat nu een gele streep bij de mcd die onvoldoende opgenomen is in het verkeersplan (om te kunnen handhaven door politie) en er ook een aan de schoolzijde toe te voegen.\n \n Wellicht is ook een optie om het fietspad vlak voor de mcd en de school door te trekken zodat de kinderen niet over de parkeerplaats hoeven te rijden.\n \n Het betreft nu een zeer verkeersonveilige situatie voor de kinderen. Dit heeft spoed!!!\n	In overleg met Medezeggenschapscommisie en basisschool is schoolzone aangepast voor een veilige fietsvoorziening.
buren	Wens voor gele strepen op stoepen bij school & mcd	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gele streep & verplaatsen kiss & ride	jullie kunnen ook met de fiets gaan ipv de auto jullie als ouders maken het zelf gevaarlijk hier. en de auto's worden overal neer geknalt.	In overleg met Medezeggenschapscommisie en basisschool is schoolzone aangepast voor een veilige fietsvoorziening.
buren	Wens voor zig zag hekjes bij stoplicht	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Zig zag hekjes voor stoplicht	Er is geem remming om kleine kinderen op de provinciale weg op te laten schieten per ongeluk.\n Er zou een zig zag hekje voor moeten voordat het stoplicht volgt aan de kant vd school op het fietspad.	Inbrengen bij provincie
buren	Wens voor zig zag hekjes bij stoplicht	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Zig zag hekjes voor stoplicht	Tegels op de oversteekplaats liggen niet meer vlak. Gevaarlijk om te wandelen of fietsen.	inbrengen bij provincie
buren	Kruising Kornedijk met Haagse uitweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Nu gelijkwaardige kruising = onduidelijk. Kornedijk moet voorrangsweg worden.	De kruising Haagse uitweg met de Kornedijk is nu een gelijkwaardige kruising. Dat zorgt voor onduidelijkheid op de dijk en gevaarlijke situaties op het fietspad.	Sinds 20 jaar is sprake van een gelijkwaardige krusing. Een voorrangskruising zou de snelheid eerder verhogen.
buren	Fietspad doortrekken naast laatste stuk Kornedijk	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Fietspad doortrekken naast het laatste stuk Kornedijk.	Vanaf de kerk tot het einde van de Kornedijk zou het fietspad doorgetrokken moeten worden in plaats van dat fietsers bij de kerk de weg op moeten. Met de grote vrachtauto's die daar rijden is dat zeer onveilig voor fietsende kinderen.	Er is onvoldoende ruimte. De gracht zou gedeeltelijk gedempt moeten worden.
buren	Kappelstraat vanaf kruising Penraadstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	hard rijden	Graag 30 km markering aanbrengen op dit gedeelte	meenemen in wegonderhoud
buren	Dreef	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	Te hard rijden in de spits	Er wordt veel te hard gereden op de dreef, wij wonen achter de dreef en hebben ook wel last van de uitlaatgassen en geluid!	provincie verzoeken te controleren en te handhaven
buren	Dreef,provinciale weg	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	Te hard gereden, geluidsoverlast,luchtvervuiling	Er wordt erg hard gereden, veel geluidsoverlast ,het word steeds drukker lijkt wel, tijdens drukte ruik je de uitlaatgassen .	provincie verzoeken te controleren en te handhaven

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
Buren	Hoek weeshuisstraat/gasthuisstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Te hoge muur geen overzicht in de straat, blind ingereden	Graag aandacht voor de muur die vorig jaar is geplaatst. Doordat er geen overzicht is , nemen automobilisten blind de bocht en spelende kinderen en voetgangers worden voor hun sokken gereden. Makkelijk op te lossen door muur te verlagen.\n Beter zicht op weeshuis en betere verkeersveiligheid	Er is weinig hoogte verschil
buren	Oversteek vanaf het fietspad langs de Dellen naar het tegenovergelegen fietspad.	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	Uitzicht naar de kruising rechts wordt belemmerd door een verkeersbord	Als bord verplaatst wordt bijvoorbeeld 50 meter terug dan is het probleem opgelost naar mijns inziens.\n Heb dit al meerdere malen gecommuniceerd met de wijkagent en de provincie maar er is nooit wat aan gedaan.	provincie om aandacht vragen
buren	Kornedijk	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Weren vrachtverkeer	Weren (zwaar) vrachtverkeer die geen bestemming op of in de nabijheid hebben van de dijk. Onze huizen zijn daar niet op gebouwd. Bovendien zorgen zij, samen met het overige (sluip)verkeer voor toename van fijnstof en daarmee onze gezondheid.	Er zijn bedrijven in de drecte nabijheid van dijk. Enig vrachtverkeer zal aanwezig zijn. Kornedijk en Erichemsekade zijn de enigste verbindingen naar Gelderlmalsen vanuit Buren.
buren	Peperstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te hard rijden, snelheid moet oplaag	In de Peperstraat wordt over het algemeen te hard gereden. Fietsers uit de Bergstraat en Gasthuisstraat (vanuit deze straat heb je zelfs voorrang) worden slecht gezien. Een oplossing zou kunnen zijn om alternerend te parkeren in de Peperstraat zodat daarmee de snelheid omlaag gebracht wordt.	In 2017 onderzoek gedaan naar snelheid. Verkeer houdt zich aan de snelheid. Voor de politie is er geen aanleiding te controleren.
Buren	Brug over de Korne	fiets	Onderhoud en beheer	Water op het fietspad	Na regen blijft er veel water staan op het fietspad aan de noordelijke zijde van de brug. Dit leidt tot gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers.\n Mijn voorstel is om de afwatering/afschot te verbeteren.	Onder aandacht brengen van de provincie, die is wegbeheerder.
buren	Fietspad langs de Dreef ter hoogte van de Julianalaan	fiets	Fiets: infrastructuur	Fietspad wordt voetpad	Het fietspad langs de westelijke kant van de Dreef gaat ter hoogte van de Julianalaan over in een voetpad. Voor veel fietsers die deze situatie niet kennen werk het verwarrend. De meesten fietsen gewoon door op het voetpad en steken daarna bij het plantsoen de Dreef over naar het fietspad aan de oostelijke zijde.\n Voorstel is om bij de oversteekplaats een bordje te plaatsen met de mededeling: FIETSERS OVERSTEKEN.\n Als alternatief kan al bij de rotonde bij de huisartsenpost de situatie aangepast worden of aan te geven dat doorgaande fietsers naar het fietspad aan de oostelijke zijde moeten.	Bordje fietsers oversteken bij de rotonde is een goede suggestie.
buren	Julianalaan	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	Verlichting	Op de hoek Julianalaan/Dreef staat een lantaarnpaal met nummer 63926.\n Deze paal heeft het einde van zijn leven bereikt (heeft een gat van 10 x 10 cm net boven het trottoir, stroomkabels zijn zelfs zichtbaar).\n Zal daarom op korte termijn vervangen moeten worden.\n Voorstel: in verband met het beter verlichten van de zebra oversteekplaats over de Dreef, graag een nieuwe paal 10 meter dichterbij de zebra plaatsen. Deze paal eventueel uitvoeren als paal met 2 armaturen, waardoor ook het voetpad langs de Julianalaan goed verlicht blijft.	doorgeven aan provincie Gelderland
buren	Julianalaan	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	Verlichting	Wat een verrassing: de doorgeroeste lantaarnpaal is al professorisch gerepareerd.\n Ben benieuwd naar de definitieve meer veilige oplossing.	Gemeentelijke lntaarnpaal mag niet op proviniale grond staan.
Buren	Fietspad langs de Dreef	bereikbaarheid	Overig (geen verkeer)	Staat niet op de interactieve kaart	Het fietspad langs de oostelijke zijde van de Dreef en langs de Dellen staat niet op de interactieve kaart aangegeven.	doorgeven aan provincie Gelderland

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
buren	Doorsteek tussen Onderdreef en fietspad	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Doorsteek handhaven	Volgens recente plannen (herinrichting Onderdreef) zal de fietsdoorsteek tussen de Onderdreef en fietspad aan oostelijke zijde van de Dreef vervallen.\n Voorstel om deze doorsteek te handhaven, zodat fietsers op een gemakkelijker en veiligere manier de binnenstad kunnen bereiken. Hierdoor kan de kruising met de Julianalaan en T kruising Dreef/Buitenhuizerpoort vermeden worden.	dank u wel
buren	Parkeerterrein Molenwal	parkeren	Parkeren: Buren	Parkeren	Het parkeerterrein aan de Molenwal heeft ca. 35 beschikbare plaatsen.\n Op werkdagen wordt deze parkeerplaatsen hoofdzakelijk gebruikt door studenten en medewerkers van de Business School Nederland, maar in het weekend is dit terrein nagenoeg leeg (er staat geen hond).\n Ik begrijp dat men niet te veel extra autoverkeer in de binnenstad wil, maar een parkeerterrein onbenut laten terwijl op een steenworp afstand (Onderdreef en Buitenhuizerpoort) de parkeerdruk in het weekend te hoog is (ook na herinrichting van de Onderdreef) vind ik helemaal niet verantwoord.\n Misschien met een bescheiden bordje aangeven dat er nog meer parkeerterreinen bestaan dan de Onderdreef.\n	Plan is inmiddels uitgevoerd.
buren	Parkeerterrein Molenwal	parkeren	Parkeren: Buren	Parkeren	Het parkeerterrein aan de Molenwal heeft ca. 35 beschikbare plaatsen.\n Op werkdagen wordt deze parkeerplaatsen hoofdzakelijk gebruikt door studenten en medewerkers van de Business School Nederland, maar in het weekend is dit terrein nagenoeg leeg (er staat geen hond).\n Ik begrijp dat men niet te veel extra autoverkeer in de binnenstad wil, maar een parkeerterrein onbenut laten terwijl op een steenworp afstand (Onderdreef en Buitenhuizerpoort) de parkeerdruk in het weekend te hoog is (ook na herinrichting van de Onderdreef) vind ik helemaal niet verantwoord.\n Misschien met een bescheiden bordje aangeven dat er nog meer parkeerterreinen bestaan dan de Onderdreef.\n	Bescheiden p-bord wordt geplaatst Heerenstraat/Peperstraat
buren	Brug over de Korne	overige aandachtspunten	Onderhoud en beheer	Geluid	De brug over de Korne heeft vrij grote spleten in de verbinding met de vaste wal. Dit veroorzaakt veel geluidsoverlast ten gevolge van bandenlawaai van auto's.\n Onderzoeken of de verbindingen geluidsarm gemaakt zouden kunnen worden.	Bescheiden p-bord wordt geplaatst Heerenstraat/Peperstraat
buren	Erichemseweg, fietspad	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Hobbelig klinkerfietspad	Het fietspad langs de Erichemseweg in de bebouwde kom van Erichem is deels uitgevoerd in ongelijk liggende betonklinkers. Graag op termijn uitvoeren in asphalt.\n Het zelfde geldt ook voor het fietspad langs de Erichemseweg in Buren.	Bij regulier onderhoud is er ook aandacht voor de voegovergangen.
buren	Aalswijksestraat	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	Boom	Precies op de hoek stond een boom, is al enige tijd terug omgezaagd. Graag weer boom terug plaatsen.	Door aanwezigheid van kabels en leidingen wordt voorkeur gegeven aan betonklinkers. Binnen beheer wel ongelijkheid weghalen.
buren	parkeerplaats bij rotonde Buren	parkeren	Duurzaamheid	laadinfrastructuur	Graag uitbreiding oplaadpunten voor elektrische auto's. Laatst op mooie zondag bij bezoek aan Buren waren beide plekken bezet. Ik kon ternauwernood thuis komen. Nu er steeds meer elektrische auto's bij komen en op termijn zelfs iedereen elektrisch gaat rijden is uitbreiding parkeerplekken met laadmogelijkheid noodzaak. Dit is geen inperking van het aantal	Vraag voor groenbeheer

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					parkeerplaatsen zonder laadpunt, want elektrische auto's zijn niet extra maar vervanging van een auto op fossiele brandstof.	
buren	Fietspad Kornedijk	fiets	Onderhoud en beheer	Wortels in het wegdek	Op diverse plaatsen in het fietspad langs de Kornedijk tussen Buren en Buurmalsen bevinden zich gevaarlijke bobbels (planten wortels?). Ondanks diverse reparaties keert het verschijnsel bobbels op korte termijn weer terug. Graag aandacht voor een afdoende reparatie.	In In Buren zijn nu 4 laadpunten.
Buren	Buren	parkeren	Parkeren: Buren	Parkeren in de stad Buren	Allereerst moet mij van het hart dat de aangekondigde avond voor de bewoners de zoveelste avond is waarmee helaas niks gedaan is. Zelfs de beloofde terugkoppeling is er niet geweest. Ik ga dus niet meer een avond spenderen. Ik probeer het nog 1keer via deze reactie.\n \n Vele jaren geleden is er een heel stuk gras bij de rotonde aan de weg naar Tiel vanuit Buren gebruikt om er een parkeerterrein voor toeristen van te maken. Velen waren daar tegen. Toen was het argument dat daarmee het heen en weer rijden en parkeren van toeristen in Buren zou worden voorkomen. Dat is dus niet het geval mede omdat het parkeerterrein vooral in gebruik voor vrachtwagens. Verder worden er geen beperkingen opgelegd aan toeristen om toch te parkeren IN het stadje waardoor bewoners vaak zelf niet meer rond hun huis kunnen parkeren. Ook geeft dit overlast aan bewoners die feitelijk geen voortuin hebben waardoor autodeuren o.a. gevels en schilderwerk beschadigen.\n \n In vele oude stadjes en steden is het volstrekte normaal dat er een perkeerluw beleid voor toeristen is deels ten gunste van de bewoners of om de overlast voor bewoners te beperken. Kijk bv naar Heusden, Naarden maar bv ook Tiel. \n \n Graag zou ik dus in de oude stad Buren een parkeerbeleid zien waarbij inwoners een vergunning krijgen en parkeren voor bezoekers alleen op de geëigende parkeerplaatsen toegestaan is. Dit voorkomt heen en weer gerij en onnodig overlast. Verder past dit bij modern milieubeleid en stimuleert het toeristen iets meer te bewegen daar waar dat voor velen een goede zorg voor hun gezondheid kan zijn. ;-)	Doorgeven aan beheer
Buren	Buren	parkeren	Parkeren: Buren	Parkeren in de stad Buren	Nee, dat zal het goed doen voor de lokale middenstand. Even parkeren om naar bakker en slager te gaan blijft een vereiste.	In 2017 is er een uitgebreid parkeeronderzoek geweest onder inwoners en bedrijven van het stadje. Er was geen draagvlak voor het invoeren van vergunninghouder parkeren en/of betaald parkeren.
Buren	Buren	fiets	Fiets: infrastructuur	Fietspaden	De fietspaden in Buren zijn over het algemeen van goede kwaliteit, maar de bochten en aansluiting van fietspaden kunnen veel beter. Deze zijn vaak uitgevoerd in haakse hoeken. Deze vooral bij smalle fietspaden meer uitvoeren met (af)rondingen. \n Vooral zoutstrooiers zijn tegenwoordig veel te groot voor de fietspaden waardoor de bochten afgestoken worden en er gaten en kuilen ontstaan, maar ook de randen van het fietspad afbrokkelen. Dit leidt tot veel modder op het fietspad en gevaarlijke situaties.	

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
Buren	Buurtschap Buurmalsen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Snelheid	Aan de Kornedijk ligt buurtschap Buurmalsen (ook wel bekend als de Klomp) aangegeven met een wit bord met blauwe rand.\n Volgens mij geeft dit bord geen bebouwde kom aan en geldt dus de zelfde maximum snelheid als voor de Kornedijk (60 km/h).\n De huizen staan hier direct langs de weg, waardoor 60 km/h veel te hard is. Beter zou hier 30 km/h moeten gelden zoals dit ook het geval is voor buurtschap de Twee Sluizen.\n Als alternatief het witte bord Buurmalsen vervangen door een blauw bord zodat er 50 km/h geldt.	doorgeven aan wegonderhoud
eck en wiel	prinsesbeatrixstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeersveiligheid	parkeren bij school er is een wachtverbod maar wordt niet gecontroleerd. \n \n en de snelheid in de beatrixstraat is 30km maar er wordt veel sneller gereden\n \n meer snelheid controle uitoefenen	ter hoogte van basisschool zijn maatregelen getroffen waardoor 30 km gerden wordt.
eck en wiel	prinsesbeatrixstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	verkeersveiligheid	Meer snelheids en verkeersgeluid controles toepassen. Er rijden veel auto's die te veel lawaai en dus overlast veroorzaken. O.a. in de Rijnstraat te Eck en Wiel. \n	in overleg met politie wordt hierop gehandhaafd
eck en wiel	Veerweg	fiets	Fiets: infrastructuur	Fietsverbinding	Verzoek om het huidige fietspad langs de Veerweg door te trekken vanaf de kruising met de Blankertseweg tot aan de kruising met de Vlissingsestraat. Huidige fietsnetwerk (via Henry Dunantstraat en Pr. Beatrixstraat is nu zeer onduidelijk en te gevaarlijk voor bewoners van deze straten (denk aan e-bikes in combinatie met spelende kinderen). Langs Veerweg is voldoende ruimte tussen de rotonde bij Boons en de rotonde bij Vlissingsestraat. Langs Veerweg kan ruimte gemaakt worden (of "auto te gast" strook) tussen kruising Blankertseweg en rotonde bij de Boons. Zo ontstaat betere aansluiting op het fietsnetwerk vanaf de dijk, Eiland van Maurik en van/naar Tiel.	Goede suggestie, onderzoek naar haalbaarheid
eck en wiel	Dreef - Rijnbanddijk	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	In ere herstellen van pad vanuit de Dreef naar de Rijnbandijk	Historie - Eck en Wiel zou moeten inzetten op haar historie om zo meer recreatieve en toeristisch aantrekkelijk te worden. De Dreef is/was een unieke historische verbinding vanuit het hart van het dorp langs Huis te Wiel naar de Rijnbandijk. Op dit moment ontbreekt amper 400 meter welke relatief makkelijk in oude ere hersteld kan worden. Vanaf de Rijnbandijk mist nu 200 meter langs de slootkant van een fruitperceel van Peters Fruit, een loopbrug over de Wetering en 200 meter langs de slootkant van camping het Kalverland dat op dit moment enorm op de schop gaat en opnieuw wordt ingericht. Een uniek moment dat aangegrepen moet worden.	alleen mogelijk in combinatie met vernieuwing park. Daarvoor komen aparte procedures.
eck en wiel	Dreef - Rijnbanddijk	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	In ere herstellen van pad vanuit de Dreef naar de Rijnbandijk	De Dreef is in 1959 afgesloten. Graag zie ik dit gehandhaafd. \n dit straatje doorkruist agrarisch buitengebied. Het buitengebied, zeker het agrarische, staat in deze huidige tijd al behoorlijk onder druk. \n Graag behouden wij de rust voor onze dieren en onze bedrijfsuitoefening. \n	alleen mogelijk in combinatie met vernieuwing park. Daarvoor komen aparte procedures.
eck en wiel	Dreef - Rijnbanddijk	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	In ere herstellen van pad vanuit de Dreef naar de Rijnbandijk	Bij een mogelijke ontsluiting van De Dreef voor het nabij gelegen recreatiepark heeft dit een aantal consequenties m.b.t. veiligheid, contractuele afspraken m.b.t. de groenstrook en de impact op woongenot en de waarde van de aangelegen panden. De veiligheid komt in het gedrang doordat een doodlopende weg wordt veranderd in een normale weg voor gemotoriseerd	alleen mogelijk in combinatie met vernieuwing park. Daarvoor komen aparte procedures.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					vervoer. Daarnaast is er bij aanschaf van het pand op de De Dreef 4 een contractuele afspraak gemaakt dat de groenstrook 20 meter vrij moet blijven. Mocht dit veranderen kan dit juridische en financiele consequenties opleveren.	
eck en wiel	Veerweg en Rijnbandijk tussen Wielse Veer en Ingense Veer	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	Lantaarnpalen - verlichting	Meerdere kinderen vanuit Maurik en Eck en Wiel fietsen iedere morgen en avond over de Rijnbandijk naar het Ingense Veer om te pont te nemen naar scholen in Veenendaal en Rhenen. Er zijn te weinig lantaarnpalen om hen veilig over de Rijnbandijk te laten fietsen. Naast vrachtverkeer en auto's is de weg op plekken smal en bochtig waardoor goede verlichting noodzakelijk is. Gedacht zou moeten worden aan extra lantaarnpalen en/of lantaarnpalen op basis van bewegingsmelders of LED om zo het energieverbruik tot een minimum te beperken.	Het is niet mogelijk de gehele dijk te verlichten. Geadviseerd wordt de kinderen reflecterende kleding te laten dragen en goede verlichting op de fiets.
eck en wiel	Dorp Eck en Wiel	fiets	Fiets: infrastructuur	Bewegwijzering Fietsers	Er zou betere bewegwijzering moeten komen voor fietsers om te voorkomen dat ze "verdwalen" in het dorp.	Fietsers worden verwezen door de anwb-bewegwijzering.
eck en wiel	Veerweg Eck en Wiel	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Snelheidsbeoerjende maatregelen	De Veerweg in Eck en Wiel en het verlengde daarvan, de Tielseweg in Eck en Wiel worden als racebaan gebruikt, ondanks de borden 60 word er standaard te hard gereden.\n Snelheodsbeperkende maatregelen, zoals wegversmallinig en diverse hoge verkeersdrempels zie ik als oplossing.	Deze suggesties worden meegenomen in comnatie met regulier wegonderhoud
eck en wiel	Adam van Delenstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te hard rijden binnen de bebouwde kom	Adam van Delenstraat komende vanaf de Blankertseweg, daar word ondanks de aangegeven 30 km per uur, standaard te hard gereden.\n Een paar wegvermallingen en drempels zou dit kunnen tegengaan, de twee drempels aan het begin en einde van de straat zijn veel te laag en verkeerd geplaats daar gaat de snelheid niet van naar beneden.	De 2 verhoogde plateaus zijn geplaatst op kruispunten (uitwisseling verkeer en de drempel voor de Veerweg. Alle maatregelen voldoen aan de CROW richtlijnen. Veel is terug te voeren naar het gedrag van de weggebruikers.
eck en wiel	Hoek van Prinses Beatrixstraat naar de Baan	parkeren	Parkeren: overig	Parkeerhinder auto's rondom café	Omdat in het verleden de Henry Dunant straat aan de zuidzijde voor auto's is afgesloten, is het volgende probleem ontstaan:\n Omdat bezoekers/omwonenden hun auto's bij de hoek van de Baan- Beatrixstraat rondom het café parkeren en de achter het café aanwezige parkeerterrein nauwelijks gebruik wordt door de cafébezoekers is er een onoverzichtelijke situatie ontstaan.\n \n Als er plotseling een tegenligger om de hoek komt is het meerdere malen voorgekomen dat men niet linksaf de Baan in kon slaan, maar rechtdoor moet rijden, omdat door al de geparkeerde auto's er geen uitwijk mogelijkheid is en achteruit rijden ook geen optie was.\n \n De oplossing is volgens mij, om rondom de bocht bij het café een parkeerverbod in te stellen, zodat men ter plaatse uitwijken kan. De 2e optie is de afsluiting van de Henry Dunant straat op te heffen, waardoor we niet gedwongen worden om door de dorpskern te rijden (wat volgens mij onwenselijk is) dit heeft veel minder verkeersbewegingen in voornoemd gebied tot gevolg.	De afsluitng van de Baan op de Veerweg was noodzakelijk omdat inwoners de rotonde aan de linkerzijde passeerden. Naar die onveilige verkeersstiuatie willen we niet meer terug. Het parkeerprobleem zal zich waarschijnlijk incidenteel voor doen. De afgelopen tijd is dit niet gesignaleerd.
eck en wiel	knipoek rijnstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	voorrang	De kniphoek wordt vaak vanuit de richting vanaf Boon,s supermarkt over het hooft gezien .Een verkeersbord plaatsen met de tekst LET OP WEG VAN RECHTS zou hieraan kunnen bijdragen.	Nabij de kruising Rijnstraat-Kniphoek ligt een drempel. De zijweg is goed zichtbaar. Een extra bord is overbodig.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
eck en wiel	Eck en Wiel rijnstraat veerweg	fiets	Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	oversteekplaats	De fietsers kunnen niet goed inschatten als er verkeer vanaf de rijnstraat rechtsaf slaat de veerweg op.EN dat gebeurt vaak met te hoge snelheid.\n	De rotonde is overzichtelijk doordat het verkeer bij het passeren de snelheid moet verbeteren.
eck en wiel	ECK EN WIEL de Dreef	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	ontsluiting recreatiepark Kalverland(Wielse waarden)	Er zou mogelijk sprake zijn om de Dreef ontsluiting te maken voor het nabij gelegen recreatiepark. Dit is echter totaal ongepast en bovendien ongeschikt om hiervoor te functioneren. Ik vraag u dan ook nadrukkelijk dit NIET toe te staan.	alleen mogelijk in combinatie met vernieuwing park. Daarvoor komen aparte procedures.
eck en wiel	ECK EN WIEL de Dreef	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	ontsluiting recreatiepark Kalverland(Wielse waarden)	Bij een mogelijke ontsluiting van De Dreef voor het nabij gelegen recreatiepark heeft dit een aantal consequenties m.b.t. veiligheid, contractuele afspraken m.b.t. de groenstrook en de impact op woongenot en de waarde van de aangelegen panden. De veiligheid komt in het gedrang doordat een doodlopende weg wordt veranderd in een normale weg voor gemotoriseerd vervoer. Daarnaast is er bij aanschaf van het pand op de De Dreef 4 een contractuele afspraak gemaakt dat de groenstrook 20 meter vrij moet blijven. Mocht dit veranderen kan dit juridische en financiele consequenties opleveren.	alleen mogelijk in combinatie met vernieuwing park. Daarvoor komen aparte procedures.
erichem	Erichemsekade	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Onveilig voor fietsers en wandelaars	Op de Erichemsekade geldt een maximumsnelheid van 60 km/u. De weg is smal ("te smal voor een fietspad" volgens gemeente Buren) en kent onoverzichtelijke bochten waardoor kwetsbare verkeersdeelnemers als wandelaars (o.a. Klompenpad, bezoekers Karekiet) en fietsende kinderen op weg naar school vogelvrij zijn. Auto's, motoren en opgevoerde bromfietsen rijden structureel te hard, om nog maar te zwijgen over telefonerende 17-jarigen in enorme landbouwvoertuigen. Het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers/wandelaars is op dit moment te groot.	Vormgeving van weg past bij functie en gebruik
erichem	Erichemsekade	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Onveilig voor fietsers en wandelaars	Inderdaad is de Erichemsekade een gevaarlijke weg. Het moet toch mogelijk zijn om d.m.v. belijning fietsstroken aan te brengen en de weg optisch smaller te maken.	Vormgeving van weg past bij functie en gebruik
erichem	kruising Mierlingsestraat Erichemseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Overlast hoge snelheid, verkeersdrempel en veiligheid	Als bewoner van deze omgeving ondervinden wij veel overlast van de verhoogde weg op de kruising Mierlingsestraat en Erichemseweg, Vrachtverkeer en de constant veel te hard rijdende bus 46 komen letterlijk met een plof de verhoging af waardoor het huis staat te schudden. Auto's met aanhangwagen zien wij de kruising afkomen met de wielen van de aanhangwagen boven de straat. Door veel te hoge snelheid zien wij elkaar passerende auto's en vrachtauto's fietsers in het nauw komen.\n Verlaging van de drempel en snelheidsbeperkende maatregelen kunnen wellicht een oplossing bieden, handhaving 30 km. per uur !	Plateau is inmiddels aangepast
erichem	kruising Mierlingsestraat Erichemseweg	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	Nieuwe spiegel nodig	De spiegel die er staat is aan vervanging toe. Deze is helemaal verweerd.	Spiegel wordt vervangen
erichem	Erichemseweg	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	Kapot gereden bermen	De bussen kruisen elkaar op de Erichemseweg. De weg is hiervoor te smal, waardoor de bermen kapot worden gereden en er veel modder op de weg terecht komt. Dit is overigens op de gehele Erichemseweg vanaf de provinciale weg tot aan Buren.\n	Het passeren verschilt per keer. Kleinere bussen is nu niet mogelijk.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
erichem	Lutterveld tussen Erichemseweg en De Terp	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Te veel vrachtverkeer, smalle weg	Op het aangegeven traject is veel vrachtverkeer, soms wel meer dan 5 trucks met oplegger in een uur. De weg is smal, de trucks kunnen elkaar niet passeren, rijden de berm kapot en moeten soms een heel stuk achteruit. Geen commentaar op de kwaliteiten van de chauffeurs, al rijden er enkele (soms) aan de snelle kant. De weg zou breder moeten, of, nog beter, een aparte toegangsweg naar De Terp vanaf de Erichemseweg.	Historische situatie. In combi met wegonderhoud.
ingen	Ingen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijke onoverzichtelijke bocht	Onoverzichtelijke bocht Weverstraat, Dorpstraat en Rijnstraat. Bij de horeca zaak is de heg te hoog en er staat het hele jaar door een tent. Gezien dit ook een fiets route is voor school gaande kinderen en het als maar grote toenemende landbouwverkeer vormt dit een groot gevaar.	haag is weg en bocht is heringericht met verkeersplateau
ingen	Ingen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijke onoverzichtelijke bocht	Hoge snelheid , onoverzichtelijke kruising, route schoolgaande kinderen: levensgevaarlijk\n Snelheidverlagende maatregelen en maak kruising gelijkwaardig	haag is weg en bocht is heringericht met verkeersplateau
ingen	Ingen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Te veel groot verkeer kern Ingen	Het grote verkeer word zoveel mogelijk geweerd in de kern van Ingen maar daar komt de nodige grote landbouwverkeer voor terug. Gezien de school en verenigingen dier hier zitten komt de verkeersveiligheid in het geding.	In Ingen en omgeving zijn veel laanboom - en fruitteelt bedrijven
ingen	Ingen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Te veel groot verkeer kern Ingen	Inderdaad komt er steeds meer zwaar laanboomkwekerij verkeer bij terwijl het al vol zit met verkeer van de fruitboeren.	In Ingen en omgeving zijn veel laanboom - en fruitteelt bedrijven
ingen	De Brei Ingen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	gevaarlijk	Te smal en te druk	de weg verbreden en snelheidremmende masatregelen
ingen	De Brei Ingen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	gevaarlijk	Gevaarlijke kruising vanwege grote snelheid op de Brei	de weg verbreden en snelheidremmende masatregelen
Ingen	De Brei	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te hoge snelheden, veel zwaar verkeer. Levensgevaarlijk.	Te hoge snelheden, veel zwaar verkeer. Levensgevaarlijke weg. \n 60km per uur is hier ook te hoog. Maak er een 30km weg van met opstakels. (Versmallingen).	de weg verbreden en snelheidremmende masatregelen
Ingen	De Brei	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te hoge snelheden, veel zwaar verkeer. Levensgevaarlijk.	Veelal jaren levensgevaarlijke snelheden verkeer met ook vrachtwagens, veel fietsers en ook wandelaars. Zou al jaren geleden aangepakt worden.	de weg verbreden en snelheidremmende masatregelen
Ingen	De brei	openbaar vervoer	Openbaar vervoer	Streekvervoer rijdt met te grote bussen en te hard.	Streekvervoer rijdt met te grote bussen waar elk uur niet meer dan een paar mensen in zitten. Lijkt me in deze tijd niet nodig om onnodig uitstoot te creëren met grote touringbussen voor een handjevol mensen. Bussen rijden vaak ook veel te hard. zodra je ze passeerd rijden ze met dezelfde snelheid de kant in.	Is pas in 2025 weer mogelijk om de kleine bussen in te brengen. Dan wordt dienstregeling weer opnieuw gegund.
Ingen	De brei	openbaar vervoer	Openbaar vervoer	Streekvervoer rijdt met te grote bussen en te hard.	Vrachtverkeer en auto’s met te hoge snelheden door de straat waar ook veel fietsers en wandelaars zich bewegen.\n Snelheidsbeperkende maatregelen aanbrengen.	Binnen de kom zijn maatregelen getroffen.
ingen	Woudstraat Ingen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Moet gesloten worden voor zwaar verkeer	Deze kleine doodlopende weg moet gesloten worden voor zwaar verkeer	Is niet mogelijk door aanwezige bedrijven. Bestemmingsplan
ingen	Ganzert 28	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid op de Ganzert	Op de Ganzert is een adviessnelheid van 30 km per uur. Komende vanuit de Akker naar de Ganzert stond er vroeger een bord met die aanduiding. Al heel lang is dat bord er niet meer. Op de Ganzert is het over het algemeen rustig. Maar de auto’s die er rijden rijden vaak heel hard. Zeker als het avond is.\n	Bord wordt terugplaatst.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
ingen	Ganzert	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Smalle weg	De Ganzert is een vrij smalle weg. Als twee auto's elkaar willen passeren moet er altijd een noodgedwongen de berm is. Die is (zeker met regen/slecht weer) erg modderig. Vraag zou zijn of er een mogelijk is de wegkapten te verharden met betonblokken. Deze zijn onlangs ook aangelegd op de hoek Leeweg en Burgemeester Verburghweg.	Wordt toegepast op locaties als sprake is van veelvuldig zwaar vrachtverkeer. Daar is hier geen sprake.
ingen	Hoogkana Ingen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Eenrichting verkeer.	Daar handhaving van het één richtings-verkeer	Politie laten handhaven.
ingen	Veerweg, Rijnstraat, Dorpsstraat, Weverstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Herinrichting met vrij liggende fietspad	Ten behoeve van de verkeersveiligheid het niveau van de Veerweg, Rijnstraat, Dorpsstraat en Weverstraat verhogen door middel van herinrichting en het voorzien van vrij liggende fietspaden. Dit komt enerzijds de leefomgeving van de dorpskeren ten goede en zal op de lange termijn een grote bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid en ontsluiting van het verkeer.	De kern Ingen is recent heringericht na uitvoerige inspraak van inwoners en bedrijven.
ingen	Ketteringweg Ingen	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Uitweg maken boomkwekerij	Als hier een uitweg komt voor deze forse boomkwekerij word het dorp fors ontlast. Mooi voorbeeld bij de buren van Ossenbruggen.	In samenspraak met fruitbedrijf is een ontsluiting gerealiseerd.
ingen	De Brei	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid verkeer	Te hoge snelheden bij binnen rijden dorp.\n Vrachtverkeer, auto's . Voor fietsers levensgevaarlijk.\n Breng snelheidsvertragende maatregelen aan, verban vrachtverkeer uit de kom van het dorp en maak kruisingen gelijkwaardig.	Kern Ingen is recent ingericht met drempels en plateaus
ingen	Weverstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid verkeer te hoog	Rem snelheid gemotoriseerd verkeer en verban vrachtverkeer uit de kom.\n Maak kruisingen gelijkwaardig.\n Bescherm hiermee fietsers.	Kern Ingen is recent ingericht met drempels en plateaus
ingen	Bulksestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hoge snelheid verkeer	Vracht en overig verkeer in combinatie met fietsers: wordt te hard gereden. Breng snelheidsbeperkingen aan.	In combinaatie met wegonderhoud mogelijkheden onderzoeken.
ingen	Culekampseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Eenrichtingsverkeer	Enige jaren geleden is de weg van eenrichting naar tweerichting gegaan, zou geëvacueerd worden, is niet gebeurd.\n Verkeersbewegingen fors toegenomen, weg is hier niet op berekend; smal en bermen in slechte staat.\n Terug naar eenrichting.	Destijds reed meer dan 33% tegen het verkeer in.
ingen	Culekampseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Van twee naar eenrichtingsverkeer	Jaren geleden naar twee richting gegaan, zou geëvalueerd worden niet gebeurd\n Weg te smal, veel verkeer en ook vrachtverkeer en ook fietsers. Weg te smal hiervoor., bermen kapot\n Terug naar eenrichting	Destijds reed meer dan 33% tegen het verkeer in.
kapel-avezaath	Twee Sluizen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Levensgevaarlijke snelheden	Er staan borden met een advies snelheid op de " Twee Sluizen" van 30 km per uur. Echter is de gemiddelde snelheid zo"n 60 a 70 km per uur. Ooit metingen gedaan van 130+. Ook loonwerkers bedrijven zoals Bongers racen door deze straat en rijden dan ook regelmatig in onze voortuinen. \n Verplichte Max. snelheid en controle daarop zou goed zijn; of Sluizen aanleggen. Local loonwerkers bedrijf van der Heijden, heeft daar geen problemen mee.	De maximum snelheid is 60 km. Daaraan houden zich de meeste verkeersdeelnemers.
kapel-avezaath	Twee Sluizen, Kapel Avezaath-Buren	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Levensgevaarlijke snelheden	Er staan borden met een advies snelheid op de " Twee Sluizen" van 30 km per uur. Echter is de gemiddelde snelheid zo"n 60 a 70 km per uur. Ooit metingen gedaan van 130+. Ook loonwerkers bedrijven zoals Bongers racen door deze straat en rijden dan ook regelmatig in onze voortuinen. \n Verplichte Max. snelheid en	De maximum snelheid is 60 km. Daaraan houden zich de meeste verkeersdeelnemers.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					controle daarop zou goed zijn; of Sluizen aanleggen. Lokaal loonwerkers bedrijf van der Heijden, heeft daar geen problemen mee.	
kapel-avezaath	Twee Sluizen, Kapel Avezaath-Buren	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Levensgevaarlijke snelheden	ja er staat advies snelheid u zegt het juist dus je hoeft je eigen er niet aan te houden je mag 30 maar ook 60 dus je hoeft je eigen er niet aan te houden. het gaat om advies snelheid.	De maximum snelheid is 60 km. Daaraan houden zich de meeste verkeersdeelnemers.
kerk-avezaath	Kerk-Avezaath, Korte Daver	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	parkeren bij de Blinker	Bij het halen en brengen van kinderen komen er zoveel auto's dat de verkeersveiligheid voor de kinderen gevaar loopt. Bovendien hebben de omwonende veel overlast. Veel ouders brengen hun kinderen met de auto omdat zij vanuit de hele regio komen. De Blinker biedt voltijds hoogbegaafdheidsonderwijs.	onderzoek is in startfase
kerk-avezaath	Kerk-Avezaath, Korte Daver	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	parkeren bij de Blinker	Eens	onderzoek is in startfase
kerk-avezaath	Kerk-Avezaath, Korte Daver	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	parkeren bij de Blinker	aanpassingen door\n - aangepaste en vergrootte parkeerhavens \n - beter toezicht\n - een richting verkeer?\n - een bord dat onder geen voorwaarde de toegang tot het doodlopende straatje geblokkeerd mag worden (brandweer/ambulance!)\n dit is ook gecommuniceerd tijdens de dorpswandeling op 2-11	onderzoek is in startfase
kerk-avezaath	Kerk-Avezaath, Korte Daver	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	parkeren bij de Blinker	Soms breng ik mijn kleinkinderen naar de Blinker.\n Dat is een wandeling van 500 m en duurt ongeveer 6 minuten.\n Toch zie ik regelmatig moeders die nog dichterbij wonen dan 500 m hun kinder(en) per auto naar school brengen en dan ook nog parkeren aan de Cellendonklaan.\n Ik heb begrepen dat het voorkeur heeft om auto's aan de Korte Daver kant te parkeren.	onderzoek is in startfase
kerk-avezaath	Kerk-Avezaath, Korte Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te onveilig rond de school	De veiligheid rond de school moet echt verbeterd worden.	onderzoek is in startfase
kerk-avezaath	Kerk-Avezaath, Korte Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te onveilig rond de school	Eens	onderzoek is in startfase
kerk-avezaath	Kerk Avezaath, lutterveldsestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	weg te smal voor verkeer tussen Knorhof en A15	De nieuwe plannen van de Knorhof zorgen voor veel extra verkeer van en naar de A15. De Lutterveldsestraat is te smal voor dit extra verkeer. 2 personenauto's kunnen al elkaar niet passeren zonder gebruik te maken van de berm (die veel kuilen bevat).	Betreft een bestaand bedrijf. Bermverharding meenemen bij nieuwe aanvraag.
kerk-avezaath	Kerk Avezaath, lutterveldsestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	weg te smal voor verkeer tussen Knorhof en A15	Niet alleen het eventuele verkeer wat in de toekomst, van en naar de Knorhof zal gaan brengt de verkeers-veiligheid hier in het gedrang. Buren is een agrarische gemeente, wat prima is. \n Dit betekend dat er ook vaak ander breed verkeer is op de wegen in de buiten gebieden.\n Dit brengt met namen in de nattere perioden ander verkeer in het gedrang.\n Met name voor fietsers zijn de bermen erg gevaarlijk, doordat deze stuk gereden worden. \n Regelmatiger onderhoud van de bermstrook aansluitend op de weg zou wenselijk zijn.	Regulier weg- en bermonderhoud
kerk-avezaath	KERK-AVEZAATH Achterstraat - van Beekhoffstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	kruising onoverzichtelijk en onveilig	Geachte lezer, \n \n De kruising Achterstraat - van Beekhoffstraat is onoverzichtelijk. Daarnaast rijdt verkeer over de verkeerde weghelft. Daardoor ontstaat er een dubbel gevaarlijke situatie. \n \n Van de Achterstraat ri. Daver komt verkeer met meer dan 30kmh aangereden en mindert meestal géén vaart. Hierdoor wordt de zijweg van Beekhoffstraat vaak vergeten of niet gecontroleerd om voorrang aan te geven. \n \n Vanuit de van Beekhoffstraat levert dit direct een gevaar op voor al het	Is een gelijkwaardige kruising. Parkeersituatie Korte Dorpsstraat is/wordt gewijzigd.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					uitrijdende verkeer. In een auto heb je nog duidelijke verlichting bij schemering die opvalt. Overdag minder. Op de fiets heb je niets in te brengen en is het hopen dat het goed gaat. \n \n Het verkeer vanaf de Daver richting de genoemde kruising rijdt het gros over de verkeerde weghelft. Dit omdat niemand verwacht dat er iemand uit de van Beekhoffstraat zou kunnen komen. Ook omdat er voor de volgende kruising (Lutterveldsestraat) nagenoeg altijd auto's op de weg geparkeerd staan. (aan zijde glasbak) Hierdoor moet er met een lus om deze auto's worden gereden. Deze lus begint vreemd genoeg al bij de kruising van Beekhoffstraat - Achterstraat. Hierdoor rijdt verkeer op de verkeerde weghelft en is oplettendheid geboden aan beide kanten.\n \n Doordat er geen drempel ligt is bovendien het tempo hoger van het verkeer.	
kerk-avezaath	Kerk Avezaath	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onveilige kruising	Wanneer ik de straat uit rijd, is er gevaar op de kruising. Mensen rijden te hard.	door groen te verwijderen overzichtelijker
kerk-avezaath	Kerk Avezaath	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onveilige kruising	zicht op de Achterstraat is onvoldoende	door groen te verwijderen overzichtelijker
kerk-avezaath	Kerk Avezaath	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onveilige kruising	Onoverzichtelijke kruising	door groen te verwijderen overzichtelijker
kerk-avezaath	Kerk Avezaath	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onveilige kruising	Geen voldoende zicht, waarom geen spiegel plaatsen of een struik van de struik in korten	door groen te verwijderen overzichtelijker
kerk-avezaath	kruising Achterstraat-Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verbeteren	Verbeteren conform advies van VVN en de Bewonersvereniging: wegversmalling weghalen, kruising splitsen in 2 driesprongen. Rapport bekend bij gemeente!	combi riool-wegbeheer kruising veiliger maken
kerk-avezaath	kruising Achterstraat-Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verbeteren	Er moet iets gedaan worden aan deze kruising. Onoverzichtelijk en zorgt voor gevaarlijke situaties. Het tempo op deze kruising is veel te hoog. Hierdoor lijkt het soms of mensen niet op tijd kunnen remmen.	combi riool-wegbeheer kruising veiliger maken
kerk-avezaath	kruising Achterstraat-Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verbeteren	Een verkeerssluis aan een onoverzichtelijke kruising. Briljant!	combi riool-wegbeheer kruising veiliger maken
kerk-avezaath	kruising Achterstraat-Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verbeteren	Waarom niet een kleine rotonde op de plek geen puneze, of haaien tanden plaatsen, of een stop streep met bord.	combi riool-wegbeheer kruising veiliger maken
kerk-avezaath	kruising Achterstraat-Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verbeteren	het is wachten tot er een fietser (naar school fietsende kinderen uit Erichem) wordt aangereden. Versmalling zorgt voor verhoging van de snelheid (als ik er maar als eerste doorheen ben mentaliteit) Bewonersvereniging en buurtpreventie Kerk Avezaath hebben aan dhr. Selias een voorstel van Veilig Verkeer Nederland aangeboden voor verbetering van dit stukje irritatie. Helaas geen reactie zoals vaak van de gemeente Buren. Hopelijk met de 4 nieuwe wethouders wordt er wel wat aangedaan. Gemeente Buren laat je van je veilige kant zien.	combi riool-wegbeheer kruising veiliger maken
kerk-avezaath	Roodakker, nabij Rotonde	parkeren	Parkeren: overig	Parkeerstrook	Nabij de rotonde bij de ingang van Kerk-Avezaath is een kleine parkeerstrook. Deze wordt de laatste tijd regelmatig overbelast. De onverharde ruimte rond de parkeerstrook wordt dan ook gebruikt en daardoor in de regentijd zwaar beschadigd. Uitbreiding van de parkeerstrook is zeer wenselijk.	uitbreiden carpoolstrook Roodakker?
kerk-avezaath	Roodakker, nabij Rotonde	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	zwerfvuil	afvalbak plaatsen	geen afvalbakken bij parkeerplaats auto's

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
kerk-avezaath	Roodakker, nabij Rotonde	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	zwerfvuil	afvalbak plaatsen	geen afvalbakken bij parkeerplaats auto's
kerk-avezaath	mr rj van beekhoffstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te hoge snelheid in een dorp waar 30kM verplicht is	Ook in het najaar en de winter is de snelheid van het auto verkeer te hoog.\n Meerdere malen een voertuig tegen het hek van de voortuinj.\n Ook hier lopen de schoolkinderen gevaar opweg naar de gymzaal	Geen sprake van overschrijding 30 km op deze straat
kerk-avezaath	weg met wegversmalling Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	lokatie van de versmalling	De versmalling zit zo dicht op de kruising dat het soms een onveilige situatie geeft als er meerdere auto's op het kruispunt aanrijden. Daarnaast is de wegversmalling op welke plek dan ook eerder een onveilig object dan een veilig object	Geen ongevallen geregistreerd.
kerk-avezaath	Molenweg-Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	voorrang	Fietsers die uit de richting Tiel komen over de Daver hebben een behoorlijke vaart als ze het talud af fietsen. Al het verkeer vanuit Tiel dient echter voorrang te verlenen aan het verkeer dat uit de Parallelweg komt. Er is weinig zicht door de hoge begroeiing. Fietsers kunnen het verkeer van rechts pas op het laatste moment zien. De verkeerstoename vanuit de parallelweg is toegenomen op deze kruising met name als de leerlingen van obs De Blinker naar huis gaan. Een voorrangskruising zou hier op zijn plaats zijn.	onderzoeken, in principe gelijkwaardige kruising in een 60 km gebied
kerk-avezaath	molenweg-Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	voorrang	Volledig mee eens. Is ook aan de orde gesteld tijdens de dorpswandeling op 2-11 j.l.	onderzoeken, in principe gelijkwaardige kruising in een 60 km gebied
kerk-avezaath	Molenweg-Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	voorrang	Ik kan mij hier volledig in vinden. Ik heb nooit begrepen waarom op deze kruising het vanuit Tiel naar beneden komend verkeer géén voorrang heeft. Een grote omissie in de planologie. Iedere leek kan constateren dat de wijze waarop de verkeersafwikkeling nu geregeld is van geen kanten klopt.	onderzoeken, in principe gelijkwaardige kruising in een 60 km gebied
kerk-avezaath	Molenweg-Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	voorrang	Ook helemaal mee eens. Huidige situatie is onbegrijpelijk en het is wachten op ongelukken	onderzoeken, in principe gelijkwaardige kruising in een 60 km gebied
kerk-avezaath	Molenweg-Daver	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	voorrang	Fietser op de Daver vanuit Kerk-Avezaath komen met veel vaart van het talud (A15) op de kruising met de Zoelensestraat af. Er is weinig zicht op dit kruispunt en daardoor weinig tijd om nog te remmen. Zou een voorrangskruising hier niet op zijn plaats zijn?\n	onderzoeken, in principe gelijkwaardige kruising in een 60 km gebied
kerk-avezaath	Tussen Daver 11 en 13	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Ontbreken zichtbare grens voetgangerpad en rijbaan	Het bestrate deel van de Daver tussen Daver 11 en 13 wordt door voetgangers gebruikt al voetpad. Het geasfalteerde deel van dit stuk van de weg door fietsers, auto's en vrachtwagens. Omdat het onderscheid tussen beide wegdelen niet duidelijk gemarkeerd is komt het regelmatig voor dat het verkeer uit Tiel richting Dorpsstraat in de flauwe bocht het voetpad deels gebruikt. Als voetganger kun je door het hek langs de buitenzijde van de weg niet uitwijken. Kortom een gevaarlijke situatie, zeker ook s'avonds doordat de straatverlichting niet optimaal dit stukje van de Daver verlicht.	Betreft een smalle weg. Aanpassingen in combi met riool- en wegbeheer
kerk-avezaath	Daver	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Landbouw en vrachtverkeer	Vooral het landbouwverkeer (dat steeds zwaarder is uitgevoerd) raast met zwaar geschut door het dorp. Hierdoor trillen de huizen (schade op termijn) leidingen/kabels breken regelmatig (hoofdwaterleiding bijv. in nog geen 2 jaar 2 keer gesprongen	Rondom Kerk-Avezaath liggen agrarische percelen. Meer dan 90% van het grondgebied van Buren is agrarisch. De Daver is de meest

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					met alle gevolgen (extra kosten die indirect voor rekening van burgers komen) van dien. De weg is niet bedoeld c.q. geschikt voor, laat staan berekend op dit zware verkeer. Een speciale daarvoor bestemde route/weg zou voor alle bewoners het woongenot en de verkeersdeelname veraangenamen en op zijn plaats zijn. Daarnaast ligt het voor de hand dat de (extra) kosten voor het onderhoud van druk bereden wegen door de eigenaren v het landbouwverkeer gedragen worden en niet door de burgers.	geschikte weg voor landbouwverkeer. Eén rondweg is geen oplossing. Percelen liggen rondom.
kerk-avezaath	Munnikendijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Snelheid beperkende maatregelen	Deze straat is recht en heeft geen snelheid beperekende opstakels. Het is echter wel een doorgaande weg naar Zoelen en Tiel. Veel mensen gebruiken deze weg om binnendoor te kunnen rijden, dit geld ook voor de ouders van schoolgaande kinderen.	Combi weg- en rioolbeheer kruisingplateau aanbrengen bij Kamphofstraat en Munnikendijk
kerk-avezaath	hoek teisterbandstraat en achterstraat	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Drempel	Ik ga elke dag met de fiets naar mijn werk maar de drempels in de achterstraat zijn iedere dag weer een ergernis omdat er gaten in de aansluiting zitten en dus vreselijk hobbelig zijn. heb zelfs al een spaak in wiel erop kapotgereden.\n Zelfs met de auto zijn ze niet prettig.	drempels voldoen aan CROW richtlijn.
kerk-avezaath	Dorpsstraat ter hoogte voetbalveld	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verlichting + voetpad	Er branden ‘s avonds geen lantaarns terwijl er veel fiets en wandelverkeer is voor oa kinderen die naar de manege of voetbalveld gaan.\n Ook is het voor voetgangers onveilig omdat voetpad/trottoir ontbreekt. Over het hele traject tot aan de woerd.	In het buitengebied worden geen trottoirs aangelegd. Betreft een 60 km zone waar gemengd verkeer gebruikelijk is.
kerk-avezaath	Hoek Twee Sluizen Lutterveldsestraat	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	Bewegwijzering/ huisnummer info aanpassen	De nummering van de woningen aan de Twee Sluizen is door het verleggen van de weg in het verleden voor onbekenden onduidelijk. \n Hier wordt door middel van een extra aanduiding bij de straatnaam borden al heel veel informatie gegeven. deze informatie is echter niet compleet. Mogelijk speelt dit op meer plaatsen in het buitengebied van de gemeente.\n Dit punt is zeker ook van belang voor de vindbaarheid door hulpdiensten.	Er is al extra een bord geplaatst.
kerk-avezaath	Lutterveldsestraat	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	Slechte bermen	De weg is te smal voor passerend verkeer, bermen worden aan gort gereden, diepe plassen maken gevaarlijke situaties	Afhankelijk van aanbod verkeer onderzoeken om te verbreden met bermblokken.
kerk-avezaath	Schoorsteen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	doorkomst verkeer	Het verkeer op de Lutterveldsestraat-Schoorsteen en van Beekhoffstraat is behoorlijk toegenomen de laatste jaren. \n Ook de snelheden. \n Graag zouden wij op de geplaatste speld een verkeersstop/-sluis voor voertuigen zien. Zo blijft het verkeer van de beide straten aan de eigen zijde en wordt er geen rondje gereden bij het verlaten van deze straten. Hopende erop dat er minder verkeer en een hogere verkeersveiligheid ontstaan.	Voor de bereikbaarheid door hulpdiensten is een knip een extra hindernis die extra tijd kost. Is weinig draagvlak voor.
kerk-avezaath	Kerk-avezaath	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	Parkeren Basisschool de blinker	Verkeerssituatie bij het in en uitgaan van de school is erg gevaarlijk. Het is er enorm druk, te weinig parkeermogelijkheden. De hele straat staat dan vol met auto's, de ouders houden 1 richting aan maar vorige week moest een vrachtwagen er persee er tegen in. Echt zo gevaarlijk, al die kleine kinderen langs zon grote vrachtwagen😠. Graag borden voor een richtingsverkeer plaatsen, parkeervakken maken en zorgen voor meer parkeergelegenheid.	is in onderzoek

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
kerk-avezaath	kruising Achterstraat/Korte Daver tot kruising Achterstraat/De Schoorsteen	parkeren	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Links/rechts parkeren flauwe onoverzichtelijke bocht	In deze flauwe onoverzichtelijke bocht wordt regelmatig aan beide zijden geparkeerd wat onveilige situaties geeft in het passeren van dit stuk weg naar de achterliggende wijk.	Parkeersituatie aan Korte Dorpsstraat is en wordt gewijzigd.
kerk-avezaath	kruising Beekhofstraat/Schiltmanshof tot Beekhofstraat/De Schoorsteen	parkeren	Parkeren: overig	Parkeren vrachtwagens	Regelmatig staan hier van 16 uur tot 7 uur vrachtwagens geparkeerd. Ze zijn erg groot voor het parkeren in de wijk en zorgen voor onoverzichtelijke situaties voor zowel auto's als fietsers die door deze straat rijden.	Handhaving door politie op grote voertuigen beleid.
kerk-avezaath	achterstraat	fiets	Fiets: infrastructuur	fietspad	fietspad aanleggen van hoek Achterstraat naar de Woerd, achter langs voetbalvelden. hierdoor wordt de verkeersveiligheid van de Dorpsstraat richting Woerd vergroot.\n Extra toegang voor voetgangers/fietsen naar de sportvelden mogelijk	
kerk-avezaath	A15	duurzaamheid	Duurzaamheid	Geluid	De geluidswallen langs de A15 ter hoogte van Kerk-Avezaath reduceren het geluid onvoldoende. Bij windrichtingen tussen zuidoost en zuidwest treedt een laagfrequente brom op (bandengeluid). Dit geluid is zelfs tot in het noordelijk deel van de stad Buren duidelijk en irritant hoorbaar.\n Voorstel is om de geluidswallen te verbeteren, maar beter nog om de maximum snelheid te verlagen naar 80 km/h. (Ook snachts zoals gebruikelijk is in Duitsland)\n Dit laatste is niet alleen beter voor het geluid, maar ook voor:\n Verkeersveiligheid\n CO2 reductie\n NOx reductie\n Roetdeeltjes verlaging\n Verkeersdoorstroming\n Gezondheid voor de inwoners van Kerk-Avezaath, Wadenoijen, Kapel-Avezaath, De Twee Sluizen, Zoelen en Tiel.\n	In nieuwe bestemming is hiervoor ruimte bestemd.
lienden	Vogelenzangseweg Lienden, tussen rotonde en Tuincentrum	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Hele drukke en gevaarlijke weg.	Er wordt veel te hard gereden, versmallingen zijn gevaarlijk voor fietsers.\n Fietsers vanaf het Gildeland worden van de sokken gereden.\n Komende vanuit de richting Tuincentrum, links afslaan de Adelsweg in, geen overzicht om over te steken, door flauwe bocht in de Vogelenzangseweg, er komt van 3 kanten verkeer.	Afgelopen 7 jaar geen verkeersongevallen geregistreerd.
lienden	Vogelenzangseweg Lienden, tussen rotonde en Tuincentrum	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Hele drukke en gevaarlijke weg.	Drukte is verergerd sinds de komst van het nieuwe winkelcentrum. Misschien een rotonde maken op het punt afslag Adelsweg?	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen
lienden	Vogelenzangseweg Lienden, tussen rotonde en Tuincentrum	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Hele drukke en gevaarlijke weg.	per fiets de adelsweg op rijden vanaf vogelenzangseweg is levens gevaarlijk door dat er veel te hard reden wordt.\n Ook staan er regelmatig auto`s op de fietsstrook en voetpad bij autobedrijf.	Geparkeerde auto's niet meer geconstateerd.
lienden	Vogelenzangseweg Lienden, tussen rotonde en Tuincentrum	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Hele drukke en gevaarlijke weg.	Vooral na de opening van het nieuwe winkelcentrum is de verkeersdrukte tussen de rotonde en de Adelsweg abnormaal toegenomen. Behalve veel meer personen-auto's , ook veel meer vrachtverkeer voor het toeleveren van de winkels.\n Dit is zeer gevaarlijk voor fietsers (veel schoolkinderen) en aanwonenden die hun inrit in en uit willen rijden. Is 30-km zone en/of eenrichtingsweg een alternatief om dit gevaar te verminderen?	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen
lienden	Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	levensgevaarlijk	de Vogelenzangse weg is levensgevaarlijk geworden door de drukte voor fietsers en voetgangers. Deze voetgangers moeten gewoon op straat lopen tussen het vrachtverkeer. Dit geldt ook voor schoolgaande kinderen.	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
						verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen
lienden	Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	levensgevaarlijk	Door de nieuwbouw in Nieuw Meerten, de nieuwe wijk bij de Voorstraat en vooral het nieuwe winkelcentrum is de verkeersdrukte op de Vogelenzangseweg enorm toegenomen. Dit is nog gekomen bovenop het intensieve verkeer wat al richting dorp ging. Deze weg kan al dat verkeer niet meer aan! Behalve voor de verkeersdeelnemers zelf (auto;s, fietsers en voetgangers) is het voor de aanwonenden zeer gevaarlijk geworden bij het in- en uitrijden.	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen
lienden	Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	levensgevaarlijk	een voetpad hier, is geen overbodige luxe	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen
lienden	Rembrandt van Rijnstraat Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	kruispunt bij school	De Rembrandt van Rijnstraat is een drukke doorgaande straat maar het verkeer staat geregeld (en zeker op vrijdag = marktdag) vast bij de school. Er is een versmalling aangebracht maar die werkt negatief versterkend.\n Voor ouders zou er een kiss&ride plaats moeten komen (want helaas denken de meesten alleen aan zichzelf..)	Aantal marktkramen aanzienlijk verminderd en door verplaatsing winkels naar winkelcentrum minder verkeer naar markt.
lienden	Rembrandt van Rijnstraat Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	kruispunt bij school	Eenrichtingsverkeer Dorpsstraat > Marktplein > Rembrandt van Rijnstraat zou ook veel problemen oplossen met kruisende en wachtende auto's in de Rembrandt van Rijnstraat	Elke aanwonden moet dan omrijden. Geen draagvlak.
lienden	Marktplein Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	doorstroming	Als de marktkramen niet meer op het Marktplein zouden staan maar op het parkeerterrein bij Torenzicht dan zou dat ten eerste veel gevaarlijke parkeersituaties op vrijdag, marktdag, voorkomen.\n Verder opent het de mogelijkheid om in Lienden een deel eenrichtingsverkeer in te voeren. In de Waterstraat alléén nog van Wapen van Lienden richting Marktplein en in de Rembrandt van Rijnstraat alleen nog maar vanuit Marktplein richting Slagerij de Haas. Dit zorgt er dan meteen ook voor dat de verkeersdrukte bij de Eben Haëzerschool veel minder wordt en het veel overzichtelijker wordt.	Marktkooplieden wensen niet te verplaatsen. Is al een keer voorgelegd.
lienden	Marktplein Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	doorstroming	Eenrichtingsverkeer Dorpsstraat > Marktplein > Rembrandt van Rijnstraat zou inderdaad veel problemen oplossen!	Elke aanwonden moet dan omrijden. Geen draagvlak.
lienden	Hoek Adelsweg-Vogelenzangseweg Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijk voetpad en filevorming	Dag,\n \n Een rotonde zou op zijn plaats zijn om de doorstroom vanaf het winkelcentrum te bevorderen. \n En voetgangers die op de Vogelenzangseweg op het voetpad lopen en het kruispunt met de Adelsweg willen oversteken zijn niet goed zichtbaar voor automobilisten die uit de Adelsweg komen. Het voetpad ligt ook onder de haaientanden....\n \n MvG en bvd	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen
lienden	Hoek Adelsweg-Vogelenzangseweg Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijk voetpad en filevorming	Erg veel extra verkeer door winkelcentrum, filevorming Adelsweg, kun je zelf de weg niet op, aanwonende Adelsweg! Omleiding over de Hofstede en zeker voor vrachtverkeer!	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen
lienden	Brinkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid beperking	Er word op de Brinkstraat vaak te hard gereden. vanaf het marktplein tot aan einde bebouwde kom\n \n	eventuele maatregelen in combi met wegbeheer

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
lienden	Brinkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Snelheid beperking	word hard gereden en door de versmallingen is dit gevaarlijk	eventuele maatregelen in combi met wegbeheer
lienden	Brinkstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Snelheid beperking	word hard gereden en door de versmallingen is dit gevaarlijk	eventuele maatregelen in combi met wegbeheer
lienden	30 kilometer landweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Snelheid	De Achterstraat in Lienden wordt als sluiproute cq Omleidingsroute gebruikt, waarbij het verkeer op veel te hoge snelheden door de straat rijdt. Deze weg is daarvoor niet bedoeld met onverharde bermen/sloten. \n Met name wanneer de Voorstraat is afgesloten en de lijnbus door de straat raast.	Verbeteren 30 km maatregelen in combi met wegonderhoud
lienden	Voorstraat, Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onveilige weg	Op de Voorstraat, Lienden (30km/u zone) wordt veel te hard gereden. De straat is smal, en veilig fietsen of lopen langs de weg is haast niet mogelijk door hard rijdende auto's en zwaar landbouwverkeer. Met name tussen de wegversmallingen richting Ommeren wordt de weg als racebaan gebruikt. Aanpassing van de weginrichting zodat deze de geldende snelheidslimiet beter weergeeft is wenselijk.	Verbeteren 30 km maatregelen in combi met wegonderhoud
lienden	Voorstraat, Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onveilige weg	Erg onveilige weg. Word veels te hard gereden. Ook de uitrit van Blommeland die kruising is niet te overzien door een haag die links van de uitrit staat.\n Handhaving van de 30 km zone zou al een kleine oplossing zijn. \n Dat handhaven zou voor de gehele gemeente al een groot probleem oplossen.	Verbeteren 30 km maatregelen in combi met wegonderhoud
lienden	Voorstraat, Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onveilige weg	Zoals anderen ook aangaven: hard rijden, de ramen staan te trillen. Het is wachten op het volgende ongeluk!	Verbeteren 30 km maatregelen in combi met wegonderhoud
lienden	Burg Houtkoperweg N320	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	Levensgevaarlijk	Zeer gevaarlijke oversteek. Men denkt vaak nog even snel over te steken voor een auto langs	Dit is ingebracht bij de provincie
lienden	Burg Houtkoperweg N320	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Levensgevaarlijk	auto gaan regelmatig(vaak) de provinciale weg op wat ook zeer gevaarlijk is door het snelheidsverschil!	Dit is ingebracht bij pr provincie
lienden	Burg Houtkoperweg N320	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	Levensgevaarlijk	Zeer gevaarlijke oversteek. Ook als ze de provinciale weg opdraaien, wat regelmatig gebeurd is de kans op ongelukken groot.	Dit is ingebracht bij pr provincie
lienden	Woning voor bloemist van Ingen	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	Parkeren	Er staan heel vaak 2 auto’s voor de woning geparkeerd. Het is niet overzichtelijk als je er langs wilt (zeker met het verkeer van en naar school) Het betreft een doorgaande weg.	Dit is toegestaan. De snelheid gaat niet omhoog bij passeren.
lienden	Zandstraat Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verlichting en verkeersdrempels	De Zandstraat is smal, maar er wordt veel te hard gereden. Vermoedelijk zijn verkeersdrempels, zoals vele omliggende straten wel hebben, een oplossing. Daarbij is enkele jaren geleden de straatverlichting weggehaald vanwege de bezuinigingen van de gemeente waardoor het in het donker levensgevaarlijk is. Zo donker in een straat waar best veel woonhuizen staan, ook met jonge kinderen is niet meer van deze tijd\n	Beleid lichtmasten is niet gewijzigd.
lienden	Remsestraat en de Hogeweg	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Veilig fietspad, verlichting, snelheid eruit ook voor landbouwvoertuigen	Laat de kinderen, en alle andere fietsers veilig naar school en werk kunnen gaan \n	Hogeweg voldoet qua functie, vorm en inrichting.
lienden	parkeerplein winkelcentrum Lienden	parkeren	Duurzaamheid	oplaadpunten voor elektrische auto's	Graag meerdere oplaadpunten voor elektrische auto's op het parkeerterrein bij de Jumbo, Kruidvat, HEMA in Lienden plaatsen. Het is een logische combinatie om het winkelen te kunnen combineren met het opladen van de auto. Steeds vaker wordt bij vervanging van de auto gekozen voor een elektrisch exemplaar.	In 2022 wordt hiermee gestart. Beleid laadpalen is vastgesteld en bekend gemaakt.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					Dit zal de komende jaren een grote vlucht gaan nemen waardoor er grote behoefte zal ontstaan aan parkeerplekken met oplaadpunten. Op dit moment is er al een tekort aan laadpunten in de Betuwe.	
lienden	parkeerplein winkelcentrum Lienden	parkeren	Duurzaamheid	oplaadpunten voor elektrische auto's	overbodige luxe, gewoon thuis voor de deur opladen.	In 2022 wordt hiermee gestart. Beleid laadpalen is vastgesteld en bekend gemaakt.
lienden	parkeerplaats Paulus Potterhof	parkeren	Parkeren: overig	Tekort aan parkeerplekken	Doordat er steeds meer auto's/bedrijfswagens bijkomen is er een chronisch parkeertekort ontstaan. Voorstel om voetgangersgebied P.Potterhof zo in te richten dat bewoners bij hun huis kunnen parkeren. Dit hoeft geen doorgaande weg te worden, halverwege kunnen paaltjes geplaatst worden. Dan kunnen mensen met een elektrische auto bij hun huis opladen.	Hiervoor is een aparte procedure gestart. Inwoners zijn in gesprek met gemeente.
lienden	Voorstraat	bereikbaarheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Geen stoep/geparkeerde auto's	Bewoners van o.a. Blommeland, meestal oudere bewoners, moeten om naar bijv. het winkelcentrum te kunnen, over de Voorstraat. Er is geen echte stoep, en waar dat wel is, staan meestal auto's geparkeerd waardoor een onveilige situatie ontstaat.	In de toekomst mogelijk via Hof van Lienden
lienden	Rembrandt van Rijnstraat thv slagerij de Haas	parkeren	Parkeren: overig	parkeren voor de slagerij	Door het parkeren voor de slager, ondervindt het doorgaande verkeer ernstige hinder. Om de hoek zijn extra parkeerplaatsen gemaakt, maar die worden amper gebruikt door de klanten. Doordat er regelmatig grote vrachtwagens door deze straat moeten, ontstaan er ongewenste situaties. Eenrichtingsverkeer zou een oplossing kunnen bieden, ook bij de school.	Er zijn extra p-plaatsen gemaakt. Eenrichtingverkeer heeft vooral gevolgen voor aanwonenden die dan om moeten rijden. Daar is geen draagvlak voor.
lienden	Dorpsstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Verkeersoverlast	Dagelijks passeeert het tegemoetkomende zware verkeer hier waar mogelijk elkaar, gebruikmakend van het trottoir.	Er zijn maar 2 noord-zuidverbindingen.
lienden	Dorpsstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Verkeersoverlast	Ontmoedigen van zwaar en groot verkeer.	Door verplaatsen winkels naar winkelcentrum is veel bevoorradend verkeer in centrum komen te vervallen.
lienden	Dorpsstraat	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Verkeersoverlast	Creëren van een fietsstraat.	Daarvoor is teveel autoverkeer aanwezig.
lienden	Dorpsstraat	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Verkeersoverlast	Het scheiden van verkeerstromen in bijvoorbeeld een fietsstraat bevordert de snelheid. Dat is nu juist wat in de dorpskern niet gewenst is.	Daarvoor is teveel autoverkeer aanwezig.
lienden	Dorpsstraat	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Verkeersoverlast	Door het mengen van het verkeer (niet door het scheiden ervan) neemt de snelheid af en komt ten goede van de verkeersveiligheid. Blijft wel, dat in de Dorpsstraat sprake is van verkeersoverlast, niet in de laatste plaats door zwaar en groot verkeer.	Er zijn maar 2 noord-zuidverbindingen. Er zijn nu geen alternatieven.
lienden	Vogelenzangseweg de kom van Lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Straatjuwelen	De straatjuwelen veroorzaken een bijzonder onveilige situatie voor de fietsers. auto's moeten een "slinger" maken om de staatjuwelen te kunnen passeren. Vooral een auto met aanhanger en nog erger een vrachtauto of bus.	Zijn vervangen door andere versmallingen.
lienden	Voorstraat Lienden	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Straatjuwelen	Ze mijn opmerking bij de straatjuwelen op de Vogelenzangseweg Lienden	Zijn vervangen door andere versmallingen.
lienden	Dokter van Noortstraat	openbaar vervoer	Openbaar vervoer	Bushalte	Buslijn weer via Aalst door Lienden laten lopen.	provincie en Arriva bepalen dit niet de gemeente

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
lienden	Dokter van Noortstraat	openbaar vervoer	Openbaar vervoer	Bushalte	waarom staat die bushalte er nog. elk jaar met oud en nieuw liggen de ruiten eruit?\n	DE halte kan mogelijk inzet worden voor andere vormen van openbaar vervoer.
lienden	Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30 km route maken	Er wordt veel te hard gereden op de vogelenzangseweg. Neem maatregelen om zwaar en landbouwverkeer te remmen	
lienden	Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	vracht- en sluipverkeer	Het gebruik van de weg is de laatste jaren enorm toegenomen. Veel vrachtverkeer vanaf provinciale weg naar A15 of Medel. De weg wordt ook gebruikt om files op A15 of N233 te mijden. Door dit intensieve gebruik worden de bermen stuk gereden en blijft water in de berm staan wat regelmatig op het fietspad spat als er doorheen gereden wordt. Fietsers hebben hier hinder van. Naast nat worden levert het ook gevaar en/of onveilig gevoel op voor fietsers op vrij liggend fietspad. Weg breder maken of intensiteit verminderen.	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen
lienden	Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	vracht- en sluipverkeer	Inderdaad erg veel vrachtverkeer de laatste jaren, die elkaar ook nauwelijks kunnen passeren.\n \n Men zou deze weg moeten verbieden voor vrachtverkeer (uitsluitend bestemmingsverkeer).	Onderzoek naar afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen
lienden	Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	vracht- en sluipverkeer	Het vrachtverkeer op de Vogelenzangse weg is hoofdzakelijk het probleem en dat kan eenvoudig geleid worden via de N320 v.a. de A15 via de afrit Tiel (nr. 33) of Echteld (35). De weg ca. 40-50 cm breder maken en een doorgetrokken middelijn zou de veiligheid zeker ten goede komen. De huidige maximum snelheid is 60 km/h en dat is goed. moet alleen gehandhaafd worden.	Afgelopen jaren geen grote toename vrachtverkeer.
lienden	Hoek Adelsweg/Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Stopbord i.p.v.Voorrangsbord	Dit kruispunt is erg druk. Het lijkt mij heel verstandig hier een stopbord te plaatsen i.p.v. een voorrangsbord.	Een stopbord wordt geplaatst als sprake is van een onoverzichtelijk kruispunt.
lienden	Hoek Adelsweg/Vogelenzangseweg	bereikbaarheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeer richting winkels	Veel verkeer slaat af naar de winkels. En graag zien we minder doorgaandverkeer op de Vogelenzangseweg. Is het mogelijk om de doorgaande route te laten afslaan naar de Adelsweg in plaats van de Vogelenzangseweg?\n	Nee dat is niet mogelijk. De Dr. Van Noorstraat is de verbinding naar het centrum van Lienden en niet de Adelsweg en de Verbrughweg. Deze laatste is hiervoor niet geschikt.
lienden	Hoek Adelsweg/Vogelenzangseweg	bereikbaarheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeer richting winkels	Veel verkeer slaat af naar de winkels. En graag zien we minder doorgaandverkeer op de Vogelenzangseweg. Is het mogelijk om de doorgaande route te laten afslaan naar de Adelsweg in plaats van de Vogelenzangseweg?\n	Nee dat is niet mogelijk. De Dr. Van Noorstraat is de verbinding naar het centrum van Lienden en niet de Adelsweg en de Verbrughweg. Deze laatste is hiervoor niet geschikt.
lienden	Hoek Adelsweg/Vogelenzangseweg	bereikbaarheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeer richting winkels	Veel verkeer slaat af naar de winkels. En graag zien we minder doorgaandverkeer op de Vogelenzangseweg. Is het mogelijk om de doorgaande route te laten afslaan naar de Adelsweg in plaats van de Vogelenzangseweg?\n	Nee dat is niet mogelijk. De Dr. Van Noorstraat is de verbinding naar het centrum van Lienden en niet de Adelsweg en de Verbrughweg. Deze laatste is hiervoor niet geschikt.
lienden	verbrughweg lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	snelheid handhaving	gaarne snelheidsmetingen op de verbrughweg in lienden. \n	In 2018 reed 85% van het verkeer 28 km/u of zachter..

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
lienden	Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelweg ipv 30km weg	De Vogelenzangseweg lijkt wel een snelweg. Er wordt veel harder gereden dan de 30km welke is toegestaan.	Binnen de kom 50/30 buiten de kom 60 km/u. Door toename verkeer is snelheid afgenomen.
lienden	Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelweg ipv 30km weg	De inzender vergist zich. De toegestane snelheid is 60 km/h. Maar... die wordt vaak ruimschoots overschreden.	Buitengebied. Rijdt 85% van het verkeer 68 km/u of zachter.
lienden	Vogelenzangseweg	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Klinkers ipv asfalt	Een brede weg van asfalt nodigt uit om hard te rijden. \n Dit vervangen door klinkers geeft direct een ander effect. \n Ook accentueer je daarmee de ingang van het dorp en de 30km zone.	De klinkers liggen in de 30 km zone. Voor 50 km wegen met veel (vracht)verkeer wordt asfalt toegepast.
lienden	Vogelenzangseweg Lienden ,nabij nummer 11	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	snelheid binnen 30 km zone	Er wordt vaak te hard gereden	Heeft ook met gedrag te maken
lienden	Papestraat Lienden	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Verkeersdrukte, zwaar verkeer, overlast parkeerplaats	Veel vrachtverkeer, ook buitenlandse kentekens gebruiken deze weg als sluiproute. Plaats wordt gebruikt als dealers plek. Veel ouders parkeren auto's langs de dijk ondanks stopbord.	Vrachtverkeer uit Rhenen wordt verwezen via de N320. Meeste vrachtverkeer heeft bestemming in Lienden. Betreft geen doorgaand vrachtverkeer.
lienden	Vogelenzangseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Veel vrachtverkeer (sluiproute) --- verbieden, uitsluitend bestemmingsverkeer	Erg veel vrachtverkeer die deze nauwe weg gebruikt als sluiproute. Vaak kunnen deze elkaar nauwelijks passeren, rijden de weg en berm kapot en veroorzaken veel opstoppingen van verkeer.\n \n Suggestie: verbieden voor vrachtverkeer, uitsluitend voor bestemmingsverkeer.	Meeste vrachtverkeer is bestemmingsverkeer. Betreft geen doorgaand vrachtverkeer.
lienden	Nabij café de Vogelenzang	fiets	Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	Oversteken v.u. Lingemeer naar fietspad	Fietsers die Lingemeer in of uitrijden moet de Vogelenzangse weg oversteken. Daar moet dus een oversteekplaats gemaakt worden met bijvoorbeeld knipperende kattenogen, waarschuwingsborden, eventueel voorrang borden en een goede straat verlichting!	Voorrangsbord voor fietsers is niet mogelijk. Maar waarschuwingsborden overstekende fietsers wel.
lienden	Nabij café de Vogelenzang	fiets	Fiets: infrastructuur	Gevaarlijk bruggetje	Het bruggetje en de direct omgeving van het bruggetje zijn een direct gevaar voor de verkeersveiligheid. Dit betreft het gevaar voor fietsers maar ook voor automobilisten. Fietser moeten in de nabijheid van het bruggetje oversteken. En autos vanuit de richting A15 moeten vaak min of meer uitwijken.	Optie onderzoeken om brug te verbreden.
lienden	Bontemorgen	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Afsluiting vrachtverkeer aanpassen	Op regelmatige basis rijden vrachtwagens zich klem in de Bontemorgen. Kleine bakwagens en bijv. de vuilniswagen van Avri kunnen er wel door. Langere en bredere vrachtwagens echter niet. \n Voor bezorging van materialen of bij het vermijden van incidentele opstoppingen rijden vrachtwagens met oplegger vanaf de Rijndijk de Bontemorgen in. In de bocht beneden merken zij pas dat ze niet door kunnen rijden. Ze zitten klem. Terug is dan ook heel lastig. Ze klagen dan dat er voor bestemmingsverkeer wel ingereden mocht worden, maar het niet kan. Het onderschrift 'm.u.v. bestemmingsverkeer' moet dus aangepast worden in een verbod op het overschrijden van een bepaalde lengte en breedte van de vrachtwagen.	Het onderbord bestemmingsverkeer is verwijderd. Geen enkele vrachtwagen mag er in.
lienden	Bontemorgen	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Afsluiting vrachtverkeer aanpassen	Breed en lang landbouwverkeer heeft ditzelfde probleem, zoals een traktor met lange kar.	Betreft plaatselijk verkeer en zijn op de hoogte van de charmes van Bontemorgen.
lienden	Papestraat	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	Voetpad naar dijk	Veel wandelaars uit Lienden maken een rondje vanuit Lienden over de oude Rijndijk. Er mist echter een voetgangerspad naast de Papestraat. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties met	De ruimte ontbreekt voor een voetpad over een geringe lengte.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					verkeer dat breed is of (ondanks de drempels) alsnog te hard over de Papestraat langs komt rijden.	
lienden	Oudesmidsestraat	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	Voetpad naar dijk	Veel wandelaars uit Lienden maken een rondje vanuit Lienden over de oude Rijndijk. Er mist echter een klein stuk voetgangerspad naast de Oudesmidsestraat. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties met verkeer dat vanaf de Burg. Houtkoperweg de bocht om komt.	De ruimte ontbreekt voor een voetpad over een geringe lengte.
Lienden	middenweg lienden	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko		eenrichtingsweg waar ze tegen het verkeer inkomen parkeren in de bocht	Is voor toezicht en handhaving
Lienden	Achterstraat	0	0	0	0	wegonderhoud
lienden	Blommeland Lienden	parkeren	Parkeren: overig	Parkeren	Meer toezicht op het parkeren in de vakken op Blommeland.\n Het pleintje voor de ingang op Blommeland staan steeds auto's geparkeerd. \n Soms zoveel dat er geen hulpverlenings-voertuig er bij kan.\n Op zondag is het een verschrikking.	afgelopen jaar geen probleem geconstateerd
lienden	Vogelenzangseweg	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Verlichting	aan het begin van de Vogelenzangseweg (v.a. de rotonde bij het dorp Lienden, is de eerste lantaarnpaal zowel rechts als links, regelmatig stuk. Vreemd genoeg brand de rechter lantaarnpaal soms wel. Deze situatie is al meerdere jaren zo. Ik heb e.e.a. al een paar jaren geleden gemeld en toen leek het na een paar weken opgelost te zijn. Maar na een paar maanden was de situatie weer dezelfde.... De nieuwe lantaarnpalen verder op geven slecht licht op de weg door een veel te smalle spreiding. Waardeloze dingen.	onderhoud verlichting, betreft led verlichting
lienden	Bocht tielsestraat prinses marijkelaan	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijke kruising	De drempel is zo hoog dat alle verkeer afslaand naar pr Marijke laan te veel moet afremmen. Voor verkeer uit richting gemeentehuis is dit nog gevaarlijker omdat er geen zicht is op verkeer dat van rechts door de bocht komt en je als je links afslaat juist op linker weghelft moet remmen voor de drempel. Het is elke keer weer op hoop van zegen	Prima snelheidsremmer.
lingemeer	Betuwe Singel	parkeren	Verkeersveiligheid: gedrag	Hard rijden en parkeren op de weg	Op de Betuwe Singel in Lienden wordt erg hard gereden en het parkeren op de weg en voor de uitritten is een grote ergernis en de verkeersveiligheid komt ook in gevaar.	Op basis van meetgevens van Via Verkeersadvies houden de inwoners van Lingemeer zich netjes aan de sneleheid.
lingemeer	restafvalcontainer gelderse singel	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	restafvalcontainer gelderse singel	Verkeersveiligheid voor inwoners in gevaar door restafvalcontainersvrachtautos van AVRI.	De afgelopen 7 jaar (2014 t/m 2020) is er 1 ongeval geregistreerd in het ongevaldatasysteem van Rijkswaterstaat.
lingemeer	gelderse singel lienden	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	restafvalcontainer gelderse singel	verkeersonveiligheid	De afgelopen 7 jaar (2014 t/m 2020) is er 1 ongeval geregistreerd in het ongevaldatasysteem van Rijkswaterstaat.
lingemeer	gelderse singel 2	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	restafvalcontainer gelderse singel	verkeersonveiligheid avri	De afgelopen 7 jaar (2014 t/m 2020) is er 1 ongeval geregistreerd in het ongevaldatasysteem van Rijkswaterstaat.
lingemeer	gelderse singel 2	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	restafvalcontainer gelderse singel	verkeersonveiligheid door avri	De afgelopen 7 jaar (2014 t/m 2020) is er 1 ongeval geregistreerd in het ongevaldatasysteem van Rijkswaterstaat.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
lingemeer	batouwe singel	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	restafvalcontainer gelderse singel	verkeersonveilig door avri	De afgelopen 7 jaar (2014 t/m 2020) is er 1 ongeval geregistreerd in het ongevaldatasysteem van Rijkswaterstaat.
lingemeer	echteldsesingelr	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	restafvalcontainer	verkeersonveiligheid door avri	De afgelopen 7 jaar (2014 t/m 2020) is er 1 ongeval geregistreerd in het ongevaldatasysteem van Rijkswaterstaat.
lingemeer	Linge Singel	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hard rijden op de weg parkeren	Men rijd hier over het algemeen veel te hard, met name ook over de drempel, waardoor veel geluidshinder en gevaarlijke situaties (ook door op de weg parkeren).	De afgelopen 7 jaar (2014 t/m 2020) is er 1 ongeval geregistreerd in het ongevaldatasysteem van Rijkswaterstaat.
lingemeer	Linge Singel	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hard rijden op de weg parkeren	Lingemeer infrastructuur vakantie park wegen slechts 4.6 m. breed er word veel te hard gereden ook Parkeren en stoppen van het inzamel voertuig AVRi Als het voertuig stopt on de ondergrondse containers te legen moet het stempelen het voertuig is 2,55 m. breed de stempel +1m = 3,55 80 % van de huizen zijn niet meer berijkbaar voor ambulance en brandweer	Betreft opmerkingen waarover in 2012 afspraken zijn gemaakt tussen bewoners Lingemeer en gemeente Buren.
lingemeer	Linge Singel	bereikbaarheid	Openbaar vervoer	lingemeer	Er is geen openbaar vervoer voor de kinderen naar school /Tiel ook naar het winkel centum Lienden is geen vervoer	Is voorgelegd aan de provincxie en Arriva. Die zagen geen kans de Openbaar vervoer lijnen te verleggen of uit te breiden. Het aanbod reizigers was te gering.
lingemeer	Nabij café de Vogelenzang	bereikbaarheid	Openbaar vervoer	Bushalte	Gaarne aandacht voor het ontbreken van openbaar vervoer voor senioren, schoolkinderen (vooral bij slecht weer.	Is voorgelegd aan de provincxie en Arriva. Die zagen geen kans de Openbaar vervoer lijnen te verleggen of uit te breiden. Het aanbod reizigers was te gering.
lingemeer	Nabij café de Vogelenzang	bereikbaarheid	Openbaar vervoer	Bushalte	Een zeer goed idee!	Is voorgelegd aan de provincxie en Arriva. Die zagen geen kans de Openbaar vervoer lijnen te verleggen of uit te breiden. Het aanbod reizigers was te gering.
lingemeer	Nabij café de Vogelenzang	bereikbaarheid	Openbaar vervoer	Bushalte	voor ontsluiting Lingemeer is een buslijnverbinding met halte onontbeerlijk, nu is het een klein uur lopen naar dichtstbijzijnde halte.....	Is voorgelegd aan de provincxie en Arriva. Die zagen geen kans de Openbaar vervoer lijnen te verleggen of uit te breiden. Het aanbod reizigers was te gering.
lingemeer	Nabij café de Vogelenzang	bereikbaarheid	Openbaar vervoer	Bushalte	Bushalte nabij lingemeer is broodnodig. Kinderen gaan elders naar school en bij slecht weer is er geen busverbinding in de buurt. Waarschijnlijk zou het voldoende zijn een klein busje te laten rijden tussen winkel centrum lienden en Medel met een halte in de buurt an cafe vogelenzang. Uiteraard moet er vanaf medel wel een aansluiting zijn.\n Als alternatief zou een bus kunnen rijden tussen winkelcentrum lienden en de bushalte Echteld.	Is voorgelegd aan de provincxie en Arriva. Die zagen geen kans de Openbaar vervoer lijnen te verleggen of uit te breiden. Het aanbod reizigers was te gering.
maurik	parkeerplaats gemeentehuis	parkeren	Parkeren: Buren	parkeerdruk bezoekers	Graag uitbreiden parkeerplaatsen	is uitgevoerd

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
maurik	Tielsestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	doorgaand vrachtwagen verkeer	Verbod op doorgaand vrachtwagen verkeer, de weg is veel te smal en er is via de N 320 en de rotonde bij het zwarte paard een goede 2 baansweg richting snelwegen en Tiel.	Fietspad gewenst of 60 km zone verkeersveiliger maken
maurik	Tielsestraat	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	doorgaand vrachtwagen verkeer	Voor de fietsers een fietspad in het donker moeilijk en slecht zicht	Fietspad gewenst of 60 km zone verkeersveiliger maken
maurik	Tielsestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	doorgaand vrachtwagen verkeer	Hier gaat een keer een fietser geschept worden door een vrachtwagen. (reeds meegemaakt dat het maar net goed ging!)\n veel schoolgaande kinderen fietsen hier, tevens veel vrachtverkeer voor industrieterrein Medel.\n Kan niet! Vrachtverkeer omleiden a.u.b. (was vroeger ook een B weg.)	Fietspad gewenst of 60 km zone verkeersveiliger maken
maurik	Tielseweg - Mauriksestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Sluipverkeer vrachtvervoer	Steeds meer (sluip) vrachtverkeer door deze straat Tielsestraat - Mauriksestraat.	Fietspad gewenst of 60 km zone verkeersveiliger maken
maurik	Brede school Maurik	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Brengen en halen van kinderen	Tijdens halen en brengen van kinderen ontstaan verkeersopstoppingen. Dit is met name voor fietsende kinderen gevaarlijk. Reden lijkt vooral dat ouders 1) te vaak met de auto komen 2) kinderen voor de deur willen afzetten in plaats van rustig een plekje zoeken verderop en dan klein stukje lopen. Maar ja, druk druk (en lui lui). \n \n Oplossing zou kunnen zijn dat de school samen met ouders voor gedragsregels zorgt.	School maakt al afspraken met ouders over halen en brengen van leerlingen
maurik	Brede school Maurik	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Brengen en halen van kinderen	Bovenstaand wordt al voldoende door de scholen benadrukt. Oplossing moet worden gezocht in een totaal nieuwe situatie. De Hoeksteen met het grootste leerlingenaantal van de 2 scholen zit niet aan de kant van het grote parkeerterrein. Maar goed hier staan ook vaak bussen door het ontbreken van de sportzaal in het dorp. \n Het is een enorme chaos (vooral bij slecht weer want dan gaan meer kinderen met de auto naar school), totaal onoverzichtelijk. Met de groeiende nieuwbouwwijk is het niet realistisch om te denken dat dit minder wordt. Of vanzelf overgaat. Totale herinrichting is hier noodzakelijk (desnoods aan de linkerzijde van de kiss and ride zone ook parkeervakken (de droge sloot dempen dus)	Rondom de school zijn ca. 125 p-vakken waarvan 20 gecombineerd met omwonenden. Aantal p-vakken volstaat zeker. Fietsverbinding naar Oosterweijden is nog niet gerealiseerd.
maurik	Brede school Maurik	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Brengen en halen van kinderen	veilige fietsroutes en voetpaden vanuit de wijken, bruggetjes over de sloten.\n Andere aanrijroutes en parkeermogelijkheden voor ophalers.\n Fietsen/lopen is nu geen veilig alternatief.\n	Fietsverbinding naar Oosterweijden is nog niet gerealiseerd.
maurik	Raadhuisstraat Maurik	overige aandachtspunten	Bereikbaarheid	Eenrichtingsverkeer	Waarom is dit stukje eenrichtingsverkeer? Nu moet ik als ik naar de Dijkhof wil helemaal omrijden over het kerkplein, onnodige overlast en belasting en veel meer onoverzicgtelijke situaties. Gaat maar om paar autos per dag, gewoon afschaffen!	Voor bewoners Dijkhof eenrichtingverkeer Raadhuisstraat opheffen.
maurik	Raadhuisstraat Maurik	overige aandachtspunten	Bereikbaarheid	Eenrichtingsverkeer	Helemaal mee eens via het zwem bad is veiliger voor het verkeer en voor de bezoekers van de week mark en van de kerk met diensten	Opties onderzoeken en bespreken met omgeving.
maurik	Raadhuisstraat Maurik	overige aandachtspunten	Bereikbaarheid	Eenrichtingsverkeer	voor de bewoners vast prettiger en veiliger maar met de auto maak je wel een onnodige lange bocht om bij de Jumbo te komen.	Opties onderzoeken en bespreken met omgeving.
maurik	Raadhuisstraat Maurik	overige aandachtspunten	Bereikbaarheid	Eenrichtingsverkeer	vanuit de Raadhuisstraat mogen doorrijden naar de dijkhof lijkt me wel wenselijk, niet volledig openstellen naar de markt/Kerk.\n De opmerking over de Jumbo hoort bij een ander	Opties onderzoeken en bespreken met omgeving.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					stukje eenrichtingsverkeer. Daar is geen plek voor beide richtingen.	
maurik	Raadhuisstraat Maurik	overige aandachtspunten	Bereikbaarheid	Eenrichtingsverkeer	Het verkeersbord éénrichtings verkeer naar de Jumbo staat veel te hoog. Door de ingewikkelde situatie ter plekke wordt het bord niet goed gezien.	Borden gecontroleerd en zijn goed waar te nemen.
maurik	Verbindingsweg Maurik	fiets	Fiets: infrastructuur	hier mist een fietspad	Voor sporters (jeugd) vanuit het zuiden van Maurik is er geen fietspad om het sportcomplex te bereiken. Er moet dan een behoorlijke omweg worden gemaakt. Een fietspad (al is het een "schelpenpad") is hier van grote toegevoegde waarde.	Een fietspad/schelpen is een optie.
maurik	Verbindingsweg Maurik	fiets	Fiets: infrastructuur	hier mist een fietspad	Het is belangrijk dat fietsers vanuit het sportcomplex en de nieuwe wijk veilig naar de provinciale weg kunnen.	Bewoners van de nieuwe wijk kunnen via Merenriet naar de provincialeweg. Een fietsdpad is een korte optie.
maurik	Verbindingsweg Maurik	fiets	Fiets: infrastructuur	hier mist een fietspad	helemaal mee eens. Hier moet een fietspad komen, zodat ook kinderen en bewoners uit het buitengebied veilig met de fiets naar school en sportterrein en kern Maurik kunnen komen.	Een fietspad/schelpen is een optie.
maurik	Verbindingsweg Maurik	fiets	Fiets: infrastructuur	hier mist een fietspad	Graag voorrang met aanleggen nieuwe infrastructuur in de vorm van een fietspad	Een fietspad/schelpen is een optie.
maurik	Verbindingsweg Maurik	fiets	Fiets: infrastructuur	hier mist een fietspad	Inderdaad voor de verbinding van het buitengebied met de kern van Maurik is een fietspad echt noodzakelijk. De toegang tot het sportcomplex is een reden, maar zeker met het oog op de enorme nieuwbouwwijk, en de ontsluiting daarvan.	Een fietspad/schelpen is een optie.
Maurik	Maurik	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	Inritblokken langer maken is die er nu liggen zijn te kort	De inrit blokken vervangen voor langere. de korte die er nu liggen geven schade aan auto's ook al ga je er stapvoets overheen en voor fietsers is het bijna niet te doen\n ik heb daar oudere mensen op de fiets gevaarlijke toestanden uit zien halen om op de fiets te blijven.	Binnen wegonderhoud controleren of voldaan wordt aan CROW richtlijnen.
maurik	marijkelaan / tielsestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	drempel	Drempel is te stik! En precies in een bocht	Binnen wegonderhoud controleren of voldaan wordt aan CROW richtlijnen.
maurik	marijkelaan / tielsestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	drempel	op het hele kruispunt een kleine rotonde. Nu die scheve drempel waar je langzaam voor moet rijden en gevaarlijke voor fietsers, terwijl het doorgaande verkeer doorraast.\n schijnbaar kon dit niet omdat de weg een doorgaande weg is, maar die doorgaande bocht is onoverzichtelijk. eventueel een extra ingang naar de paralelweg (voor het verkeer vanaf de Jumbo) loodrecht op de Tielsestraat.	Huidige inrichting is verkeersveilig.
maurik	marijkelaan / tielsestraat	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	De wegversmallingen in de Prinses Marijkelaan in Maurik	Deze wegversmallingen zijn zeer fietsonvriendelijk en zeer gevaarlijk. Er wordt nu met de fiets over het trottoir gereden om de versmallingen te ontwijken.\n Het betreft hier een 30km. weg maar dat is zeer slecht aangegeven. Het 30km. bord staat veel te hoog, en wordt in de meeste gevallen niet gezien. En op het wegdek wordt niets aan gegeven. Terwijl in Eck en Wiel op de Burg. Verbrughweg om de 100 meter met grote letters 30 km wordt aangegeven, dat moet in de Pr.Marijkelaan in Maurik ook!!!	Op wegdek is 30 aangebracht.
maurik	Binnen de bebouwde kom Buitenweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Overlast vrachtverkeer van en naar Doejenburg.	Buitenweg wordt als doorgaande route gebruikt van en naar industrieterrein Doejenburg door zwaar vrachtverkeer.	Er geldt een gesloten verklaring voor vrachtverkeer uitgezaonderd bestemmingsverkeer

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
maurik	Valantijn Maurik	parkeren	Parkeren: overig	Parkeerdruk	Parkeerdruk bij zorgappartementen (achter zorginstelling Valentijn) te hoog. Ouderen kunnen moeizaam parkeren en hebben te weinig ruimte om goed in- en uit te draaien op de bestaande parkeerplaats. \n \n Tip: bredere parkeerplaatsen, meer ruimte in het midden door de parkeerplaatsen op te schuiven richting groen. Ook parkeren aan de straatzijde is makkelijk te realiseren. \n \n En waarom geen bankje om (bij mooi weer) buiten te wachten op de taxi? Struiken weg, gazon er in en bankje(s) er op. Er is voldoende toezicht vanuit de woningen en van de in- en uitlopende medewerkers van de STMR als er teveel hangjeugd op af zou komen.\n \n Kortom, een ouderen-vriendelijke parkeerplaats met een gezellige inrichting en meer ruimte. De struiken er uit, de bomen meer benadrukken en misschien een soort van Plein-gevoel realiseren. Nu woont men letterlijk 'achter de zorginstelling', dat kan ook anders.	In 2017 14 parkeervakken extra aangelegd langs Saffatinsatraat.
maurik	Dorpsplein	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	slechte doorgang/parkeergedrag	door het parkeergedrag van ... is deze doorgang soms erg verhinderd vandaar het verzoek hier na te kijken irt het opheffen van het eenrichtingsverkeer van korte straat tot ingang Raadhuisstraat/Dijkhof. Ook de hoge drempel en tegemoetkomend verkeer(tegen de rijrichting in over dorpsplein) en de drukte thv de bikbar zijn mede reden tot verzoek van bovenstaande.\n is dit niet realiseerbaar dan zou ik graag wat willen tav het parkeren op dorpplein waar steeds voller word en daardoor onoverzichtelijk, hinderlijk en onveilig.(denk aan de winter) ook zouden hulpdiensten op aangegeven punt vast kunnen lopen.	Opties eenrichtingverkeer bij Raadhuisstraat onderzoeken en bespreken met omgeving.
maurik	Dorpsplein	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	slechte doorgang/parkeergedrag	het één richtingsverkeer aan het dorpsplein en de raadhuisstraat is niet juist aangegeven volgens de geldende verkeersregels. Komende vanuit de raadhuisstraat (het doodlopende stuk) kan men het dorpsplein oprijden. hier staat geen verbodsbord. Ook staat er geen eenrichtingsbord (blauw bord, witte pijl) aan de Raadhuisstraat. \n Daarnaast het vraag of het mogelijk is om een bord te plaatsen voor het kerkplein dat daar markt is op woensdag en zaterdag. Vaak is er onenigheid tussen marktkooplieden en bewoners over het parkeerbeleid. Wel of niet mogen parkeren van de auto's\n Hierdoor is het dorpsplein druk met geparkeerde auto's. Mede komt dit door het restaurant, maar ook door een toename van het aantal auto's door een verjonging van de buurt.	Recent parkeerverbod geplaatst in verband met Markt.
maurik	Dorpsplein	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	slechte doorgang/parkeergedrag	De komende periode wordt de parkeerdrukte op het dorpsplein door de komt van een terras bij het restaurant. Dit terras mag een maximale oppervlakte hebben van 7 meter uit de gevel en de complete gevelbreedte. Gezien de parkeerdrukte en de onveilige doorgang op dit moment van auto en vrachtverkeer een onwenselijke situatie	Opties eenrichtingverkeer bij Raadhuisstraat onderzoeken en bespreken met omgeving.
maurik	Dorpsplein	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	slechte doorgang/parkeergedrag	Parkeergedrag van bezoekers op het Dorpsplein te Maurik. (slecht!)\n Veel bezoekers pleuren de auto maar neer waar ze maar willen, veelal op de stoep.\n Graag het Dorpsplein aanpakken en zeker parkeervakken maken s.v.p.\n Pasgeleden	Onjuist parkeren is vaak terug te voeren op gedrag.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					bij een bezoeker een briefje onder de voorruit gedaan van asociaal parkeergedrag.\n Mevrouw had op zaterdagochtend (markt en/of kapper bezoek) de auto strak tegen de voordeur geparkeerd, bewoners van het appartementsgebouw Het Centrum konden achterom lopen om dat we de voordeur niet meer uit konden. (Geblokkeerd dus!) Graag aanpakken	
maurik	Prinses Marijkelaan / Dorpsplein	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeersdrempel	1. Door de veel te hoge verkeersdrempel ontstaan er problemen bij het indraaien omdat dit teveel tijd in beslag neemt.\n Oplossing: drempel verlagen\n Ook rijden hier veel automobilisten tegen het verkeer in.\n Oplossing: moeilijk \n 2. Verderop op het Dorpsplein ontstaan door het parkeergedrag gevaarlijke situaties. Naar mijn inzicht is hier bij tijden ook een te nauwe doorgang voor hulpverleners. \n Oplossing: parkeerverbod 1 zijde van de straat en/of mogelijkheid 1richting stukje verplaatsen na ingang naar dijkhof.\n 3. Bij de BikBar is al jaren een parkeerprobleem. \n Oplossing: Misschien kan/wil de huisartsenpraktijk hun parkeerplaats beschikbaar stellen of groenstrook kant bikbar opofferen voor parkeerplaatsen.	Opties eenrichtingverkeer bij Raadhuisstraat onderzoeken en bespreken met omgeving.
maurik	Prinses Marijkelaan / Dorpsplein	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeersdrempel	De verkeersdrempel is veel te hoog. Voor iedereen maar vooral de mensen die in een ambuanc liggen. Dan is het een kwelling om op of af te gaan. \n Parkeerprobleem bij de bikbar moet aangepakt worden. De groenstrook is uitmate geschikt om parkeerppaatsen te maken. Eventueel een samenwerking met de huisartsenpraktijk behoort ook tot de mogelijkheden.	Parkeren in de goenstrook is een optie. Afstemmen met groen.
maurik	Esdoornstraat	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	kwaliteit wegdek	De kwaliteit van het wegdek is al jaren schandalig slecht. De klinkers zijn versleten en het is een rammelende en stuiterende straat om er doorheen te rijden.	Wegonderhoud
maurik	tielsestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	te hoge snelheid van auto's	Er wordt te hard gereden en niet gecontroleerd.	Uit tellingen blijkt dat meeste inwoners zich aan de snelheid houden.
maurik	kruising	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	onoverzichtelijk	vanuit het centrum slecht zicht op verkeer van rechts	
maurik	kruising	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	onoverzichtelijk	Helemaal eens, onoverzichtelijk kruispunt zowel voor fietsers als voor automobilisten	
maurik	kruising	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	onoverzichtelijk	Helemaal eens, onoverzichtelijk kruispunt zowel voor fietsers als voor automobilisten	
maurik	kruising	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	onoverzichtelijk	Gevaarlijk oversteken voor voetgangers door belemmerd zicht en bochten kort op elkaar	
maurik	Buitenweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	snelheid.	Er wordt veel te hard gereden op de Buitenweg, ondanks de snelheidsbeperkende maatregelen die er al zijn. Vooral in de wat latere uurtjes is het soms net een racebaan.	drempel in combi met wegonderhoud
maurik	Buitenweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	snelheid.	Inderdaad wat een racebaan!	drempel in combi met wegonderhoud
maurik	mantethof engelshof sterapplehof	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	30 km maatrgelen	Snelheid verkeer verminderen	drempel in combi met wegonderhoud
maurik	pr marijkelaan bij versmalling	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	aanduiden 30km	30 markering voor en na de versmalling aan weerszijden	is uitgevoerd
maurik	pr marijkelaan bij versmalling	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	aanduiden 30km	30km. ook duidelijk aangeven op het wegdek. Herhalen op meerdere plaatsen.\n De weg versmallingen zijn zeer gevaarlijk	is uitgevoerd

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					voor fietsers, bij tegenliggers wordt er regelmatig over het trottoir gereden. Er moet een doorgang voor fietsers komen.	
maurik	pr marijkelaan bij versmalling	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	Zebrapad onbeveiligd	Het zebrapad op de Pr.Marijkelaan te Maurik is levensgevaarlijk. Er staan GEEN verlichte borden, geen knipperlichten. Er wordt aldaar constant te HARD gereden- vooral tijdens het brengen en halen van schoolkinderen.\n Het is wachten op een fikse aanrijding met ernstig letsel.	Betreft borden met een hoge reflectiegraad die ook elders in de gemeente staan
maurik	Buitenweg 66 Maurik	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	30 km inrichten	Graag plaatsing 30 km drempel onderzoeken op 30 m van woning	in combi met wegonderhoud
maurik	parkeren en verkeer Bik Bar	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	onoverzichtelijk	Er wordt te hard gereden en te veel geparkeerd.	Parkeren in de goenstrook is een optie. Afstemmen met groen.
maurik	parkeren en verkeer Bik Bar	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	onoverzichtelijk	Door het parkeren op de Homoetsestraat ontstaan met name in de middag en begin avond onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties.	Parkeren in de goenstrook is een optie. Afstemmen met groen.
maurik	parkeren en verkeer Bik Bar	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	onoverzichtelijk	Gevaarlijke situatie met geparkeerde auto's voor cafeteria de Bik Bar.\n Maak van de groenstrook parkeer vakken of zo.	Parkeren in de goenstrook is een optie. Afstemmen met groen.
maurik	parkeren en verkeer Bik Bar	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	onoverzichtelijk	Helemaal mee eens; gevaarlijke situatie voor auto’s en zeker voor fietsers	Parkeren in de goenstrook is een optie. Afstemmen met groen.
maurik	Kruising Goudplevier/Homoetsestraat/ toegan Kiss & Ride	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verbetering verkeersituatie Brede School	Ter plaatse van het kruispunt Goudplevier/ Homoetsestraat ontstaat bij het halen en brengen van de schoolkinderen vrijwel elke dag een mini verkeersinfarct dat leidt tot gevaarlijke situaties. Een deel van de oorzaak zit in de toegang richting de Kiss & Ride zone vanaf de Goudplevier. \n -Verkeer dat de Kiss en Ride op wil draaien, moet wachten op verkeer dat vanaf de Goduplevier de Homoetsestraat wil opdraaien, voordat ze de Kiss & Ride kunnen opdraaien.\n -Dat veroorzaakt op zijn beurt weer voor opstoppingen van afslaand verkeer vanaf de Homoetsestraat richting Goudplevier (de draai richting Kiss & Ride zit namelijk vrijwel direct bij het kruispunt). \n -Ouders die de Kiss en Ride opdraaien zijn geneigd al bij het eerste hek te stoppen voor de afzet van kinderen. DAt leidt direct tot stganatie van achteropkomend verkeer (hetgeen doorwerkt tot aan het verkeer op de Homoetsestraat).\n \n Bijgevoegd is een tekening met een potentiele oplossingsrichting. Door het realiseren van een nieuwe eenrichtings insteek richting Kiss en Ride wordt de Kiss en Ride verkeerstroom van de Goudplevier weggehaald. De knoop met kruisend verkeer op het kruispunt wordt daardoor sterk verminderd. Tevens voorkomt het dat verkeer bij het eerste hek stopt om kinderen uit de auto te laten, wat verstorend werkt op de Goudplevier. Daarnaast levert het meer ruimte op als opstelplaats voor ouder bij het hek en wordt de situatie van komende en vertrekkende fietsers overzichtelijker. Nadeel is het verdwijnen van twee parkeerplaatsen.\n	Onderzoek en overleg met politie.
maurik	Kruising Goudplevier/Homoetsestraat/ toegan Kiss & Ride	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verbetering verkeersituatie Brede School	Tekening blijkt niet toe te voegen via de website. Als er behoefte is om het principe idee op tekening te ontvangen, graag even een berichtje	informeren bij de politie
maurik	Kruising Goudplevier/Homoetsestraat/ toegan Kiss & Ride	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verbetering verkeersituatie Brede School	Mee eens. Ook op de gouplevier zelf is het een onveilige situatie met brengen en halen, vooral ook voor fietsers die van de boogerd af komen of naaf de hoeksteen gaan. Mede voor	Fietspad aan zuidzijde school wordt binnenkort gerealiseerd.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					mensen die van de gouplevier af komen.\n Onderstaande oplossing zou al een hoop kunnen schelen denk ik.	
maurik	Hogewaard	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onoverzichtelijk bocht/ kromming van de weg	Het eerste stukje van de Hoge waard (vanaf de Pr. Marijkelaan) is zeer onoverzichtelijk door de kromming van de weg in combinatie met de smalle weg en het particuliere groen.	Door inrichting bedraagt snelheid minder dan 30 km/u.
maurik	bocht bij de Hubo, en doorgaan naar de dijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	gevaarlijke situatie	Deze bocht is onoverzichtelijk, je ziet de tegenligger niet. Ook al rijd je hier heel langzaam toch komt je regelmatig in de knel.	Door inrichting bedraagt snelheid minder dan 30 km/u.
maurik	bocht bij de Hubo, en doorgaan naar de dijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	gevaarlijke situatie	Het vervelende is dat er teveel verkeer vanaf de Rijnbandijk komt. Verkeer dat ook nog te hard rijdt. Als de Rijnbandijk onaantrekkelijk gemaakt wordt voor doorgaand verkeer, dan wordt het in deze bocht ook veiliger.	Bij een snelheid van 30/u zijn er geen problemen.
maurik	bocht bij de Hubo, en doorgaan naar de dijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	gevaarlijke situatie	Deze bocht is zeer gevaarlijk! Maar dat komt mede door het rijgedrag, er wordt niet goed rechts gehouden en met een te hoge snelheid gereden!!! De dijk onaantrekkelijk maken is geen oplossing, door het grote overzicht is dit op zch een veilige weg. Als dit verkeer door het dorp stuurt wordt het veel gevaarlijker.	Bij een snelheid van 30/u zijn er geen problemen.
maurik	vrachtwagen oprit naar de Jumbo	parkeren	Parkeren: overig	toegang Jumbo parkeerplaats	Deze oprit was vroeger wel eens open, dat was prettig om via de dijk naar de Jumbo te gaan. Natuurlijk nu niet toegestaan maar het zou wel een goede oplossing zijn om het drukke boodschapverkeer rond de jumbo iets te verspreiden.	Alleen vrachtverkeer is toegestaan.
maurik	vrachtwagen oprit naar de Jumbo	parkeren	Parkeren: overig	toegang Jumbo parkeerplaats	Deze opmerking staat bij de Dries ipv de weg naar de Jumbo.	Alleen vrachtverkeer is toegestaan.
maurik	Rijnbandijk	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	Motoren	Motoren die denken dat ze op zandvoort zitten wat betreft snelheid maar ook geluids overlast verzorgen,hele groepen van motoren en oude auto's die een rondje rijden dat is toch niet meer van deze tijd...	Politie zet in op handhaving
maurik	Rijnbandijk	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	Motoren	Er is inderdaad overlast van sommige motorrijders, zowel qua snelheid als geluid. Maar oldtimers rijden juist rustig en voorzichtig en zorgen niet voor overlast. Juist erg leuk om te zien als die langskomen!	Politie zet in op handhaving
maurik	Rijnbandijk	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	Motoren	Alleen op alle motorrijders richten is discriminatie.\n Een paar zouden het dan verpesten voor een grote groep, en die rotte appels zitten in alle groepen verkeersdeelnemers.\n Dus algemene maatregelen: aparte ruimte wandelaars en langzame fietsers.\n Remmende maatregelen/obstakels geven alleen maar meer geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer.	Politie zet in op handhaving
maurik	Kievit	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid	Er wordt op de. Kievit hard gereden. Welllicht kunnen er duidelijke 30 km zone borden worden geplaatst, eventueel verhoging drempels en bewustwording door middel van een flyer actie of iets dergelijks worden opgepakt	Bebording is aanwezig
maurik	Kievit	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid	helemaal mee eens! als gekken rijden ze hier door de straat.	Bebording is aanwezig
maurik	Maurik	openbaar vervoer	Bereikbaarheid	Treinstation	Zou graag pleiten voor het overwegen voor een treinstation/treinspoor in omgeving van Maurik	Is niet haalbaar.
maurik	Maurik	overige aandachtspunten	Bereikbaarheid	Transportbedrijven in bebouwde kom Maurik	Er is een prachtig bedrijven terrein met nog veel onverkochte (?) M2.\n Wordt het niet eens tijd dit type bedrijven hier naar toe te verwijzen(verbannen mag ook).	Kunnen bedrijven niet verplichten.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
maurik	kievit	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	snelheid	Hier moet dringend een duidelijk bord komen met de maximale snelheid. met name werkverkeer en busjes rijden hier veel te hard.	Bebording is aanwezig
maurik	Kievit Maurik	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Geen verlichting / te weinig drempels.	De straat is meer dan een jaar bewoond, maar er is nog geen verlichting en er wordt erg hard gereden in de straat.\n Vooral in deze tijd van het jaar is het al snel gevaarlijk om over straat te gaan. \n	Is gerealiseerd. Info bij verlichting.
maurik	Tielsestraat tussen 58 en 61	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Wegversmalling	Ondanks de bedoelde route voor vrachtverkeer via Het Zwarte Paard, wordt de Tielsestraat nog veelvuldig gebruikt door zwaar vrachtverkeer. Er zijn al meerdere. Snelheidsbeperkende maatregelen genomen. Dit zijn drempels en tussen nummer 58 en 61 een s-versmalling. Deze blijkt echter onvoldoende belemmerend te zijn. Heel graag zouden wij deze maatregelen aangescherpt zien, dus hogere drempels of minimaal een scherpere haarspeldbocht dan wel s-versmalling op genoemde locatie. Mogelijk kan bebording aan het begin van de Tielsestraat en de Mauriksestraat nog verder bijdragen aan het weren van vrachtverkeer	Meer drempels in combi met wegonderhoud
maurik	Kern Maurik geheel	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Voetpaden en fietspaden	In de kern Maurik is er nog geen voetpad wat goed doorloopt of aansluit. Ook zeker niet toegankelijk voor rolstoelen, rollators, kinderwagens etc.\n Randen en verschillende hoogtes geeft een schijnveiligheid. \n De voetpaden en fietspaden in de wijken op dezelfde hoogte als de rijbanen en door de inrichting de snelheid eruit halen, 'de auto te gast'.\n Bij de hoofdwegen de voetpaden genoeg breedte geven en goed aan laten sluiten.\n Voor zover kan ook gelijk trekken met de rijbanen.\n Door obstakels (drempels, versmallingen, drukke punten) hebben de chauffeurs minder aandacht voor zebrapaden etc. Dus inrichting zo simpel mogelijk.	Langs Tielseweg/Homoetsestraat zijn juist voetpaden aantrekkelijker gemaakt voor mensen met een fysieke beperking.
maurik	Tielsestraat Mauriksestraat	fiets	Fiets: infrastructuur	Fietsroute Tiel	veilige, aparte fietspaden voor m.n. schoolgaande jeugd.\n En niet zoals bij de provinciale weg met betonranden ertussen wat het alleen maar gevaarlijker maakt.	Onderzoeken naar mogelijkheden.
maurik	Molenstraat	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	'Schrikblokken' in Molenstraat	De zogenaamde witte 'schrikblokken' langs de Molenstraat zijn vrij gevaarlijk. Regelmatig lopen parkerende bezoekers en bewoners schade op aan de auto bij het over het hoofd zien van deze blokken. Daarnaast hebben deze blokken niet het beoogde effect op de gereden snelheid: er wordt behoorlijk hard gereden over de Molenstraat en er rijdt veel doorgaand vrachtverkeer (wat niet toegestaan is). Wellicht zijn andere snelheidsremmende maatregelen geschikter voor deze straat.	In combi met wegonderhoud andere maatregelen bespreken en toepassen.
maurik	Tielsestraat	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	ontbreken veilig fietspad	onveilige route voor fietsers van Maurik naar Tiel	aandacht voor extra maatregelen in combi wegonderhoud
maurik	Tielsestraat	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	ontbreken veilig fietspad	Eens met eerdere reactie. Ik durf niet langs deze straat te fietsen. Weg is te smal voor het vele autoverkeer en fietsstrook. Snelheidsverschil auto's met fietsers is te groot. Graag toevoegen veilige fietsroute naar Tiel (vrijliggend fietspad)	aandacht voor extra maatregelen in combi wegonderhoud
maurik	T-krusing Marijkeweg / Tielsestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	verkeersheuvel	verkeersheuvel is te hoog	Remt pima de snelheid

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
maurik	dorpsplein	parkeren	Duurzaamheid	oplaadpunt voor elektrische auto's	In de buurt van restaurant graag oplaadpunt voor elektrische auto toevoegen. Zodat bezoekers met een elektrische auto auto kunnen opladen tijdens bezoek aan ons dorp. Maak parkeren toekomstgericht: aantal elektrische auto's zal komende tijd fors uitbreiden en zijn er meer parkeerplekken met laadgelegenheid nodig en minder parkeerplaatsen zonder. Elektrische auto's vervangen benzine/diesel auto's.	Plaatsen van laadpalen gaat via een ander proces.
maurik	eiland van Maurik	parkeren	Duurzaamheid	oplaadpunten voor elektrische auto's	Graag bij horeca parkeerplekken met oplaadpunten voor elektrische auto's. Dit is een logische combinatie, omdat opladen even tijd kost. Goed voor de horeca en daarmee werkgelegenheid: voor bezoekers met een elektrische auto wordt Maurik hiermee een aantrekkelijker recreatiepunt/stoppunt in de route.	Plaatsen van laadpalen gaat via een ander proces.
maurik	Hoolweg provinciale weg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Slecht weg ontwerp	De 1e bocht in de hoolweg vanaf de provinciale weg is niet goed ontworpen. De bocht is aan de rechterkant te scherp ingesneden waardoor velen bij tegemoet komend verkeer op deze gevaarlijke plek moeten afremmen of de berm inrijden. Te zien aan de schade aan de berm	Het idee van de bocht is dat de snelheid van het verkeer afneemt.
maurik	Hoolweg provinciale weg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Slecht weg ontwerp	De 1e bocht in de hoolweg vanaf de provinciale weg is niet goed ontworpen. De bocht is aan de rechterkant te scherp ingesneden waardoor velen bij tegemoet komend verkeer op deze gevaarlijke plek moeten afremmen of de berm inrijden. Te zien aan de schade aan de berm	Het idee van de bocht is dat de snelheid van het verkeer afneemt.
maurik	Prinses Marijkelaan voor restaurant	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	Parkeren in bocht	Te vaak staan op dit smalle stuk weg feitelijk net na onoverzichtelijke bocht auto’s geparkeerd. Is hier geen parkeerverbod mogelijk?	In een bocht is het verboden te parkeren.
maurik	Jumbo Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Ontsluiting jumbo	Maurik bereidt uit, we willen dat het toerisme toeneemt maar de parkeergelegenheid en toegankelijkheid bij de jumbo blijft onveranderd slecht. Als er dan geen nieuw winkelcentrum komt in oost; is het toch de moeite waard om te investeren in toegankelijkheid en parkeerruimte vanaf de dijk? Voorkomt ook veel toeristisch winkelverkeer vanaf campings door het dorp	Een ontsluiting van de dijk zou juist extra verkeer aantrekken.
maurik	Jumbo Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Ontsluiting jumbo	toeristisch verkeer moet je juist wel door het centrum laten gaan, daarom is het goed dat het winkelcentrum in Oost er niet is gekomen, dan zou het centrum helemaal niet meer kunnen bestaan.\n \n de weg naar de dijk is misschien niet van de Jumbo, maar overpad.\n Jumbo had de mogelijkheid om de huizen/ruimte ernaast te kunnen kopen, zou een oplossing zijn geweest.	Een ontsluiting van de dijk zou juist extra verkeer aantrekken.
maurik	Mauriksche wetering en amsterdam Rijnkanaal aansluiting	bereikbaarheid	Overig (geen verkeer)	Korne verbinden aan het Amsterdam rijnkanaal	Maak eens een goede vaarverbinding	Meer een vraag voor recreatie en toerisme
maurik	Mauriksche wetering en amsterdam Rijnkanaal aansluiting	bereikbaarheid	Overig (geen verkeer)	Korne verbinden aan het Amsterdam rijnkanaal	Maak eens een goede vaarverbinding	Meer een vraag voor recreatie en toerisme
maurik	Tielseweg - Mauriksestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Overdreven snelheid	Geachte, \n Steeds meer en meer sluipverkeer in doorgaande 60 kilometer weg: Maurikse - Tielsestraat. Wordt heel hard gereden door personen auto`s. Zelfs wordt er op deze drukke weg auto`s ingehaald en voorbij gestoken.	Meer sneleheidsremmende maatregelen in combi met wegonderhoud

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
Ommeren	Tielsestraat	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Verlichting breder fietspad	Gevaarlijk als twee auto's elkaar passeren in de bocht	niet in Ommeren
ommeren	Dr. Guepinlaan in Ommeren	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeersdrukte en snelheid	Heel veel verkeer over de Dr. Guepinlaan en men houdt zich niet aan de 30 km snelheid. Hoge verkeersdrempels dan wel plaatselijke versmalling van de weg is misschien een oplossing. \n	In combi met wegonderhoud meer maatregelen. Ca. 1300 motorvoertuigen per etmaal is geen hoge intensiteit. Ontsluiting Fruit NL zorgt voor vermindering vrachtverkeer in kern.
ommeren	Dr. Guepinlaan in Ommeren	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeersdrukte en snelheid	Ik sluit me hierbij aan. Teveel zwaar verkeer (landbouwvoertuigen en vrachtwagens) Er wordt veel te hard gereden. O.a. ook de lijnbus en de vrachtwagens. Veel vrachtwagens die door de Guepinlaan komen hoeven helemaal niet door het dorp te rijden.	In combi met wegonderhoud meer maatregelen. Ca. 1300 motorvoertuigen per etmaal is geen hoge intensiteit. Ontsluiting Fruit NL zorgt voor vermindering vrachtverkeer in kern.
ommeren	Dr. Guepinlaan in Ommeren	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeersdrukte en snelheid	In combinatie met het bovenstaande, is de kwaliteit van het wegdek van de Dr. Guépinlaan vanaf de kerk en verder richting Lienden ernstig in verval. Met name het zware vrachtverkeer van en naar de diverse fruit- en transportbedrijven is hier debet aan. Gevolgen zijn ingezakt wegdek bij en rond putten voor afvoer hemelwater met als gevolg zware trillingen in huis bij het passeren van zwaar verkeer incl. de busdienst die zich in het geheel niet houdt aan de maximum snelheid van 30km per uur. Ander effect is scheurvorming in binnen en buitenmuren. Dit onderwerp is meerdere keren gemeld bij de gemeente Buren. Tot nu toe geen actie.	In combi met wegonderhoud in 2023 meer maatregelen. Ca. 1300 motorvoertuigen per etmaal is geen hoge intensiteit. Ontsluiting Fruit NL zorgt voor vermindering vrachtverkeer in kern. Om trillingoverlast te voorkomen zijn rioolputten op meerdere plekken vernieuwd en omhoog gehaald.
ommeren	Dr. Guepinlaan in Ommeren	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeersdrukte en snelheid	Ondanks de N320 wordt de Dr Guepinlaan in Ommeren door veel inwoners uit omliggende dorpen nog steeds als doorgangsroute gebruikt. Hierbij wordt vaak (veel) harder dan de toegestane 30km/uur gereden. Wellicht kan de Dr Guepinlaan dusdanig worden ingericht (versmallingen, drempels) dat doorgaand verkeer de N320 verkiest. Daarnaast sluit ik me aan bij de eerdere opmerkingen over vrachtverkeer en lijnbussen, die zorgen voor verzakt wegdek. Daarbij rijden vooral de lijnbussen veel te hard, wat zorgt voor trillingen in de woning.	In combi met wegonderhoud in 2023 meer maatregelen. Ca. 1300 motorvoertuigen per etmaal is geen hoge intensiteit. Ontsluiting Fruit NL zorgt voor vermindering vrachtverkeer in kern. Om trillingoverlast te voorkomen zijn rioolputten op meerdere plekken vernieuwd en omhoog gehaald.
ommeren	Dr. Guepinlaan in Ommeren	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verkeersdrukte en snelheid	Inderdaad, het slechte wegdek en de doorsjezende lijnbus zorgt voor trillingen en scheurende muren.\n Tevens onduidelijke situatie bij wel/niet de rotonde tegenover de dokterspraktijk. Vanuit Lienden raast men door de bocht, wat regelmatig levensgevaarlijke situaties oplevert voor bezoeker van de dokterspraktijk. De parkeergelegenheid is hopeloos, het 'driehoekje' van gras wordt regelmatig gebruikt als parkeerplaats. \n Rijdend vanaf de verloederde parkeerplaats bij De Roskam is het verkeer wat vanaf de kerk komt niet te zien.\n \n Misschien een oplossing: \n Eenrichtingverkeer vanaf de Kerkstraat tot de Ommerenveldseweg. Geen doorgaand verkeer vanaf richting Lienden naar richting Ingen. \n Slimmere weginrichting bij de wel/niet rotonde met aandacht voor ouderen en ouders met kleine kinderen die naar de dokter gaan. Misschien een zebrapad?\n Geef de bus een veilige opstapplaats mét	Op de parkeerplaats bij de Roskam worden nu woningen gebouw (bestemmingsplan Kroonheuvel). Op de locatie van de Roskom komen ook woningen. De Dr Guepinlaan en de Ommerenveldseweg zijn de 2 wegen die Ommeren ontsluiten op de Provincialeweg. Het instellen van eenrichting verkeer op die wegen heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de kern voor bewoners, bedrijven, hulpdiensten en openbaar vervoer. Als bushalten verplaatst worden naar de

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					fietsenstalling langs de Provincialeweg en laat de twee bushaltes in het dorp vervallen. \n \n Algemene vraag. Waarom rijdt de bus door de dorpen? Het verkeer in de kernen zit regelmatig tegen, waardoor hij te laat aankomt bij station in Tiel. De trein naar Utrecht is dan net weg. Enkele veilige haltes met een goede fietsparking langs de Provincialeweg bieden een betere oplossing.	provincialeweg betenet dit dat vooral voor ouderen voor- en natransport naar de bushalte geregld moet worden. Jongeren kunnen die afstand met de fiets overbruggen. Ouderen zijn dan afhanerkelijk van anderen.
ommeren	Kerkstraat Ommeren	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	vrachtverkeer door smalle straat	In de Kerkstraat rijdt veel zwaar vrachtverkeer. De straat is te smal om elkaar tegelijk te passeren.	Per etmaal rijden er gemiddeld ca. 12 trailers die elkaar niet kunnen passeren.
ommeren	Dokter guepinlaan	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid en overlast vracht verkeer	Mensen rijden er veel te hard. Ondanks 30 kilometer zone. Drempels en weg versmalling zouden een oplossing zijn. Met name tussen 25 en 40. In gang voor Blijderveen aan de provincialeweg scheelt met het vracht verkeer wat veel schade brengt aan de huizen.	In combi met wegonderhoud in 2023 meer maatregelen. Ca. 1300 motorvoertuigen per etmaal is geen hoge intensiteit. Ontsluiting Fruit NL zorgt voor vermindering vrachtverkeer in kern. Om trillingoverlast te voorkomen zijn rioolputten op meerdere plekken vernieuwd en omhoog gehaald.
ommeren	dokter Guepinlaan Ommeren	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid en vrachtverkeer	Ondanks de borden 30 km komen de mensen voorbij met een gang van 60 tot 80 km per uur. Hogere drempels en /of weg wegversmallingen zouden een oplossing zijn. Dit probleem is met name tussen dokter guepinlaan 26 en 40. Ook het vrachtverkeer van Blijderveen is een probleem. Veel schade aan de huizen. In en uitgang aan de provincialeweg.	In combi met wegonderhoud in 2023 meer maatregelen. Ca. 1300 motorvoertuigen per etmaal is geen hoge intensiteit. Ontsluiting Fruit NL zorgt voor vermindering vrachtverkeer in kern. Om trillingoverlast te voorkomen zijn rioolputten op meerdere plekken vernieuwd en omhoog gehaald.
ommeren	Ommeren, Dr. Guepinlaan	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Slecht wegdek	Door een slecht wegdek van klinkers is het voor een scootmobiel rijder niet te doen. Veel te hobbelig en dan lom je ook nog verhoogde putten tegen die als mogelijk is zoveel mogelijk wil ontwijken.\n Dit is van kruispunt met Canadalaan tot aan kruispunt met Liendervelseweg.	In combi met wegonderhoud in 2023 meer maatregelen. Ca. 1300 motorvoertuigen per etmaal is geen hoge intensiteit. Ontsluiting Fruit NL zorgt voor vermindering vrachtverkeer in kern. Om trillingoverlast te voorkomen zijn rioolputten op meerdere plekken vernieuwd en omhoog gehaald.
ravenswaaij	Ravenswaaijse steeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Gevaarlijke oversteek!	Hoeveel ongevallen moeten hier nog gebeuren voordat het wordt afgesloten? Behoeft geen verdere toelichting lijkt me.	Overleg met provincie, gemeente en bewoners Ravenswaaij faciliteren.
ravenswaaij	Ravenswaaijse steeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Gevaarlijke oversteek!	Ieder dorp in de Gemeente buren die op enige wijze de N320 oversteekt heeft een rotonde Wij als bewoners van Ravenswaaij en Rijswijk west hebben dat niet. Zeker tijdens de spitsuren is het heel moeilijk om over te steken .Er gebeuren af en toe grote ongelukken met veel lichamelijk leed. Ook de financiële gevolgen zij voor de overheid groot. Denk aan het uitrukken van Brandweer. politie, etc.. Hierbij verzoeken wij de gemeente in samenspraak met de provincie Gelderland zo spoedig mogelijk een rotonde aan te leggen.	Overleg met provincie, gemeente en bewoners Ravenswaaij faciliteren.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
ravenswaaij	Ravenswaaijse steeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Gevaarlijke oversteek!	Mocht rotonde niet passen in budget of de plannen. \n \n Oversteek is echt gebaat bij het weghalen / verplaatsen van een (recent) neergezet uitzicht belemmerende kast. Zet er een sterke verlichting neer zodat de overstekenden goed zichtbaar worden. Bord op N320 met waarschuwing dat er oversteekplaats aankomt.	Overleg met provincie, gemeente en bewoners Ravenswaaij faciliteren.
ravenswaaij	Ravenswaaijse steeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Gevaarlijke oversteek!	Oversteek is inderdaad gevaarlijk Maximum snelheid op N320 is nu100km, werkelijke snelheid is vaak hoger. De geplaatste kast neemt het zicht weg, wellicht is de kast geplaatst ivm de verlichting. Een maatregel die dan contraproductief is gebleken en mogelijk oorzaak van ongevallen.\n Van belang is te weten hoeveel verkeer gebruik maakt van deze overgang, zowel fietsers, voetgangers als gemotoriseerd verkeer. In de zomer lopen en fietsen er veel toeristen weet ik uit persoonlijke waarneming. \n In samenhang hiermee is het van belang om te weten hoevel verkeer en dan met name fietsers (scholieren) er dagelijks gebruik maken van de paralelwegen zoals de veldweg en de maatsteeg.\n De afsluiting van de kruising zal een toename van verkeer op de parallelwegen tot gevolg hebben waarbij het aantal ongelukken wellicht zal toenemen. Zelfde effect als verlichting plaatsen bij de kruising met een grote kast die het uitzicht belemmerd. \n Dus afsluiting kruising N320 moet tot gevolg hebben dat de Veldweg en de Maatsteeg verbreed worden en voorzien van een extra fietspad voor veilig fietsverkeer. Alle trekkers en vrachtwagens moeten elkaar ook kunnen passeren op deze wegen.\n Betere oplossing is rotonde (met bijdrage of geheel gefinancierd door EU) dit verlaagd de snelheid op de N320 en verhoogd de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers.	Overleg met provincie, gemeente en bewoners Ravenswaaij faciliteren.
ravenswaaij	Donkerstraat 't. H. V. De school	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Geparkeerde auto's tussen de gekleurde palen en 2 kanten van de weg	Er wordt bij de Ds. Derksendchool aan 2 kanten van de weg geparkeerd ook tussen de gekleurde school palen. Erg gevaarlijke situatie staan soms ook dubbel geparkeerd. En bovenaan de dijk precies in de bocht enz. Erg onoverzichtelijk en gevaarlijk.	Dit is terug te voeren naar het ophalen en wegbrengen van leerlingen door ouders.
ravenswaaij	voorrangs kruising	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	voorrang wordt genomen	voorrang wordt genomen	In 60 km gebied gelijkwaardige kruisingen toepassen. Eventueel verhoogd plateau.
ravenswaaij	voorrangs kruising Margrietstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	voorrang wordt genomen	Mensen die de situatie kennen weten dat er zelden voorrang verleend wordt komend vanaf de Zandbergseweg (als heb je die in theorie wel). Er kan dus net zo goed een voorrangskruising van gemaakt worden, in combinatie met snelheidsremmers om te voorkomen dat er met (veel te) hoge snelheid van het brughoofd af gereden wordt (geldt zowel voor fietsers, auto's als tractoren)	In 60 km gebied gelijkwaardige kruisingen toepassen. Eventueel verhoogd plateau.
ravenswaaij	voorrangs kruising Margrietstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	voorrang wordt genomen	Verkeer komt hard het brughoofd af/verleend geen voorrang, Velen weten niet dat het een voorrang situatie is.	In 60 km gebied gelijkwaardige kruisingen toepassen. Eventueel verhoogd plateau.
ravenswaaij	voorrangs kruising Margrietstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	voorrang wordt genomen	Mensen die de situatie kennen weten dat ze vrijwel nooit voorrang krijgen als ze van de Zandbergseweg komen (al hebben ze dat in theorie wel). Er kan net zo goed een voorrangskruising van gemaakt worden, in combinatie met snelheidsremmers om	In 60 km gebied gelijkwaardige kruisingen toepassen. Eventueel verhoogd plateau.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					te voorkomen dat er (veel) te hard het brughoofd af gereden wordt (zowel door fietsers, automobilisten als tractoren)	
ravenswaaij	Ravenswaaijse steeg N320	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid	Auto oversteek	Oversteek veiliger maken door bv eiland in provinciale weg en de oversteek zo inrichten dat auto's onmogelijk de provinciale weg kunnen opdraaien. Het gebeurd geregeld dat auto's de provinciale weg opdraaien met gevaarlijke situaties ivm het grote snelheid verschil....	Overleg met provincie, gemeente en bewoners Ravenswaaij faciliteren.
ravenswaaij	Ravenswaaijse steeg N320	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Auto oversteek	Op dit gedeelte van de Provincialeweg N320 wordt zeer hard gereden, dus graag ook de maximum snelheid terug brengen naar 80 km/h.	Provincie doet onderzoek naar 80 km variant.
ravenswaaij	Vanaf de oude sluis voorrang krijgen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	De zandberg	De zandberg is een rustig weggetje maar slecht te over zien vanaf de afrit van de prinses marijke sluis. Voorstel om het verkeer van rechts te laten stoppen. Aangezien wielrenners er als halzen naar beneden schieten. En tevens Holland evenementen groep advies geven dat ze de zoek opdrachten voor hun tuk tuk tour niet midden op een kruising laten gebeuren!!	In 60 km gebied gelijkwaardige kruisingen toepassen. Eventueel verhoogd plateau/drempel.
ravenswaaij	Vanaf de oude sluis voorrang krijgen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	De zandberg	Mensen die de situatie kennen weten dat er zelden voorrang verleend wordt komend vanaf de Zandbergseweg (als heb je die in theorie wel). Er kan dus net zo goed een voorrangskruising van gemaakt worden, in combinatie met snelheidsremmers om te voorkomen dat er met (veel te) hoge snelheid van het brughoofd af gereden wordt (geldt zowel voor fietsers, auto's als tractoren)	In 60 km gebied gelijkwaardige kruisingen toepassen. Eventueel verhoogd plateau/drempel.
ravenswaaij	Prinses Margrietstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid verkeer te hoog	Er geldt op de Prinses Margrietstraat een max snelheid van 60 km/h, maar deze wordt erg vaak ruim overschreden door personenauto's.	meer 60 km maatregelen in de vorm van drempels/plateaus
ravenswaaij	Prinses Margrietstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid verkeer te hoog	Hier wordt echt idioot hard gereden,	meer 60 km maatregelen in de vorm van drempels/plateaus
ravenswaaij	kruising Donkerstraat / maatsteeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onoverzichtelijke kruising	Deze kruising is gebaat bij plaatsen spiegel ! En borden die waarschuwingen.	In 2021 wordt een verkeersplateau aangebracht
ravenswaaij	Veldweg als parallelweg van de N320	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	verkeersveiligheid en zichtbaarheid	Veldweg graag verbreden aangezien op dit moment Vrachtwagens, Trekkers, Auto's en fietsers gebruik maken van deze verbindingsweg. Op dit moment passeren grote voertuigen en gewone auto's elkaar op de opritten van de woningen met als gevolg verzakkende opritten. De kosten hiervan zouden te verhalen moeten zijn op de gemeente. \n \n Ook het aanbrengen van belijning (witte strepen langs de weg) zou de veiligheid ten goede komen. 's avonds is de weg bijna niet te zien.\n \n Tenslotte , als de kruising met de N320 afgesloten wordt zal het drukker worden en is een apart fietspad wellicht ook nodig om de vele schoolgaande kinderen veilig te kunnen laten fietsen.	Onderzoek naar hoeveelheid verkeer op de Veldweg als de Ravenswaaijsesteeg afgesloten wordt is van belang.
ravenswaaij	Ravenswaaijsesteeg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	verkeersveiligheid en zichtbaarheid	Aanbrengen van belijning (witte strepen langs de weg) zou de veiligheid ten goede komen. 's avonds is de weg bijna niet te zien.	Smalle wegen (< 4,5 m) hebben een lage verkeersfunctie, gering verkeersaanbod en om die reden geen markering.
ravenswaaij	Rozenstraat	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	Rozenstraat	De kwaliteit van de bestrating van de Rozenstraat is mede als gevolg van de diverse opbrekingen slecht. Bovendien is het een ratjetoe van bestratingsmaterialen. (gebakken klinkers in diverse formaten en kleuren, betonklinkers in diverse kleuren en asfalt	Wegonderhoud zal dit beoordelen

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					met een aangetast oppervlak. Er ontbreekt ook een trottoir. Met de uitbreiding van de Zandakkers is er ook meer verkeer. Bovendien gebruiken de kinderen deze straat naar de basisschool. Het is hierdoor een onveilige situatie met de kinderen tussen de auto's.	
rijswijk	Oostkanaalweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Overdreven snelheid	Racebaan Oostkanaalweg heel veel sluipverkeer richting Rijswijk	60 km maatregelen in combi met wegonderhoud
rijswijk	Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	snelheid motoren	er wort vreselijk hart gereden op de dijk, vooral door motors in de zomer, het lijkt wel de ~TT	monitoring van gedrag en handhaving door politie
rijswijk	Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	snelheid motoren	Alleen op alle motorrijders richten is discriminatie.\n Een paar zouden het dan verpesten voor een grote groep, en die rotte appels zitten in alle groepen verkeersdeelnemers.\n Dus algemene maatregelen: aparte ruimte wandelaars en langzame fietsers.\n Remmende maatregelen/obstakels geven alleen maar meer geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer.	monitoring van gedrag en handhaving door politie
rijswijk	4 bruggen trace onder aandacht brengen	bereikbaarheid	Bereikbaarheid	Brug	Provinciaal onder de aandacht brengen voor een betere bereikbaarheid. Tussen medel a15 en a12. Door een Brug te plaatsen tussen Maurik west en Wijk bij Duurstede oost	Heeft grote gevolgen voor omgeving. Veel verkeer, CO2 en fijnstof. Gelet op stikstofproblematiek nu niet levensvatbaar.Is er een fileprobleem in Rijswijk?
rijswijk	4 bruggen trace onder aandacht brengen	bereikbaarheid	Bereikbaarheid	Brug	En meteen maar 6 baans, een aftakking van de Betuwelijn en een paar distributiecentra bijbouwen.\n Heerlijk wonen dan.	Heeft grote gevolgen voor omgeving. Veel verkeer, CO2 en fijnstof. Gelet op stikstofproblematiek nu niet levensvatbaar.Is er een fileprobleem in Rijswijk?
rijswijk	Hoogestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Slechte berm	Zwaar landbouwverkeer rijd berm kapot. \n Vaker onderhoud nodig of weg verbreden	Wegonderhoud herstellen.
rijswijk	Rijswijk, bebouwde kom Prinses Irenestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	overschreiden max. toegestane snelheid	Max. toegestane snelheid in 30 km/u. Auto's en met name landbouwvoertuigen rijden hier komende vanaf de Heuvel of de dijk veel te hard (gem 50 km per uur). Met twee wegen van rechts (komende vanaf de dijk) erg gevaarlijk! \n Het zou fijn zijn dat hier wat aan gedaan werd. \n \n Daarnaast valt het op dat er regelmatig bestuurders van landbouwvoertuigen (Bongers) achter het stuur zitten te bellen.Ook erg gevaarlijk als je in een dorp rijdt....	Extra 30 km maatregelen Pr. Irenestraat
rijswijk	De Heuvel	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Overschreiden max toegestane snelheid	Automobilisten richting en vanaf de pont rijden veel te hard op deze weg! Max 60 km/u mag maar deze wordt vrijwel altijd overschreden! Tevens wordt er regelmatig ingehaald op deze weg! Omdat er een fietspad naast ligt is bij uitwijken door auto's grote kans op ongelukken waarbij fietsende scholieren betrokken raken.	Gedeelte Veerweg vanaf veerpont tot Rijnbandijk is in onderhoud bij Wijk bij Duurstede.
rijswijk	Rijswijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Veiligheid & overlast	\n In de zomer rijden hier veel motoren, geen probleem als er langzaam geregen wordt maar het komt te vaak voor dat motoren in grote colonne harde rijden dan is toegestaan. Als je hier iets van zegt dan wordt dat niet gewaardeerd... \n \n Daarnaast is de herrie, bij het opentrekken van het gas niet oke!	monitoring van gedrag en handhaving door politie

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
rijswijk	Pr Irenestraat	duurzaamheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	overlast	Het komt regelmatig voor dat vrachtverkeer wil keren in de Irenestraat. Dit doen ze dan op de kruising met het Hoekenburgplein. Bij het keren rijden ze dan regelmatig het straat werk stuk. scheef of tegen "varkens ruggen"aan. Ontzettend zonde voor de aanblik van ons Dorp! Helaas wordt dit dan niet gemeld waardoor wij als bewoners weer jaren tegen scheef kapot straat werk aanmoeten kijken .	Wegonderhoud herstellen.
rijswijk	Pr Irenestraat	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Elkaar passende landbouwvoertuigen	In het seizoen rijden er vele landbouwvoertuigen door deze straat, heen en terug. Op enig moment moeten zij elkaar passeren. Omdat dit vrij lastig gaat, staan landbouwvoertuigen op de stoep of in de berm te wachten terwijl de ander passeert. Hierdoor worden drempels, stoepen en bermen compleet kapot gereden.	Wegonderhoud herstellen.
rijswijk	Pr Irenestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	landbouwvoertuigen en vrachtverkeer	Er rijden te veel landbouwvoertuigen en vrachtverkeer door deze straat. Dat zorg voor geluidsoverlast en trillingen als ze de drempels over "sjezen". Huizen trillen hierdoor en er komen scheuren in funderingen. Graag dit verkeur omleiden! Dit verkeer hoeft namelijk nooit in het Dorp zelf te zijn maar op Dijk. Graag een andere weg hiervoor aanleggen!	Extra 30 km maatregelen Pr. Irenestraat
rijswijk	Veerweg	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	Kosten van de Pont	De pont is geprivatiseerd met al gevolg dat deze elk jaar duurder wordt. Tegenwoordig betaal je voor een bezoekje aan de school van je kinderen of de sportclub veel geld. Dat kan niet iedereen betalen en daarnaast is het veel te veel geld voor een dergelijke dienstverlening waarvan mensen uit het Dorp gebruik van maken. \n Daarnaast hebben ze de fietsjaarkaart voor werkende volwassenen afgeschaft, erg jammer en onbegrijpelijk!\n Maak het goedkoper voor inwoners van Rijswijk.	Het exploiteren van een veerpont is geen gemeentelijke taak.
rijswijk	Veerweg	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	Kosten van de Pont	Pont is inderdaad veel te duur.	Het exploiteren van een veerpont is geen gemeentelijke taak.
rijswijk	Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Eenrichtingsverkeer wordt genegeerd	Dagelijks rijden auto’s vanaf de verkeerde kant de Rijnbandijk op, vaak ook veel te hard. Hierdoor ontstaan onveilige situaties als er bijvoorbeeld gepasseerd moet worden.	Handhaving door politie
rijswijk	Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Eenrichtingsverkeer wordt genegeerd	Dagelijks rijden er voertuigen, personenwagens maar vooral LANDBOUWvoertuigen, tegen het eenrichtingsverkeer in. Deze voertuigen denderen over de dijk, veel te snel en ze zijn veel te breed.\n \n Het nieuw aangelegde stuk wordt zo kapot gereden en dit gedrag leidt tot heel gevaarlijke situaties.	Handhaving door politie
rijswijk	Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Eenrichtingsverkeer wordt genegeerd	Auto's rijden vanaf de verkeerde kant de Rijnbandijk op en veel te hard. Als voetganger wordt je zowat van de weg afgereden.	handhaving door politie
rijswijk	Bebouwde kom Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Overtreding verkeerssnelheid	Binnen de 30 km zone wordt zeer regelmatig veel te hard gereden. Vooral ‘s ochtends en ‘s avonds zorgt dit voor gevaarlijke situaties voor de bewoners, fietser, wandelaars en dieren aan de dijk.	Door ligging huizen dicht tegen de dijk en het smalle profiel is gekozen in overleg met dijkbewoners voor huidige inrichting in het kader van de dijkverbetering.
rijswijk	Bebouwde kom Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Overtreding verkeerssnelheid	Verkeer komt van de pond en geeft nog eens lekker gas op de Rijnbandijk. Onze huisdieren schieten alle kanten op en het geeft veel overlast van geluid en trillingen.\n Kan dit doorgaande verkeer niet omgeleid worden via de Prinses Marijke weg?\n Ook	Door ligging huizen dicht tegen de dijk en het smalle profiel is gekozen in overleg met dijkbewoners voor huidige

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					hebben we erg veel last van de zware agrarische voertuigen die veel te snel rijden. Geen bezwaar tegen de agrariërs maar wel tegen de snelheid.	inrichting in het kader van de dijkverbetering.
rijswijk	Bebouwde kom Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Overtreding verkeerssnelheid	Tegen het verkeer in rijden en snelheden van 50 km of veel meer waar 30 km mag, vrachtwagens die door de bebouwde kom rijden als doorvoer route.\n En agrarische voertuigen die te hard rijden.\n	Door ligging huizen dicht tegen de dijk en het smalle profiel is gekozen in overleg met dijkbewoners voor huidige inrichting in het kader van de dijkverbetering.
rijswijk	Bereikbaarheid richting noorden	bereikbaarheid	Bereikbaarheid	Wordt het niet eens tijd voor een brug?	Het lijkt mij dat al vaker is gespeeld met deze gedachte...	Heeft grote gevolgen voor omgeving. Veel verkeer, CO2 en fijnstof. Gelet op stikstofproblematiek nu niet levensvatbaar.Is er een fileprobleem in Rijswijk?
rijswijk	Bereikbaarheid richting noorden	bereikbaarheid	Bereikbaarheid	Wordt het niet eens tijd voor een brug?	Nee geen brug! Nog meer verkeer en nog meer drukte!	Heeft grote gevolgen voor omgeving. Veel verkeer, CO2 en fijnstof. Gelet op stikstofproblematiek nu niet levensvatbaar.Is er een fileprobleem in Rijswijk?
rijswijk	Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	50 km	50 km op de dijk is toch hard genoeg? \n \n ook voor het milieu	Binnen de kom 30 km/u en buiten de kom 60 km per uur.
rijswijk	Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	50 km	Waarom het gebied aan de noordzijde van het dorp niet zelfs terug tot 30 km zone? Het gebied wordt daarmee aantrekkelijker, wordt meer bij het dorp getrokken, veiliger voor wandelaars, veiliger voor fietsers en geeft minder geluidsoverlast. Uiteraard moet het nog wel geschikt blijven voor landbouwverkeer maar dat hoeft zeker niet met 60 km/uur (en in de praktijk zelfs harder).	Het buitendijksgebied ligt in het buitengebied en valt qua inrichting ook niet binnen de bebouwde kom (aan weerszijden bebouwingsdichtheid, trottoirs etc)..
rijswijk	Rijnbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	50 km	Het verkeer op de Rijnbandijk is erg toegenomen de laatste jaren. Ik denk omdat er harder dan 60 gereden kan worden. De dijk wordt nu als doorgaande weg gebruikt, over de Penraadstraat richting de provinciale weg. Daarom hoog tijd om het rijden over de dijk onaantrekkelijk te maken. Voor toeristen, fietsers en wandelaars wordt het dan een stuk veiliger. Ik weet niet of het zin heeft om de snelheid te verlagen er is toch geen controle. Liever andere maatregelen, maar moet wel voor boeren en landbouwers bereikbaar blijven	In het buitengebied is 60 km de laagste snelheid.
rijswijk	Rijnbandijk	overige aandachtspunten	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	bochten breder?	De dijkranden naast het afvalt worden stuk gereden in de bochten en op en afritten. Het bijwerken met grint, zand en tijdelijk asvalt heeft maar een tijdelijk effect. \n \n	Wegonderhoud. In veel bochten zijn al grasbetonblokken gelegd.
rijswijk	Rijnbandijk	fiets	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Wandel en/of fietspaden langs of onderaan de dijk	Hoe komt het dat er bijna nooit wandel en of fietspaden onderlangs de dijken worden gelegd. Nu is daar een struinpad maar dat wordt vooral als uitlaatplek voor honden gebruikt en is daardoor niet prettig wandelen. Fietsen kan niet omdat er geen weg of grint of schelpenpad ligt. \n Zou dit in de toekomst mogelijk zijn of kan dit niet in verband met dijkbescherming?	Tijdens de dijkverbetering zijn op een aantal plekken in overleg met het Waterschap Rivierenland stuinpaden aangelegd.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
rijswijk	Prinses Irenestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	snelheid-geluidsoverlast motoren	Motoren rijden vaak met hoge snelheid door de Irenestraat, dit gebeurt van 2 kanten, geeft onveilige situaties en geeft vaak geluidsoverlast	monitoring van gedrag en handhaving door politie
rijswijk	prinses Irenestraat 30	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	landbouwvoertuigen	Als er weinig of geen geparkeerde auto,s staan op de parkeerstrook, dan wordt de parkeerstrook als rijbaan gebruikt door de grote landbouwvoertuigen, wat tot gevolg heeft dat de snelheid hoog is waarmee ze elkaar passeren, dat geeft trillingen in de huizen (scheuren!!!), ook de parkeerstroken verzakken en telefoon kabels onder parkeerstrook breken (2x gebeurt) Gemeente gevraagd voor versmalling van de parkeerstrook op een aantal plekken, helaas geen reactie!	Plaatsen van palen om parkeervakken te accentueren waardoor inhalen wordt bemoeilijkt.
rijswijk	prinses irenestraat 30	overige aandachtspunten	Onderhoud en beheer	groen	Laatste jaren verschillende bomen gekapt aan onevenzijde prinses Irenestraat,\n helaas wordt er niets terug gepland wat een zeer gehavend gezichtsbeeld geeft!	Onderhoud groen.
rijswijk	Prinses Irenestraat hoek korte bosstraat	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	afgeslepen lantarenpaal	Naar een aanrijding is enige maanden geleden een lantarenpaal scheef gereden, gemeente heeft hem afgeslepen, er is al een aantal keer melding gemaakt, maar er gebeurt niets!!!	Is inmiddels hersteld door onderhoud openbare verlichting..
rijswijk	prinses Irenestraat groenstrook	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	hondenpoep	graag een hondenuitlaat gebied met afvalbak, regelmatig hondenpoep op trottoir, op de parkeerstrook of in de goot of rand van het gras, opruimplicht!	Dit valt binnen het hondenpoepbeleid.
rijswijk	kruispunt Rijswijk-	verkeersveiligheid	Overig (geen verkeer)	reclame borden	Regelmatig staan hier aanhangers met reclameborden wat het uitzicht belemmerd, van overstekend verkeer, aub toezicht houden hierop	Handhaven op reclameborden.
rijswijk	Prinses Irenestraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Te hard rijdende zware landbouwvoertuigen.	Vaak rijden er zware landbouwvoertuigen te hard door de straat. Soms zelfs zeer jonge chauffeurs met hun mobiel in de hand. Regelmatig lig ik 's-morgens letterlijk te trillen in m'n bed. Het zou mooi zijn wanneer de snelheid wat minder werd. Natuurlijk is het ook gevaarlijk voor de kinderen in de straat.	Extra 30 km maatregelen in combi met wegonderhoud.
Rijswijk	Lekbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	hard rijdende motorfietsen	Ondanks de borden nog steeds groepen hardrijdende motorfietsen (de goeden niet te na gesproken) tussen de fietsers en wandelaars op de dijk in de zomerweekenden	monitoring van gedrag en handhaving door politie
rijswijk	Lekbandijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	hard rijdende motorfietsen	Alleen op alle motorrijders richten is discriminatie.\n Een paar zouden het dan verpesten voor een grote groep, en die rotte appels zitten in alle groepen verkeersdeelnemers.\n Dus algemene maatregelen: aparte ruimte wandelaars en langzame fietsers.\n Remmende maatregelen/obstakels geven alleen maar meer geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer.	monitoring van gedrag en handhaving door politie
rijswijk	korte bosstraat	parkeren	Parkeren: overig	parkeren	Aub straat parkeren verbieden	Geen doorstromingsproblemen geconstateerd.
rijswijk	Langstraat aansluiting fietspad	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	aansluiting klinkers op asfalt slecht	Fietsers scooters vallen diverse maken min. 6	Dit gedeelte is recent gerepareerd.
rijswijk	Langstraat aansluiting fietspad	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	aansluiting klinkers op asfalt slecht	Als voetganger moet je door een plas water als het regent (of heeft geregend) bij de overgang klinkers/fietspad. Afvoer regenwater regelen of klinkers ophogen tot asfaltniveau van het fietspad.	Dit gedeelte is recent gerepareerd.
rijswijk	Korte Bosstraat bij basisschool	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	ontbreken schoolzone	Graag voorzieningen meer attentie voor overstekende kinderen.	Door de ligging van de basisschool in een woonwijk kan volstaan worden met enkele attentieborden.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
rijswijk	Korte Bosstraat bij basisschool	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	ontbreken schoolzone	Kinderen MOETEN op straat lopen omdat er geen stoep is aan de kant van de school. Is eenvoudig op te lossen door de stoep achter de parkeerplaatsen te laten doorlopen.	Gemeente neemt met basisschool contact op.
rijswijk	vrachtwagenparkeerplaats	parkeren	Parkeren: overig	opslag van grond wanneer verwijderd	Parkeerplaatsen minder goed bereikbaar voor vrachtwagens. Opstellen op De Heuvel.	Parkeer plaats is weer geschikt voor parkeren vrachtauto's.
rijswijk	veerpont	bereikbaarheid	Bereikbaarheid	vaste verbinding d.m.v. brug	Een brug zou een hele verbetering van de bereikbaarheid zijn i.p.v. een veerpont waar je soms 30+ minuten voor staat te wachten.	Heeft grote gevolgen voor omgeving. Veel verkeer, CO2 en fijnstof. Gelet op stikstofproblematiek nu niet levensvatbaar.Is er een fileprobleem in Rijswijk?
rijswijk	veerpont	bereikbaarheid	Bereikbaarheid	vaste verbinding d.m.v. brug	Dit is echt een heel slecht idee, dan wordt het hier nog drukker in de zomer met alle overlast die dat geeft voor de bewoners.	Heeft grote gevolgen voor omgeving. Veel verkeer, CO2 en fijnstof. Gelet op stikstofproblematiek nu niet levensvatbaar.Is er een fileprobleem in Rijswijk?
rijswijk	veerpont	bereikbaarheid	Bereikbaarheid	vaste verbinding d.m.v. brug	Een slecht idee. Een brug geeft veel te veel overlast voor de inwoners van Rijswijk	Heeft grote gevolgen voor omgeving. Veel verkeer, CO2 en fijnstof. Gelet op stikstofproblematiek nu niet levensvatbaar.Is er een fileprobleem in Rijswijk?
rijswijk	Lekdijk, Lekbandijk	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	honden in natuurgebied	Honden kunnen niet lezen, maar veel baasjes stappen met onaangelijnde dieren bij het bankje het terrein van Staatsbosbeheer in, waar je ook zo handig kunt parkeren. Oplossingen: paaltjes tegen het parkeren. En kunnen we niet ergens een bepaald gebied als hondenuitlaatplaats benoemen, zodat de natuur wordt geholpen en de hondenliefhebbers ook legaal lekker kunnen uitwaaien? Positiever dan verbieden en niet handhaven.	Dit valt binnen het hondenpoepbeleid. Contact opnemen met staatsbosbeheer. Terrein is niet van gemeente.
rijswijk	Lekdijk, Lekbandijk	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	honden in natuur	Ook hier veel onaangelijnde honden. Recreanten parkeren auto bij het ooievaarsnest, zijn ook langs dit deel van dijk mensen van hier en van verder. Oplossingen: parkeren met paaltjes tegengaan maar ook ergens langs de dijk een hondenuitlaatplaats benoemen: dan heeft de natuur rust en de hondenliefhebber ook een plek om uit te waaien. Beter dan verbieden en niet handhaven.	Dit valt binnen het hondenpoepbeleid. Contact opnemen met staatsbosbeheer. Terrein is niet van gemeente.
rijswijk	Lekdijk, Lekbandijk	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	honden in natuur	Want een hond is geen natuur?	Dit valt binnen het hondenpoepbeleid. Contact opnemen met staatsbosbeheer. Terrein is niet van gemeente.
rijswijk	Hoek Pr. Irenstraat / Korte Bosstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onoverzichtelijke bocht	Deze bocht is erg onoverzichtelijk en de stoep erg smal.	Door trottoir en bochtverharding is is de bocht redelijk overzichtelijk.
rijswijk	De Woerd	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Doortrekken weg naar Rijnbanddijk	Oplossing voor de overlast van al het zware (landbouw) verkeer door het dorp Rijswijk is om De Woerd door te trekken naar de Rijnbandijk.	Deze aansluiting heeft een lengte van van ca. 560 meter en wordt dan alleen gebruikt voor agrarisch verkeer vanaf de Heuvel naar de Rijnbandijk. Agrarisch verkeer met

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
						andere bestemmingen zal hier geen gebruik van maken.
rijswijk	De Woerd	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Doortrekken weg naar Rijnbanddijk	Prima idee maar dan ook tegelijkertijd een voet/fietspad zodat een rondje Rijswijk mogelijk wordt zonder helemaal Maurik te moeten omhalen.	Deze aansluiting heeft een lengte van van ca. 560 meter en wordt dan alleen gebruikt voor agrarisch verkeer vanaf de Heuvel naar de Rijnbandijk. Agrarisch verkeer met andere bestemmingen zal hier geen gebruik van maken.
rijswijk	Hoek Prinses Irenestraat/ Korte Bos straat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onoverzichtelijke hoek	Regelmatig zie ik hier kinderen fietsen die van of naar school lopen en fietsen en auto's die op snelheid de Prinses Irenestraat opdraaien. Dat gaat soms maar net goed maar kan ook een keer fout lopen.	Door trottoir en bochtverharding is is de bocht redelijk overzichtelijk.
rijswijk	Rijnbandijk Rijswijk-Maurik	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Motorrijders	Naast de geluidsoverlast die veroorzaakt wordt door de motoren ontstaan er ook gevaarlijke situaties. Vooral als het in de zomer druk is op de dijk met fietsers en voetgangers slingeren veel motorrijders overal tussendoor vaak boven de toegestane snelheid. De drempels die nu aanwezig zijn op de dijk zijn nauwelijks drempels te noemen en zorgen er dus ook niet voor dat er moet worden afgeremd.	monitoring van gedrag en handhaving door politie
rijswijk	Rijnbandijk Rijswijk-Maurik	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Motorrijders	Alleen op alle motorrijders richten is discriminatie.\n Een paar zouden het dan verpesten voor een grote groep, en die rotte appels zitten in alle groepen verkeersdeelnemers.\n Dus algemene maatregelen: aparte ruimte wandelaars en langzame fietsers.\n Remmende maatregelen/obstakels geven alleen maar meer geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer.	monitoring van gedrag en handhaving door politie
rijswijk	Provinciale weg vanaf het eindpunt fietspad onder aan de brug Rijswijk.	fiets	Fiets: infrastructuur	Veilig fietspad	Veel kinderen fietsen vanuit de richting Maurik naar Culemborg. Deze route is het snelst als je zo dicht mogelijk langs de provinciale weg N320 blijft. Nu moeten fietsers daarom een paar keer oversteken om de weg die parallel erlangs loopt te kunnen te kunnen volgen. Daarbij moeten ook een aantal kilometers extra fietsen omdat de weg hier en daar verder het veld inloopt en niet strak langs de N320 gaat.\n De weg wordt almaar drukker en wordt veel gebruikt door verkeer dat anders over de A15 rijd en zo files probeert te vermijden. Het oversteken wordt hierdoor ook gevaarlijker \n \n Idee : een snelfietspad aan de noordkant van de N320. Hier kan deels gebruikt gemaakt worden van stukken weg die er al liggen en de berm is daar breed. De bedoeling is dan een fietspad voor beide richtingen, de delen die nu al weg zijn kunnen dan eventueel fietsstraat worden waarop de auto's te gast zijn. \n De verkeersveiligheid voor fietsers zal flink toenemen, forenzen die naar het station naar Culemborg gaan zullen eerder de fiets nemen. Voor verlichting van het fietspad kan gezocht worden naar nieuwe manieren van verlichten die weinig tot geen stroom kosten. Tussen de weg en het fietspad kan een hek of vangrail geplaatst worden, in de bermen kunnen bloemenzaden gezaaid worden om de biodiversiteit te vergroten en het een aantrekkelijke route te maken. \n	Voorstel inbrengen bij de provincie. In het verlden zijn andere keuzes gemaakt.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
rijswijk	Westelijke dijk Amsterdam-Rijnkanaal	duurzaamheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Op Delta hoogte brengen	De dijken langs het Amsterdam-Rijnkanaal zijn secondaire waterkeringen. De sterkte en hoogte zijn niet meer van deze tijd.\n Bij zeer hoog water in de Rijn en Waal en een niet denkbeeldige dijkdoorbraak stroom opwaarts, loop het water dan door de Oostelijke Betuwe zo over de dijken van het Amsterdam-Rijnkanaal de westelijke Betuwe in.\n Voorstel is om de westelijke dijk van het Amsterdam-Rijnkanaal op Delta hoogte en sterkte te brengen. In dit geval blijven de gevolgen van een dijkdoorbraak van Waal of Rijn beperkt tot het het Oostelijke deel van de Betuwe (badkuip principe).\n \n \n	Het Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat zijn veran twoordelijk voor de waterekeringen, waanonder het Amsterdam-Rijnkanaal.
rijswijk	Provinciale weg afslag Rijswijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Gevaarlijke afslag	Vanuit Maurik moet je goed afremmen om af te slaan terwijl er achter je verkeer 80 rijdt. Er is voldoende ruimte voor een uitvoegstrook. Kan dat?	Provincie wenst juist geen uitvoegstrook omdat dan snelheid van doorgaand verkeer omhoog gaat.
rijswijk	Provinciale weg afslag Rijswijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Gevaarlijke afslag	Zal wel niet gebeuren want die afslag is een paar jaar geleden juist weggehaald. Maar je weet het maar nooit met ambtenaren/	Provincie wenst juist geen uitvoegstrook omdat dan snelheid van doorgaand verkeer omhoog gaat.
rijswijk	Heuvel Rijswijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Wegversmallingen	De wegversmallingen zijn in het donker echt slecht zichtbaar. Slechts met 1 dun zwart wit paaltje dat slecht reflecteert. Kan dit niet beter?	Aandacht voor het snoeien.
rijswijk	De Heuvel	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	hard rijden/geluidsoverlast	Auto's maar zeker motoren rijden veel te hard vooral in de namiddag en avond. Naast verkeersveiligheid (met hoge snelheid inhalen, hard remmen voor de wegversmalling richting Rijswijk of voor de bocht naar de N...) geeft dit ook veel geluidsoverlast. \n Verder wordt er veel afval in de bermen gegooid. Een afvalbak in de bocht naar de N... zou misschien een oplossing kunnen zijn voor fietsers (scholieren/recreanten) die hun afval niet mee kunnen nemen.	Handhaving polite op snelheid. We kunnen in het buitengebied niet overal willekeurig afvalbakken plaatsen dioe ook wekelijks geleegd moeten wordne.
Rijswijk	Kanaalweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	hard rijden	Op deze weg wordt veel te hard gereden. Dit is een sluiproute om niet over De Heuvel te moeten met de wegversmallingen. Oplossing: afsluiten voor autoverkeer en motoren!	Onderzoek of in combi met wegonderhoud snelheidsmaatregelen mogelijk zijn. Aan de weg zitten uitwegen die bij afsluiting niet te bereiken zijn. Kanaalweg is een minder druk alternatief.
zoelen	Brug over het AmsterdamRijnkanaal bij de Beldert	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Het fietspad is te smal over de brug	Als je op een scootmobiel rijdt en je wordt door tegemoet komende brommer o.i.d. Gepasseerd Is de breedte van het fietspad te smal. Omdat er geen goede afscheiding is met het autoverkeer is dit best wel gevaarlijk.	Probleem is aangekaart bij de provincie. Die studeren nog op een oplossing.
zoelen	Brug over het AmsterdamRijnkanaal bij de Beldert	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Het fietspad is te smal over de brug	zeer mee eens, en om het nog erger te maken worden de "flapjes" ook nog eens meer op het fietspad gezet zodat er meer ruimte is voor de auto's; omgekeerde wereld. We willen een vangrail!	Probleem is aangekaart bij de provincie. Die studeren nog op een oplossing.
zoelen	Brug over het AmsterdamRijnkanaal bij de Beldert	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Het fietspad is te smal over de brug	Brug is te smal voor fietsers en brommers die elkaar moeten passeren terwijl er vrachtauto's met 80 km/uur voorbij rijden. levensgevaarlijk dit is al jaren bekend....	Probleem is aangekaart bij de provincie. Die studeren nog op een oplossing.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
zoelen	Brug over het AmsterdamRijnkanaal bij de Beldert	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Het fietspad is te smal over de brug	levensgevaarlijke situaties omdat TukTuks van Holland Evenementen Groep tegen het fietsverkeer inrijden over de fietsroutes. Vrachtauto's rijden met veel wind ook met 80-100 km per uur langs fietsers.\n	Probleem is aangekaart bij de provincie. Die studeren nog op een oplossing.
zoelen	Achterstraat Zoelen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Intensief (landbouw) verkeer	Intensief (landbouw) verkeer zorgt voor zeer veel overlast. \n Snelheidsovertredingen, geluid en trillingen. Er is geen handhaving.	Zoelen is gelegen in agrarisch gebied. Landbouwers aandacht vragen rekening te houden met elkaar.
zoelen	Achterstraat Zoelen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Intensief (landbouw) verkeer	Plateau bij kruising Uiterdijk en Achterstraat veroorzaakt schade door zwaar wegverkeer. De vrachtwagens, vuilniswagens enz. passeren het plateau met veel te grote snelheid. Door de zware trillingen ontstaat schade aan de aanliggende woningen.\n Voor aanleg van dit plateau was er een punaise zoals op de kruisingen bij de Kerkstraat en Molenstraat. Toen geen last van trillingen.\n Gaarne uw aandacht hiervoor bij het eerst komende wegonderhoud.\n	Wegonderhoud verkeersplateau controleren en herstellen.
zoelen	Achterstraat Zoelen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	intensief landbouwverkeer	landbouwmachines zijn tegenwoordig veel te breed voor de achterstraat en ze rijden veel te hard. Dit leidt bij herhaling voor zeer onveilige situaties voor overige verkeerdeelnemers m.n. fietsers en wandelaars.	Zoelen is gelegen in agrarisch gebied. Landbouwers aandacht vragen rekening te houden met elkaar.
zoelen	Achterstraat Zoelen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	intensief landbouwverkeer	landbouwmachines zijn tegenwoordig veel te breed voor de achterstraat en ze rijden veel te hard. Dit leidt bij herhaling voor zeer onveilige situaties voor overige verkeerdeelnemers m.n. fietsers en wandelaars.	Zoelen is gelegen in agrarisch gebied. Landbouwers aandacht vragen rekening te houden met elkaar.
zoelen	Zoelenseweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Bocht niet overzichtelijk	Weg is smal en en bocht is niet overzichtelijk. Gevaarlijke situaties met fietsers.	Betreft een flauwe bocht. Met een snelheid van 30 km is het veilig.
zoelen	Achterstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	U rijd .. km/h ☺☹ display	Snelheid van het verkeer inzichtelijk maken door een bord op te hangen die de snelheid meet en aangeeft of dit goed of slecht is	In regionaal verband plaatsenwe 2 maal per jaar in de gemeente Buren displays. In de Achterstraat heeft deze ook gestaan.
zoelen	Kattegat	verkeersveiligheid	Fiets: infrastructuur	Gevaarlijke bocht voor fietsers en voetgangers	Straat is eenrichtingsverkeer met een blinde bocht. In de bocht staan vaak auto's geparkeerd. Auto zien fietsers en voetgangers niet en er is geen mogelijkheid om uit te wijken.	Betreft een flauwe bocht. Met een snelheid van 30 km is het veilig.
zoelen	Achterstraat	duurzaamheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Stoep en berm kapot	Zwaar verkeer moet vaak uitwijken op de stoep en in de berm waardoor deze slecht zijn.	Voor wegonderhoud.
zoelen	Achterstraat	duurzaamheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Stoep en berm kapot	De Achterstraat is te smal en niet berekend op intensief landbouw verkeerd.\n Gevolg is dat ze de berm en stoep gebruiken om te passeren.\n Er ontstaan grote gaten in de berm met het risico dat normaal verkeer schade heeft zodra ze in de berm komen. En die schade is verhaalbaar op de gemeente.	Voor wegonderhoud.
zoelen	uiterdijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	obstakels tussen wegen fietspad. weg veel te smal geen uitwijk mogelijk heid	Door de obstakels tussen weg en fietspad geen uitwijkmogelijkheid .De maximum snelheid is daar wel 50km.	Fietspad is veilig. Bij passerende auto's de snelheid aanpassen.
zoelen	wijk Vergarde	parkeren	Parkeren: overig	in de Wijk De Vergarde	Bestaande uit Weth vd Burgstraat, Meergraaf, Schoutstraat en Vergardestraat, overal meer parkeerplaatsen, met grasstenen, voor afwatering. Bij Weth vd Burgstraat t voorste gedeelte zo inrichten als t achterste gedeelte met parkeerhavens voor de deur, de straat onder de bomen links, zodat geparkeerde auto's	Dergelijke wensen zijn alleen in combinatie met groot onderhoud te realiseren.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					niet meer vies worden vd bomen en vogelpoep. In de andere straten platsoenen weg en daar grasstenen parkeerplaatsen.	
zoelen	wijk Vergarde	parkeren	Parkeren: overig	in de Wijk De Vergarde	Geweldig idee!	Dergelijke wensen zijn alleen in combinatie met groot onderhoud te realiseren.
zoelen	wijk Vergarde	parkeren	Parkeren: overig	in de Wijk De Vergarde	Bestaande uit Weth vd Burgstraat, Meergraaf, Schoutstraat en Vergardestraat, overal meer parkeerplaatsen, met grasstenen, voor afwatering. Bij Weth vd Burgstraat t voorste gedeelte zo inrichten als t achterste gedeelte met parkeerhavens voor de deur, de straat onder de bomen links, zodat geparkeerde auto's niet meer vies worden vd bomen en vogelpoep. In de andere straten platsoenen weg en daar grasstenen parkeerplaatsen.	Dergelijke wensen zijn alleen in combinatie met groot onderhoud te realiseren.
zoelen	wijk Vergarde	parkeren	Parkeren: overig	in de hele wijk Vergarde	In Weth. v.d. Burgstraat het voorste gedeelte gezien v.a. de Uiterdijk hetzelfde maken als t achterste gedeelte, parkeeri steekhavens aan de rechtse kant, de straat verleggen naar links, onder de bomen, zodat auto's geen last hebben van bomen en vogelpoep.Alle parkeerplekken kunnen van grasstenen, zodat t water weg kan. Ook in de Meergraaf en Schoutstraat meer Parkeerplekken en Vergardestraat achterste gedeelte ook. Plantsoenen eruit, en grasstenen erin.	Dergelijke wensen zijn alleen in combinatie met groot onderhoud te realiseren.
zoelen	Zoelen	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	Stoepen	Als een stoep vijf tegels breed is, dan is het ook de bedoeling dat je ze alle vijf kunt gebruiken. Op heel veel plekken is dit niet het geval. Dus bomen en hagen op eigen grond houden.	Aandacht voor overhangend groen.
zoelen	Zoelen eind Uiterdijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	obstakels tussen wegen fietspad. weg veel te smal geen uitwijk mogelijk heid	Door vangrail aan de kant van de Linge houden veel automobilisten meer naar links aan zodat het tegemoet komende verkeer het risico loopt de obstakels te raken.	Bij passerende auto's de snelheid aanpassen.
zoelen	Kruising Beemsestraat Zoelen	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Onverzichtelijke kruising	Maak hier een voorrangskruising	In 60 km zone gelijkwaardige kruisingen. Geen uitzonderingen.
zoelen	Westkanaalweg en Nieuweweg	bereikbaarheid	Bereikbaarheid	Upgraden naar N-weg	Om de N833 en N834 te ontlasten van autoverkeer, graag de Westkanaalweg en Nieuweweg lang het AmsterdanRijnkanaal uit te voeren als N-weg. De bereikbaarheid tussen Culemborg en Tiel verbetert hierdoor.	Gemeente is geen voorstander om (vracht) verkeer van een naar bedrijventerrein Kellen te facilitieren.
zoelen	Uiterdijk	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	verharding fietspad in slechte staat	Elementenverharding fietspad verkeert in deplorabele staat, is niet veilig op te fietsen vanwege hobbels, bobbels, dellen en verzakte putten. Fietspad wordt bovendien zelden gereinigd, wat langs een boogerd gevaarlijke situaties oplevert.\n Gevolg: fietsers gaan op de weg fietsen, wat weer gevaarlijke situaties oplevert vanwege de smalle weg en de onoverzichtelijke bocht vlak voor de drempel 30-km zone.	Binnen wegonderhoud klachten onderzoeken en herstellen.
zoelen	Onder rooijensteinsebrug	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	Dumpingen	Continue dumpingen. Wekelijks. Plaats eens een camera	Handhaving.
zoelen	Zoelense Zandweg/Oost kanaalweg	fiets	Verkeersveiligheid: gedrag	veiligheid fietsers en wandelaars	Zeer onveilige weg met veel hardrijders en vrachtauto's.	Handhaving op snelheid.
zoelen	`Groote Brug` over de Linge	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	veiligheid fietsers	Vrachtauto's en hardrijders veroorzaken onveilige situaties bij de burg en de Mauriksestraat.	Handhaving op snelheid.
zoelen	Bongers	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer	Overbelasting	Kunnen jullie niet een beetje normaal doen?\n Een paar keer per dag komen jullie met een hele optocht veel te hard (en te zwaar) door Zoelen denderen! Mooi dat die machines steeds groter en sterker worden maar de wegen zijn hier niet op berekend. Alle	Handhaving op snelheid.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					huizen staan te trillen als jullie vol gas voorbij knallen. Jullie hebben totaal geen besef. Je bent wel met 30...50 ton onderweg. Gebruik je verstand en hou je aan de maximum snelheid van 30km/h.	
zoelmond	Dorpstraat Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Snelheid verkeer	Dorpstraat is een 30km zone, er word vaak veel harder gereden.\n Mensen gunnen elkaar in de spits geen voorrang, waardoor onveilig.	Door huidige inrichting is kans op trillinghinder gering. Historische woningen en drempels is een slechte combinatie.
zoelmond	Dorpstraat Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Snelheid verkeer	Ik zou willen toevoegen: drempels maken om de snelheid eruit te halen.	Door huidige inrichting is kans op trillinghinder gering. Historische woningen en drempels is een slechte combinatie.
Zoelmond	Dorpstraat Zoelmond	duurzaamheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Groene haventjes	Ipv lelijke betonblokken graag groene haventjes om het verkeer te dwingen zacht te rijden.	In overleg met aanwonenden is gekozen voor nieuwe bloembakken
Zoelmond	Dorpstraat Zoelmond	duurzaamheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Groene haventjes	Helemaal mee eens	In overleg met aanwonenden is gekozen voor nieuwe bloembakken
zoelmond	Uitrit ridderhof naar fazantenstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	geen zicht op kruispunt	Als je vanuit de ridderhof de fazantenstraat oprijd, heb je geen zicht naar rechts door een te hoge heg. deze zou flink omlaag moeten, of er moet een spiegel geplaatst worden.\n Al een paar keer bijna ongeluk gehad omdat men zich niet aan de 30km/h houd.	Bekijken of spiegel mogelijk is.
zoelmond	ridderhof, openbaar groen	parkeren	Parkeren: overig	realiseren extra P plaatsen	Op de hoek ridderhof en ridderstraat is een stukje openbaar groen wat niet of nauwelijks onderhouden word. OP de ridderhof zelf is een parkeerprobleem waardoor veel buiten de vakken word geparkeerd wat niet veilig is voor de kleine kinderen.\n i.p.v. van het stukje groen op de hoek, zouden ook 4 a 6 p plaatsen gerealiseerd kunnen worden.	Er is weinig groen in de Ridderhof.
zoelmond	Dorpsstraat Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Gevaarlijk hard gereden, geen fietsstrook, zwaarverkeer en landbouwverkeer	Er wordt veel te hard gereden door gewoon verkeer en zwaar- & landbouwverkeer. De felle verlichting zorgt ook voor avond- en nacht snelverkeer. Fietsers hebben geen fietspad. Trillingen van verkeer zorgen voor scheuren in puien van aangrenzende woningen. Trottoirs hebben veel ongelijke tegels .De opstaande betonblokken moeten zorgen voor snelheidsdemping maar zijn al jaren kapot en niet functioneel.	Op verzoek aanwonenden is kruispunt De Hoek-Dorpsstraat aangepast en wordt voorzien van nieuwe bloembakken..
zoelmond	Dorpsstraat Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Gevaarlijk hard gereden, geen fietsstrook, zwaarverkeer en landbouwverkeer	Varkensruggen niet zichtbaar. In donker valt men er regelmatig over. Veel vrachtverkeer!! Google maps verkeerde route, graag controleren en zo nodig doorgeven aan Google? Graag bij rotonde Zoelmond op de N320 aangeven dat alleen vrachtverkeer wat bestemmingsverkeer is voor Zoelmond erin mag.\n Graag meer verkeersremmende maatregelen! Graag controleren op 30 km snelheid.	We zijn in overleg met provincie om bij rotonde N320 vrachtverkeerroute aan te geven richting Beusichem
zoelmond	Dorpsstraat Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Gevaarlijk hard gereden, geen fietsstrook, zwaarverkeer en landbouwverkeer	verkeersremmers kunnen beter en fraaier. Zou kiezen voor een groene variant. 'passeer' paaltjes maken het er voor fietsers niet veiliger op. Dat kan anders, dat kan beter.\n Verder is de Dorpsstraat i.o.m. Veilig Verkeer Nederland ontworpen. Uitgangspunten: lange zichtlijnen, optische versmallingen, verhoogde kruisingsvlakken, wegprofiel afstemmen om gebruikersgroepen en mogelijkheden. Daar is volgens mij nog	In overleg met aanwonenden is gekozen voor nieuwe bloembakken te hoogte van kruising De Hoek-Dorpsstraat. De optische versmallingen van parkeervakken zijn nog steeds aanwezig

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					wel het e.e.a. van aanwezig. De nieuwe verlichting is wel een verbetering, verlichtingsniveau zou lager kunnen.	
zoelmond	Groenedijk	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Smalle weg en slechte berm	Weg is erg smal, uitwijken in de berm is gevaarlijk	Betreft een eenrichtingsverkeer weg.
zoelmond	Hoek Plein / Zandweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko	Onvoldoende overzicht in combinatie met har rijden	Er wordt hard gereden vanaf de zandweg het plein op. Komend vanaf hoogeinde is er onvoldoende overzicht.	Door aanwezige inritconstructie heeft het verkeer alle tijd om te kijken. De gemiddelde snelheid bedraagt ca. 30 km/u. Verheer vanaf Hoogeinde moet voorrang verlenen.
zoelmond	Fazantenstraat	duurzaamheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Verbetering	Geachte gemeente,\n Sinds een paar jaar wonen wij met veel woongenot in Zoelmond aan de Fazantenstraat, met prachtige weidse uitzichten. Echter de fazantenstraat op zich voldoet niet meer aan de huidige normen met het aanbod van zwaar en breed verkeer waardoor de (zeer) smalle bermen stuk worden gereden met als gevolg dat het in een natte periode een grote modderpoel is, met alle gevolgen van dien. Niet alleen in de herfst en winter maar ook in een natte periode in de lente en zomer is dat het geval. Ook komend vanuit de Ridderstaat is het een onoverzichtelijke situatie. Tijd voor een radicale aanpak om dit kort stukje weg aan te pakken en te verbeteren en zodoende een beter woongenot te creëren.\n Overigens het slootje naast de weg moet doorgaan voor een sloot, maar water staat er niet in en is ook veel te smal en groeit dicht met onkruid, geen wenselijke situatie, terwijl het wel het hemelwater af moet voeren.\n Graag zou ik op de hoogte worden gehouden naar u mening of bevindingen door dat te e-mailen	Aanpassingen aan de weg worden gecombineerd met het reguliere wegonderhoud.
zoelmond	Dorpsstraat Zoelmond	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	Verkeersveiligheid en parkeren	Beperkte parkeer gelegenheid, het verkeer rijdt veel te snel, er zijn beperkte trottoirs en er is weinig groen.	De breedte van de Dorpsstraat is beperkt.
Zoelmond	Groeneweg Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Geen voetpad en geen verlichting	\n Langs de Groeneweg is geen vorm van een voetpad, dus men moet op de straat lopen, maar er ook geen enkele straat verlichting. Hoe kan dat binnen de bebouwde kom.	De Groenestraat is een smalle eenrichtingverkeer straat.
zoelmond	ZOELMOND dorpstraat	parkeren	Parkeren: overig	Hardrijden weinig parkeerplaatsen	Weinig parkeer gelegenheid waardoor een gevaarlijke situatie ontstaat met parkeren in de bocht met de achterweg/dorpsstraat	de kruising is recentelijk aangepast
zoelmond	ZOELMOND dorpstraat	parkeren	Parkeren: overig	Hardrijden weinig parkeerplaatsen	Er wordt veel te hard gereden in de straat. Wij wonen ter hoogte van de verhoging en ons huis staat regelmatig te trillen als een bus of vrachtwagen te hard over de verhoging komt gereden.	de kruising is recentelijk aanmgepast
zoelmond	ZOELMOND dorpstraat	parkeren	Parkeren: overig	Hardrijden weinig parkeerplaatsen	Ik heb het vermoeden dat een deel van de hardrijders hard rijdt in de Dorpsstraat om er maar zo snel mogelijk doorheen te zijn. Het is namelijk onoverzichtelijk door de vele geparkeerde auto's en het is vrijwel nergens mogelijk om elkaar te passeren. Doordeweeks overdag gaat het nog wel maar 's avonds en in het weekend staan er zoveel auto's dat het een uitdaging is om door de Dorpsstraat heen te komen en een plekje te vinden als je met een tegenligger te maken krijgt. Misschien ligt de oplossing juist wel eerder in het inperken van het aantal parkeerplaatsen zodat er meer overzicht komt.	Door het alternerend parkeren bedraagt de snelheid 30 tot 40 km/u.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
zoelmond	Zoelmond, Groeneweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Eenrichtingsverbod wordt regelmatig genegeerd en te hard gereden	Op de Groeneweg wordt regelmatig het eenrichtingsverbod genegeerd. Er zijn geen stoepen! Kinderen (en volwassenen) lopen via de tuinen die op de Groeneweg uitkomen zo de weg op! \n Er wordt te hard gereden. \n	Door de geringe breedte bedraagt de gemiddelde snelheid ca. 30 KM/U.
zoelmond	Groeneweg Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Negeren eenrichtingsverkeer, te hard rijden	Het eenrichtingsverkeer op de Groeneweg wordt vaak genegeerd, er wordt vaak te hard gereden.\n Zelfs door "speed-bikes/ pedelecs", die verontwaardigd zijn als je aangeeft dat de weg ook voor voetgangers zijn.\n Graag de weg inrichten als een "woonerf-weg" voetgangers en fietser voorrang.	Door de geringe breedte bedraagt de gemiddelde snelheid ca. 30 KM/U. De Dorpsstraat en de Groenestraat zijn de enigste oost-west verbindingen in de kern Zoelmond.
zoelmond	Groeneweg Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Negeren eenrichtingsverkeer, te hard rijden	Groeneweg is behalve dat het regelmatig een verboden twee richtingsverkeersweg is, ook als eenrichtingsweg veel te gevaarlijk. De huizen hebben allemaal een uitgang naar de Groeneweg, helaas staat iedereen dan gelijk op de openbare weg. Er zijn geen stoepen! Kinderen lopen zo de weg op!! Woon-erf inrichting goede oplossing.	Door de geringe breedte bedraagt de gemiddelde snelheid ca. 30 KM/U. De Dorpsstraat en de Groenestraat zijn de enigste oost-west verbindingen in de kern Zoelmond.
zoelmond	Groeneweg Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Negeren eenrichtingsverkeer, te hard rijden	Vanaf richting Beusichem wordt Groeneweg langs de parkeerplaats, als sluiproute gebruikt.\n Automobilisten ontwijken de drempel aan de Dorpsstraat om zo mensen die zich aan de regels houden, voor te kunnen zijn. \n Groeneweg wordt veelvuldig gebruikt door voetgangers (bijv om hond uit te laten).\n Vervolgens ontstaan er hachelijke situaties voor de zwakkere verkeersgebruikers.\n Oplossing: Inrichting weg wijzigen.\n	Door de geringe breedte bedraagt de gemiddelde snelheid ca. 30 KM/U. De Dorpsstraat en de Groenestraat zijn de enigste oost-west verbindingen in de kern Zoelmond.
zoelmond	Dorpsstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid, parkeren	Er wordt over het algemeen nooit 30 km/uur gereden door de Dorpsstraat. Vaak boven de 50 km/uur. Onveilige situatie. Zelfs lijnbussen rijden geen 30 km/uur.\n Suggesties:\n Correctief, een flitskast zal veel geld voor de gemeente opbrengen.\n Preventief, verkeersremmende maatregelen zoals meer plantenbakken, verkeersdrempels of een meer fysieke afscheiding van de parkeervakken.\n Parkeervakken is nu slechts zichtbaar door de klinkerverharding ipv asfalt, graag heldere fysieke afscheiding. Ook consequent parkeren buiten de vakken komt voor.	In overleg met aanwonenden is gekozen voor nieuwe bloembakken te hoogte van kruising De Hoek-Dorpsstraat. De optische versmallingen van parkeervakken zijn nog steeds aanwezig. Door huidige inrichting is kans op trillinghinder gering. Historische woningen en drempels is een slechte combinatie.
zoelmond	Parkeren Dorpsstraat	parkeren	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Helderheid tussen parkeervak en weg	In de Dorpsstraat is erg weinig parkeergelegenheid\n Parkeervakken is nu slechts zichtbaar door de klinkerverharding ipv asfalt, graag heldere maar vooral ook fysieke afscheiding maken. Dat helpt ook als snelheidsremmende maatregel in de straat\n Ook consequent parkeren buiten de parkeervakken komt voor.	Op asfalt mag niet geparkeerd worden en op klinkerbestrating wel. Sprake is van een helder en duidelijk onderscheid.
zoelmond	Dorpsstraat, bocht voor kerk	verkeersveiligheid	Parkeren: overig	Onvoldoende overzicht, parkeren in bocht	In de bocht van de Dorpsstraat, voor de kerk, is de weg niet overzichtelijk. Daarnaast wordt het zicht geblokkeerd door geparkeerde auto's.	Doordat geen sprake is van een rechtstand neemt de snelheid af. De gemiddelde snelheid bij de kerk bedraagt ca. 33 km/u.
zoelmond	Fazantenstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Hard rijden	Meerdere malen door de jaren heen is er door straatbewoners geklaagd over de snelheid waarmee het verkeer door de Fazantenstraat raast. Het is een doorgaande weg geworden voor werkverkeer sinds de oversteek bij het hoogeinde met de N320 is gesloten. Vrachtwagens, veel tractoren en auto’s verkiezen	Eventuele aanpassingen aan de weg in combinatiue met regulier wegonderhoud.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					deze weg boven het hoogeinde doordat de Fazantenstraat veel overzichtelijker is. Hierdoor gaat in veel gevallen de snelheid omhoog. \n Er is geen fatsoenlijk voetpad aan het begin van de straat. In de natte maaanden wordt de berm kapot gereden door trakteren en ander zwaar verkeer. En er zijn geen uitwijk mogelijkheden voor de school gaande kinderen en andere voetgangers om aan de kant te gaan voor het verkeer. Je gaat immers niet tot in je enkels in de blubber staat.	
zoelmond	Fazantenstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	Veiligheid	Geen stoep langs de weg zodat er veilig gelopen kan worden door kinderen en andere voetgangers	Eventuele aanpassingen aan de weg in combinatiue met regulier wegonderhoud.
zoelmond	Oversteek N320 Hoogeinde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Veiligheid	Deze doorgang is IP afgesloten maar wordt door voetgangers en fietsers nog veel gebruikt om toch de N320 over te steken. Zeer gevaarlijk. Zelfs voor de bosjes aan de van de aalsdijk/ Zoelmond zijn er auto's die de berm gebruiken als weg naar of van de N320	Dit is inderdaad gevaarlijk.
zoelmond	Dorpsstraat	fiets	Fiets: infrastructuur	Fietsstraat	De dorpsstraat is een belangrijke weg van en naar de basis school.\n Voor de fietsers is niets geregeld.\n Voor een betere veiligheid is hier een fietsstraat de oplossing.\n Het overige verkeer is dan te gast waardoor de veiligheid verbeterd wordt en ook de snelheid \n Beperkt wordt.	De belangrijkse weg door de kern laten inrichten als fietsstraat is niet gebruikelijk. Straten met veel fietsbestemmingen en veel fietsers komen daar eerder voor in aanmerking.
Zoelmond	Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30km zone: Dit wordt vaak genegeerd.	30km zone: Dit wordt vaak genegeerd. Er wordt vaak te hard gereden.	Aandacht voor handhaving.
Zoelmond	Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	30km zone: Dit wordt vaak genegeerd.	Graag handhaven!! Deel maar boetes uit.	Aandacht voor handhaving.
zoelmond	Plein/Culemborgseweg	overige aandachtspunten	Overig (geen verkeer)	lelijke reclame borden	Wij kijken op het Plein, mooi kerkje, fraaie oude wegwijzers\n laatste tijd steeds meer ontsierende reclame plakaten op palen die hier\n in de grond geplaatst worden. Ziet er niet uit, ronduit armoedig, zo ook tegen het mooie hekwerk van t kerkje. Is dit een extra inkomstenpost voor de gemeente? Ook vanaf de rotonde richting Zoelmond, in het weiland\n ontsierende borden (soms wel 10) alsof iemand er nog naar kijkt.....\n Storend lelijk zijn ze. Dorps vervuiling!	Handhaving op reclameborden (APV)
zoelmond	Dorpsstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	functie Dorpsstraat	In 1996 is de Dorpsstraat gereconstrueerd met de intentie zwaar verkeer te weren. In de volgende jaren ging het redelijk maar de laatste jaren neemt het zware verkeer hand over hand toe. Daarbij komt dat het zware verkeer ook steeds groter wordt.\n De Dorpsstraat is een woonstraat een geen weg op een bedrijventerrein alhoewel het daar regelmatig op lijkt.\n Verder werken de snelheidsbeperkende maatregelen niet meer. Vooral automobilisten die de weg kennen weten waar ze gas kunnen geven en dat doen ze dan ook in groten getale.\n Gevolg van dit alles; onveiligheid, trilling, stank.\n Oplossing. Er is geen plaats meer voor zwaar verkeer en er worden betere drempels aangebracht die automobilisten dwingen om langzaam te rijden.	We zijn in overleg met provincie om bij rotonde N320 vrachtverkeerroute aan te geven richting Beusichem. De gemiddelde snelheid op de Dorpsstraat zit tussen de 30 en 41 km/u.
zoelmond	Dorpsstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	functie Dorpsstraat	Helaas mee eens. Gevolg is behalve de onveiligheid, trilling en stank ook het ontstaan van scheurvorming aan huizen die dicht bij de weg liggen in de Dorpsstraat. Meer verkeersremmers	We zijn in overleg met provincie om bij rotonde N320 vrachtverkeerroute aan te geven richting Beusichem. De gemiddelde

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
					plaatsen, is noodzakelijk. Vrachtwagens weren (verbieden indien mogelijk). Handhaven 30 km.	snelheid op de Dorpsstraat zit tussen de 30 en 41 km/u.
zoelmond	Hoek zandweg/kochpad	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	geen zicht de weg te smal	Als je vanaf de zandweg komt is het onmogelijk om het kochpad in kijken en te zien of er een auto aan komt ter hoogte van het Klooster.Als je dan toch de gok neemt en er komt en auto aan dan moet je eigenlijk de stoep op anders is de weg te smal.	De breedte van de weg bedraagt ca. 4,20 m. Bij tegenliggers moet er rustig gereden worden.
zoelmond	Hoek zandweg/kochpad	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	geen zicht de weg te smal	Als je vanaf de zandweg komt is het onmogelijk om het kochpad in kijken en te zien of er een auto aan komt ter hoogte van het Klooster.Als je dan toch de gok neemt en er komt en auto aan dan moet je eigenlijk de stoep op anders is de weg te smal.	De breedte van de weg bedraagt ca. 4,20 m. Bij tegenliggers moet er rustig gereden worden.
zoelmond	Kochpad	verkeersveiligheid	Onderhoud en beheer	Niet strooien tegen gladheid.	Deze weg wordt veel gebruikt door schoolgaande fietsers.In de winter als er sneeuw en etc wordt hier NIET gestrooid.Een zeer gevaarlijke situatie voor de jeugd.	Reactie hoort thuis in gladheidsbestrijdingsplan.
Zoelmond	Er wordt hier veel te hard gereden, het is een 30 km weg! Hoogeinde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te Hard rijden	Op het Hoogeinde wordt er veel te hard gereden, je mag hier maar 30! Er komen hele grote traktoren langs in het oogstseizoen die wel met 60 km langs knallen. Verder is het een weg met veel sluipverkeer. Naar de pont, en naar het kiderdagverblijf. Grote auto's die harder dan 60 rijden. Het is soms te gevaarlijk om je hond uit te laten en de kinderen kunnen niet veilig over straat! Dit speelt al jaren maar er wordt niets aan gedaan, ik hoop dat deze actie wel wat vruchten af gaat werpen!	Aandacht voor snelheidremmende maatregelen. Uitvoering in combi met regulier wegonderhoud.
Zoelmond	Er wordt hier veel te hard gereden, het is een 30 km weg! Hoogeinde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te Hard rijden	Dit gaat over Zoelmond. Zeer gevaarlijke situatie. Als gemeente kan je wachten op de eerste zwaargewonde of dodelijk ongeluk...een goede gemeente neemt zijn verantwoordelijkheid en kiest voor voorkomen van ongelukken!!	Aandacht voor snelheidremmende maatregelen. Uitvoering in combi met regulier wegonderhoud.
Zoelmond	Er wordt hier veel te hard gereden, het is een 30 km weg! Hoogeinde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te Hard rijden	Het Hoogeinde is weg met een dorpse, landelijke uitstraling. Er wordt inderdaad incidenteel te hard gereden, maar zeker niet structureel. Ik pleit ervoor om de inrichting van de weg niet aan te passen maar door middel van handhaving (bijv. een lasercontrole in de spits) en extra bebording het hardrijden aan te pakken.	Aandacht voor snelheidremmende maatregelen. Uitvoering in combi met regulier wegonderhoud.
zoelmond	Asfalt Hoogeinde	duurzaamheid	Onderhoud en beheer	Wegendek	Op het Hoogeinde betalen we ook belasting, waarom is onze weg dan 1 grote lappendeken. Telkens als er gaten vallen wordt er weer wat asfalt ingesmeerd, doe het in 1 keer goed...nieuw afvalt met betere goten voor de afwatering! Het zal er erg van opknappen!	Aandacht voor wegonderhoud.
zoelmond	ridderhof	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	negeren 1 richting verkeer/hard rijden	er word door vrijwel iedereen die in het 1 richting stukje woont van dr ridderhof genegeerd.\n op zich niet erg, maar men rijd harder dan 30, en er spelen vaak kinderen op straat.	Handhaving verkeersregels
zoelmond	Drempel Dorpsstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Te hard rijden	Er wordt veel te hard gereden in de straat. Wij wonen ter hoogte van de verhoging en ons huis staat regelmatig te trillen als een bus of vrachtwagen te hard over de verhoging komt gereden.	In overleg met aanwonenden is gekozen voor nieuwe bloembakken te hoogte van kruising De Hoek-Dorpsstraat. De optische versmallingen van parkeervakken zijn nog steeds aanwezig. Door huidige inrichting is kans op trillinghinder gering. Historische woningen en drempels is een slechte combinatie.

plaatsnaam	locatie	thema e-spraak	Thema-specificering	discussie	reactie	antwoord
zoelmond	uitgang ridderhof naar hoogeinde	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko	uitrit niet duidelijk	niet goed zichtbaar dat hier een zijstraat is. Valt niet op tussen de vrijstaande huizen, tuinen en opritten.	De plateaudrempel voor de zijweg naar de Ridderhof is niet te missen. Die valt goed op.
Zoelmond	Dorpsstraat Zoelmond	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag		Hoge snelheid, waardoor onnodige trillinghinder en onveiligheid ontstaat. Opvallende toename van zwaar vracht- en agrarisch verkeer. (Onnodige) geluidsoverlast en luchtvervuiling door uitstoot waardoor schone lucht voor bewoners steeds schaarser wordt. \n Drastische ingreep om deze woonstraat gemotoriseerd verkeer terug te dringen, noodzakelijk.\n Varkensruggen vormen gevaar voor voetgangers. (er zijn al div. voetgangers gevallen en daardoor gewond geraakt).	We zijn in overleg met provincie om bij rotonde N320 vrachtverkeerroute aan te geven richting Beusichem. De gemiddelde snelheid op de Dorpsstraat zit tussen de 30 en 41 km/u.
Zoelmond	hele dag vrijwel lege bussen door Zoelmond	openbaar vervoer	Openbaar vervoer		In deze tijd, teveel uitstoot, geluidsoverlast, denderen er de hele dag door heen en weer grote LEGE bussen door Zoelmond (en andere dorpen)!!! Ons huis staat te trillen (hoek Zandweg / Plein) maar t ergste is dat er vrijwel geen mensen in de bussen zitten. Alleen s ochtends staan er een paar mensen bij de halte. Wat een verspilling van energie brandstof ?? Chauffeurs die met veel ergernis hun te grote bussen door de nauwe straten van de dorpen moeten laveren. Ergernis ook bij de bewoners want de bussen stagneren het verkeer..... Begrijpen dat de bussen wellicht geen gemeente eigendom zijn maar het moet toch mogelijk zijn om kleinere busjes te laten rijden? In overleg met Arriva??\n	In 2025 komt er een nieuwe dienstregeling dat is een moment om met de provincie en Arriva in overleg te treden naar aandere vormen van openbaar vervoer.
Zoelmond	hele dag vrijwel lege bussen door Zoelmond	openbaar vervoer	Openbaar vervoer		Helemaal mee eens. Daarnaast is de bus leidend in de Dorpsstraat geweest bij de inrichting van de straat ergens in de 90-er jaren. Resultaat is dat er te weinig verkeersremmers zijn aangelegd. Er wordt dus te hard gereden, weg is ook aantrekkelijk voor vrachtwagens. Huizen hebben scheuren...dus graag kleinere bussen, meer verkeersremmers, vrachtwagen werende maatregelen treffen. Let wel: het is niet de bedoeling dat er geen bussen meer rijden, maar kleinere bussen graag.	In 2025 komt er een nieuwe dienstregeling dat is een moment om met de provincie en Arriva in overleg te treden naar aandere vormen van openbaar vervoer.We zijn in overleg met provincie om bij rotonde N320 vrachtverkeerroute aan te geven richting Beusichem. De gemiddelde snelheid op de Dorpsstraat zit tussen de 30 en 41 km/u.
Zoelmond	Zandweg	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid Zoelmond	Zandweg Zoelmond wordt veelste hard gereden	De gemeten snelheid bedraagt gemiddeld ca. 36 km/u.
Zoelmond	Fazantenstraat	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid: gedrag	Snelheid	Er wordt veel te hard gereden!!! Te zwaar verkeer voor smalle weg	De gemeten snelheid bedraagt gemiddeld ca. 37 km/u. Aan de weg zitten allerlei agrarische percelen die bewerkt moeten worden. Aandacht voor combi met wegonderhoud.

E-spraak Buren

- Bereikbaarheid
- Openbaar vervoer
- Duurzaamheid
- Verkeersveiligheid: gedrag
- Verkeersveiligheid: weginrichting bibeko
- Verkeersveiligheid: weginrichting bubeko
- Verkeersveiligheid: landbouw- en vrachtverkeer
- Verkeersveiligheid: oversteekbaarheid
- Fiets: campagnes en educatie
- Fiets: infrastructuur
- Parkeren: Buren
- Parkeren: overig
- Onderhoud en beheer
- Overig (geen verkeer)

GVVP Buren

Nota van beantwoording zienswijzen

Voor u ligt de Nota van beantwoording zienswijzen met betrekking tot het GVVP Buren dat ter inzage heeft gelegen in de periode van 5 januari tot en met 16 februari 2022. Er zijn 20 zienswijzen ontvangen.

Onderstaand overzicht bevat in tabelvorm een samenvatting van de zienswijze, een reactie hierop en de eventuele aanpassingen in het GVVP.

Z.038349 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	In E-spraak kwam bij Eck en Wiel een suggestie voor het doortrekken van het fietspad langs de Veerweg tussen de Blankertseweg en de Vlissingsestraat. Het antwoord daarop luidt “Goede suggestie, onderzoek naar haalbaarheid”, maar is niet opgenomen als maatregel in het uitvoeringsprogramma. Het verzoek is om deze maatregel voorrang te geven en op te nemen in het uitvoeringsprogramma.	Dit gaan we toevoegen aan het uitvoeringsprogramma	Toevoegen aan uitvoerings-programma
b	Het verzoek is om de voorziene maatregelen van "2 of 3 drempels" te wijzigen naar "2 drempels" of "1 plateau en 1 drempel" en deze bij de kruising van de Blankertseweg en net onderaan de Rijnbandijk te voorzien.	Bij het ontwerpen van de maatregelen zal rekening worden gehouden met uw zienswijzen.	Aanpassen in uitvoerings-programma

Z.038588 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	In het uitvoeringsprogramma staat niets over de situatie op de dijk en de Donkerstraat in Ravenswaai. Hier wordt hard gereden. Het verzoek om dit te onderzoeken en passende (snelheidsbeperkende) maatregelen te treffen en in het geval van de dijk ook een (tijdelijke/seizoensgebonden) afsluiting van niet bestemmingsverkeer.	De Donkerstraat binnen de bebouwde kom is reeds voorzien van snelheidsremmende maatregelen. We voegen een snelheidsmeting op de Donkerstraat toe aan de maatregelenlijst in het uitvoeringsprogramma, zodat we op basis daarvan de verkeerssituatie kunnen beoordelen. De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken.	Aanpassen in uitvoerings-programma

Z.039066 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Er is verbazing over het feit dat wordt ingezet op monitoring terwijl de verkeersonveiligheid en -overlast een bekend probleem zijn. De reeds genomen maatregelen sorteren geen effect. Indiener is van mening dat dit met de hoogste prioriteit aangepakt moet worden. Indiener stelt meerdere oplossingen voor, waaronder een verdeling van verkeer voor gedurende (de weekenden in) het recreatieseizoen: langzaam verkeer op de dijk en snelverkeer op de N320. Indiener verzoekt de gemeente de genoemde oplossingsmogelijkheden te onderzoeken, een beroep te doen op VVN voor advies en de inzichten en maatregelen in het GVVP op te nemen.	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. Hierin nemen we uw zienswijze mee.	Aanpassen in uitvoerings-programma
b	In de Omgevingsvisie staat dat de dijk een weg is ‘waar de verkeersveiligheid versterkt moet worden’. Het ontbreekt in het GVVP aan visie, analyse en maatregelen die hieraan bijdragen.	In het GVVP is reeds opgenomen: “Het is van belang dat de veiligheid ook dan gewaarborgd blijft en overlast wordt voorkomen.”	Reeds opgenomen
c	Er zijn zorgen over de toenemende bijdrage van ‘intensieve verblijfsrecreatie’ (uit Ontwerp Omgevingsvisie) aan de veiligheid en rust op	Bij concrete ruimtelijke ontwikkelingen is het nodig de verkeerseffecten te onderzoeken. Dit is ook opgenomen	Reeds opgenomen

	straat, met name in weekenden (specifiek op zondag). De mening wordt geuit dat toegangs- en doorgaande dorpswegen overbelast zullen worden. Volgens de indiener moeten de gevolgen van de Omgevingsvisie voor verkeersbelasting en – veiligheid alsmede geluidsoverlast inzichtelijk gemaakt worden en een plaats krijgen in het GVVP. Dit betreft zowel de huidige situatie als de prognose van de verkeersbelasting.	in het GVVP: “Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals woningbouwlocaties en bedrijfsvestigingen) brengen we het effect op de verkeerstromen in beeld. Daarbij kijken we naar de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid en passen we daar waar nodig de infrastructuur aan.”	
d	In figuur 6.1 op blz. 18 van het uitvoeringsprogramma wordt de Rijnbandijk niet aangemerkt als hoofdfietsroute terwijl deze wel een aantrekkelijke recreatieve route vormt. De ingetekende fietsroutes zijn luidruchtig en sfeerloos en er ontbreken voorzieningen zoals fietsenstallingen, routeinformatie en rustpunten.	Hoofdfietsroutes zijn gebaseerd op utilitair fietsverkeer (zoals woon-werk en onderwijs gerelateerd). De Rijnbanddijk heeft een meer recreatieve functie. De inrichting moet passen bij de utilitaire en/of recreatieve functie.	Geen aanpassing
e	In hoofdstuk 2 van de zienswijze worden een aantal vragen gesteld over de verkeersituatie op de dijken en toeleidende wegen	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook een prognose van de toekomstige verkeerssituatie hierin betrekken.	Aanpassen in uitvoerings-programma

Z.039089 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener is verheugd dat het uitvoeringsprogramma de oversteek N320 (Provinciale weg) – Ravenswaaijsesteeg noemt op de maatregelenlijst. Indiener verzoekt dit zo te houden, financiële middelen te reserveren voor een goede, structurele oplossing waarbij de verkeersveiligheid verbetert en de leefbaarheid van ons dorp niet aangetast wordt. De dorpsraad biedt aan om met de gemeente hierover in gesprek te gaan met Provincie Gelderland.	We houden de oversteek in de maatregelenlijst.	Reeds opgenomen
b	Indiener is verheugd dat de Margrietstraat in de maatregelenlijst is opgenomen en verzoekt de gemeente spoedig snelheidsbeperkende maatregelen te treffen.	We houden de Margrietstraat in de maatregelenlijst in het uitvoeringsprogramma.	Reeds opgenomen
c	Indiener is verbaasd over het gegeven dat de Donkerstraat niet is opgenomen in de maatregelenlijst. Indiener verzoekt de gemeente om de Donkerstraat op te nemen op de maatregelenlijst van het uitvoeringsprogramma en om hier te investeren in snelheidsbeperkende maatregelen en verbetering van het overzicht.	De Donkerstraat binnen de bebouwde kom is reeds voorzien van snelheidsremmende maatregelen. We voegen een snelheidsmeting op de Donkerstraat toe aan de maatregelenlijst in het uitvoeringsprogramma, zodat we op basis daarvan de verkeerssituatie kunnen beoordelen.	Toevoegen aan uitvoerings-programma
d	De dorpsraad Ravenswaaij pleit er voor om ook op de Lekbandijk te investeren in snelheidsbeperkende maatregelen en een betere handhaving van de snelheidslimiet.	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. Hierin nemen we uw zienswijze mee.	Toevoegen aan uitvoerings-programma

Z.039133 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener verzoekt de gemeente om de Dorpsstraat (in ieder geval het eerste deel komend vanuit Beusichem t/m het eerste plateau voor de nrs 44/46), conform de gebiedsaanduiding in "Duurzaam veilig en de inrichting van wegen" in te richten en dit op te nemen in het uitvoeringsprogramma van het GVVP. Dit gaat verder dan het benoemde aanpassen van het kruispunt De Hoek Dorpsstraat. Indien dit niet kan worden gehonoreerd, de herinrichting op te nemen in het onderhoudsprogramma wegen 2023;	Ter hoogte van de Groeneweg en nabij de Schaardijkseweg bevindt zich al een verkeersdrempel. Daarom zijn geen aanvullende maatregelen opgenomen. De onderlinge afstand van de 2 maatregelen bedraagt 116 meter. Binnen wegbeheer moet eerst onderzocht worden of het plateau niet meer voldoet.	Geen

Z.039140 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener vraagt met betrekking tot het gemotoriseerd verkeer op de dijk langs de Lek verder te gaan dan monitoring van snelheden. In een bijlage stelt de indiener een aantal verdergaande maatregelen voor en verzoekt de gemeente deze op te nemen in het definitieve GVVP.	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. Hierin nemen we uw zienswijze mee.	Toevoegen aan uitvoerings-programma
b	Indiener vraagt voor alle 30 km/h wegen een strengere, meer samenhangende aanpak.	Het uitvoeringsprogramma draagt met de lijst van maatregelen bij aan een uniformere inrichting van 30 km/h-gebieden op verschillende locaties in de gemeente. Daarnaast is in de bijlage van het uitvoeringsprogramma een standaard voor 30 km/h-inrichting opgenomen. In paragraaf 2.4 is een standaard aanpak bij meldingen over verkeersonveiligheid opgenomen.	Reeds opgenomen
c	Indiener vertrouwt voorlopig op de lobby-inspanningen van de gemeente om bezuinigingen op veerdiensten te voorkomen of elders financiële ondersteuning te verkrijgen, maar is ook benieuwd naar het standpunt van de gemeente als deze inspanningen onvoldoende blijken te zijn.	Wij hebben ook vertrouwen dat we met de lobby bereiken wat we willen bereiken.	Reeds opgenomen
d	Indiener dringt er op aan om in het GVVP maatregelen op te nemen die doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk richten op provinciale en autowegen en het ontmoedigen van sluiproutes.	In paragraaf 2.1 van het uitvoeringsprogramma wordt de wegencategorisering genoemd. Deze is er voor bedoeld om met de inrichting van wegen gewenst rijgedrag te stimuleren. Dit houdt ook in dat doorgaand verkeer over de juiste wegen rijdt en daarmee sluipverkeer wordt voorkomen.	Reeds opgenomen
e	Indiener vraagt om een speciale werkgroep die zich (los van het GVVP) gaat buigen over een samenhangende visie op onze elektrische toekomst, omdat het louter stimuleren van marktpartijen en burgers voor aanvragen van	De visie hierop is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020. De spelregels Gemeenteblad 2021, 109114 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is	Geen

	laadinfrastructuur onvoldoende zal zijn.	hiervoor kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; Gemeenteblad 2021, 228733 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)	

Z.039141 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener vraagt de gemeente niet alleen de verbetering van de aansluiting Ganssteeg-Molenweg te verbeteren, maar ook de rest van de Molenweg mee te nemen in het verbeteren van de verkeersveiligheid. De zienswijze is dat de Molenweg (en het totale historische lint) ontmoedigd zou moeten worden voor doorgaand autoverkeer en de ontsluiting van nieuwe woningbouw én het een aantrekkelijke groene wandel- en fietsroute wordt. Indiener ziet voor de Molenweg een aantal oplossingsrichtingen: - Inrichting van gehele 30-km/h zone - Fietsweg waar de auto te gast is - Brede stoep/groene wandelstrook en passerplaatsen voor autoverkeer - Verlichting vergroenen (LED) en 's avonds dimmen i.v.m. natuur	In het uitvoeringsprogramma is de maatregel 'Onderzoek verbinding N320 – veerpont en herinrichting wegen binnen de bebouwde kom van Beusichem' opgenomen. Dit zal helpen bij het sturen van het doorgaand verkeer in Beusichem. Ook is in het uitvoeringsprogramma 'Molenweg: verbeteren nabij Ganssteeg en komportaal, Voetpad en drempel' opgenomen. Bovendien zal in 2022 binnen het wegbeheerprogramma de Molenweg gelegen tussen de Ganssteeg en de bebouwde kom grens in onderhoud worden genomen.	Reeds opgenomen

Z.039158 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	In de beantwoording op de E-spraak is m.b.t. de verkeerslichten Dreef N834 gesteld dat de provincie de wegbeheerder is en de aandachtspunten (m.b.t. zichtbaarheid en aanbrengen van zigzag-hekjes) aan deze partij worden doorgeven. De indiener verzoekt dat de gemeente inhoudelijke reactie te geven, een standpunt inneemt en dat standpunt bij de provincie bepleit. Ook is er een reactie over de ontruimingstijd deze zou te lang zijn. Zoiets kan heel eenvoudig worden nagegaan en mag niet worden afgedaan met de opmerking dat er geen klachten zijn ontvangen. Er is er immers minstens één bij de e-inspraak!	Dat er een oversteekplaats is met verkeerslichten maakt dat verkeersveiligheidsniveau voldoende gewaarborgd is. De voorgestelde verbeteringen zijn van harte welkom, maar het is aan de wegbeheerder (de provincie) om deze te beoordelen.	Geen
b	Kruising Dreef N834 met Kornedijk en Erichemsekade: In het verslag van de E-spraak wordt gesproken over kruising van de N834 met de Kornedijk. Dat is onjuist. De reacties gaan over de aansluiting van de Erichemsekade op N834. De oversteek voor fietsers is lastig. Hoe denkt de gemeente hierover, ondanks dat zij geen wegbeheerder zijn?	De gemeente onderschrijft het belang van verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. De voorgestelde verbeteringen zijn van harte welkom, maar het is aan de wegbeheerder (de provincie) om deze te beoordelen. Het beschikbare grondperceel heeft een breedte van ca. 4 meter. Het fietspad moet geschikt moet zijn voor 2-richtingen	Geen

	Indiener doet het voorstel te overwegen een fiets-/voetpad aan te leggen aan de zuidzijde van de N834 tussen de Erichemsekade en de huidige oversteekplaats bij de verkeerslichten.	langzaam verkeer en afgescheiden zijn van de N834. De ruimte is te gering.	
c	Rotonde Erichemseweg: Er wordt in het spraakgebruik consequent gesproken over een rotonde. Maar dat is het niet. De situatie blinkt niet uit in duidelijkheid en overzichtelijkheid. De indiener doet voorstellen om de situatie te verbeteren: - Een voorrangssituatie maken, waarbij het verkeer op de Erichemseweg inclusiefhet fietsverkeer voorrang krijgt op de aansluitende wegen. - De verkeersgeleider beter zichtbaar te maken door de banden een witte kleur te geven.	Dit kruispunt met middeneiland functioneert prima. Er worden weinig of geen ongevallen geregistreerd. Bij het passeren van de Lange Hofstede houd iedereen rekening met het vrachtverkeer. Door het middeneiland rijdt het vracht verkeer langzaam de Erichemseweg op. Destijds is er voor gekozen de fietsers uit de voorrang te houden. Het kruispunt vormt de ontsluiting van het bedrijventerrein waar veel vrachtverkeer rijdt. Als fietsers voorrang nemen op vrachtverkeer heeft een moment van onachtzaamheid grote gevolgen voor de fietser, ook al heeft de fietser voorrang. De witte kleur is een goed idee.	Geen
d	Parkeren in binnenstad Buren: Er wordt verwezen naar het parkeeronderzoek uit 2017. Veel punten daarvan zijn nog onvoldoende beantwoord. De indiener pleit ervoor de slepende punten nu af te handelen.	Daarom is in het maatregelprogramma nummer 44 opgenomen: Buren Parkeerproblematiek evenementen stad Buren Tijdens grote evenementen alternatief bedenken.	Reeds opgenomen
e	Indiener ziet graag dat bij 2.3 Gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie het verkeersonderwijs op de basisschool hier expliciet wordt benoemd. En dan moet het ook bij 2.8 onder 2 weer terug komen.	We voegen het verkeersonderwijs op de basisschool toe.	Toevoegen aan uitvoerings-programma
f	Indiener ziet graag dat bij 2.8 Maatregelenlijst verkeersveiligheid de maatregelen die eerder in deze zienswijze zijn bepleit worden toegevoegd.	Zie voorgaande reacties a, b, c.	Niet van toepassing
g	Onder 44 wordt de parkeerproblematiek evenementen stad Buren genoemd en dat er bij grote evenementen een alternatief moet worden bedacht. Het is onduidelijk waar dit een alternatief voor is. Daarnaast verzoekt de indiener op korte termijn duidelijkheid over dit onderwerp en geeft aan dat de kortermijnplanning tot 2027 te lang is.	Het gaat om de alternatieven in een grotere omgeving dan het terrein wat dit moment wordt gebruikt. We gaan kijken naar een kortere uitvoeringsfase.	Reeds opgenomen
h	Indiener over het faciliteren van deelmobiliteit te kennen dat de gemeente niet het initiatief van de markt moet afwachten, maar samen met anderen de marktpartijen benaderen en nagaan onder welke condities die wel bereid zijn om naar het gebied te komen.	We staan positief tegenover deelauto's en sluiten aan op regionaal onderzoek naar de mogelijkheden. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. Omdat we andere verkeersvraagstukken belangrijker vinden, laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren.	Geen

Z.039160 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	De indiener herkent zich in de visie van de gemeente dat dijken een belangrijke functie vervullen voor ontsluiting en recreatie, maar dat met name de recreatie voor drukte op deze dijken in de zomermaanden zorgt. In het GVVP stelt de gemeente 'deze overlast te monitoren in regionaal verband'. Over welke concrete overlast gaat dit? Aantal klachten, ongevallen, verkeersdeelnemers? En wat is monitoren in regionaal verband? Hoe en waarop wordt gemonitord en met wie?	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. Hierin nemen we uw zienswijze mee.	Aanpassen in uitvoerings-programma
b	Hoe gaat de gemeente de infrastructuur toetsen aan de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen? En wanneer wordt welke grens overschreden?	Door middel van een onderzoek naar de verkeerseffecten van een ruimtelijk ontwikkeling worden de effecten in beeld gebracht. De gemeente toetst deze aan de balans tussen vormgeving, gebruik en functie, zoals opgenomen in de paragraaf over de wegencategorisering en bijlage 1 van het Uitvoeringsprogramma.	Geen

Z.039181 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	De indiener mist in het uitvoeringsprogramma de realisering van een fietspad van de Achterstraat naar de Woerd. In het plan is de mogelijkheid opgenomen voor een (stukje van het) fietspad, maar niet dat deze er komt.	Dit fietspad vormt de verbinding tussen Bestemmingsplan Teisterbant en de voetbalvelden. Het al dan niet aanleggen van dit fietspad wordt meegenomen bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan.	Geen

Z.039184 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Zie Z.039140 GVVP	Zie Z.039140 GVVP	Zie Z.039140 GVVP

Z.039187 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	De indiener mist een integrale aanpak en relatie met andere plannen/visies en vraagt om een nadere toelichting.	Bij het opstellen van het GVVP zijn vier stappen doorlopen (zie 'werkwijze' in het GVVP. De eerste stap is de verkenning. Daarin zijn dergelijke visies en plannen meegenomen.	Reeds opgenomen
b	Verder gaan de documenten niet in op wat er afgelopen jaren al is gemonitord en wat de leerervaringen zijn.	Bij het opstellen van het GVVP zijn vier stappen doorlopen. De eerste stap is de verkenning. Daarin is ook het huidige beleid geëvalueerd	Mobiliteits-visie aanpassen
c	De indiener mist in de Mobiliteitsvisie onder verkeersveiligheid en fietsnetwerk de voetgangers en fietsers en vraagt de gemeente toe te voegen wat de visie is op veilig oversteken, sociale veiligheid etc.	De voetganger gaan we toevoegen. Het belang van veilige fietsinfrastructuur is benoemd in het thema fietsnetwerk en uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma.	Mobiliteits-visie aanpassen
d	De indiener vraagt zich af waarom gegevens m.b.t. de snelheid bibeko uit eerdere monitoring niet worden gebruikt.	Bij het opstellen van het GVVP zijn vier stappen doorlopen. De eerste stap is de	Reeds opgenomen

		verkenning. Daarin is dit ook meegenomen.	
e	Snelheidsdisplays zijn er ook al eens geweest, bijv. aan het Einde en op de Molenweg, maar kortstondig. Dit moet je dan geregeld herhalen en blijven doen op verschillende locaties.	Dit is ook opgenomen in paragraaf 2.4 van het uitvoeringsprogramma	Reeds opgenomen
d	De indiener wijst erop dat snelheidsremmende maatregel ook nadelen hebben die niet altijd opgewogen tegen het beoogde doel.	De gemeente onderschrijft dat aanleg van drempels niet overal de beste oplossing is. Per locatie maken we hierin een afweging.	Reeds opgenomen
e	Volgens de visie zijn niet alle 60km/h-wegen juist ingericht. De indiener vraagt zich af om welke wegen dit gaat en of hier een overzicht van is. Verder mist niet alleen de juiste inrichting van 60km/h-wegen, maar speelt dit volgens de indiener ook voor 30km/h wegen en de overgang tussen beide snelheden. Het verzoek is om ook de weginrichting van 30km/h-wegen vorm te geven.	Het uitvoeringsprogramma draagt met de lijst van maatregelen bij aan een uniformere inrichting van 30 en 60 km/h-gebieden op verschillende locaties in de gemeente. Daarnaast is in de bijlage van het uitvoeringsprogramma een standaard voor 30 en 60 km/h-inrichting opgenomen. In paragraaf 2.4 is een standaard aanpak bij meldingen over verkeersonveiligheid opgenomen.	Reeds opgenomen
f	De indiener vraagt zich af wat de overlast is die ervaren wordt van landbouwverkeer en vraagt om een toelichting of dit objectieve of subjectieve overlast is.	In de E-spraak en daar op volgende bijeenkomsten is overlast van landbouwverkeer gemeld. Los van de vraag of dit objectieve of subjectieve overlast is, zet de gemeente in op geschikte landbouwroutes en een passende inrichting daarvan.	Geen
g	De indiener vraagt zich af of er gegevens zijn van ongevallen met landbouwverkeer in de gemeente en de oorzaak van de dode hoek: zowel wie slachtoffer zijn en of dit op specifieke locaties gebeurt.	Er zijn in de gemeente Buren geen locaties met hoge ongevallenconcentraties. Wel weten we dat de grote omvang van landbouwvoertuigen een verhoogd risico op ongevallen met zich meebrengt.	Geen
h	Het kostenaspect lijkt nu leidend te worden voor de algehele gebiedsontwikkeling. Moet het kostenaspect niet gewoon een criterium zijn bij plannen voor de ruimtelijke ontwikkeling en dat op basis daarvan de infrastructuur wordt aangepast in plaats van dat de infrastructuur leidend wordt voor de ruimtelijke plannen?	De investeringen in infrastructuur ten behoeve van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen staan los van de afwaardering van lokale wegen in het buitengebied om onderhoudskosten te besparen.	Geen
i	Indiener verzoekt om het delen van gegevens over sluipverkeer omdat nu niet te beoordelen is wat er aan de hand is. Daarnaast vraagt deze zich af waarom verbreding van de Rijnbrug positief is en er niet wordt gekeken naar alternatieven zoals een snelfietsroute.	De doorstroming op de A15 is van groot belang om te voorkomen dat de N320 als alternatief wordt gebruikt. Door de Rijnbrug te verbreden wordt de reistijd vanuit Buren richting Wageningen en verder kleiner. Alternatieven zoals de veerdiensten zijn ook opgenomen in het plan.	Geen
j	De indiener mist een visie op de noodzakelijke mobiliteitstransitie en vraagt zich af waarom dit niet wordt benoemd.	De mobiliteitstransitie wordt grotendeels gedreven door toenemende verstedelijking. De gemeente Buren is een landelijke gemeente en zal ook in de toekomst geen stedelijk milieu ontwikkelingen. Duurzaamheid van vervoer is wel een speerpunt in het plan.	Geen
k	Volgens de indiener moet het parkeren zich richten op de hele gemeente in plaats van op Buren. Daarnaast is er onduidelijkheid over hoe	Buiten de stad buren spelen weinig tot geen parkeervraagstukken. Als openbare parkeerplaatsen worden gebruikt in plaats van de aanwezige parkeerplaatsen op	Reeds opgenomen

	parkeren op eigen terrein zorgt voor meer groen en ruimte voor spelen.	eigen terrein, blijven de parkeerplaatsen op eigen terrein ongebruikt en is er te veel ruimte nodig in het openbaar gebeid die ook voor andere zaken gebruikt kan worden.	
l	De gemeente hoeft volgens de indiener niet zelf het parkeren bij evenementen te faciliteren, maar alleen eisen te stellen aan de evenementenorganisatie.	Daarom zetten we in de visie alleen in op het begeleiden en mogelijke locaties in beeld brengen.	Reeds opgenomen
m	Waarom kiest de gemeente ervoor om zelf geen initiatieven te nemen voor Deelmobiliteit en Wat doet de gemeente zelf op dit gebied (elektrische gemeentelijke voertuigen, mobiliteit van medewerkers etc.)?	We staan positief tegenover deelauto's en sluiten aan op regionaal onderzoek naar de mogelijkheden. Omdat we andere verkeersvraagstukken belangrijker vinden, laten het initiatief bij de markt en willen deze ruimtelijk faciliteren. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. De gemeente stimuleert het thuiswerken van haar werknemers.	Geen
n	De indiener mist ook het terugdringen van autoverplaatsingen, bijv. door thuiswerken meer te stimuleren of faciliteiten (bijv. flexwerkplekken) daarvoor.	De mobiliteitstransitie wordt grotendeels gedreven door toenemende verstedelijking. De gemeente Buren is een landelijke gemeente en zal ook in de toekomst geen stedelijk milieu ontwikkelingen. Het terugdringen van autoverplaatsingen is voor de gemeente Buren geen doel. Wel willen we het fietsgebruik stimuleren. Duurzaamheid van vervoer is wel een speerpunt in het plan. De gemeente stimuleert het thuiswerken van haar werknemers.	Reeds opgenomen
o	De indiener mist ook het aspect (sociale) veiligheid, zoals het veilig kunnen oversteken voor scholieren en goed verlichte fietspaden op belangrijke routes.	In het plan is aandacht voor belangrijke verbindingen per fiets, waaronder doorfiets(school)routes. Het gaat bij deze routes niet alleen om de wegvakken, maar ook oversteken.	Reeds opgenomen
p	Meer e-bikes betekent waarschijnlijk ook hogere kans op ongevallen. Hoe wordt daar mee omgegaan?	In het plan is opgenomen dat de gemeente inzet op voldoende verhardingsbreedte van fietspaden om ruimte te geven aan snelheidsverschillen op het fietspad en zo conflicten zo veel mogelijk te voorkomen.	Reeds opgenomen
q	Waarom is het beleid gericht op beperken en voorkomen? Dat is toch niet het doel voor de lange termijn?	Het uitvoeringsprogramma richt zich op het beperken en waar mogelijk oplossen van (toekomstige) verkeersproblemen. Het doel voor de lange termijn is beschreven bij de doelstelling en thema's.	Reeds opgenomen
r	Waarom is faciliteren van autogebruik een doel? Het doel is toch niet om autogebruik te stimuleren?	Zie reactie op onderdeel 'n'	Niet van toepassing
s	Kwaliteit van de leefomgeving is niet alleen natuur, landschap en milieu. Dat is ook de beleving van de inwoner (geluidsoverlast, trillingen enz. van de grote hoeveelheid verkeersdrempels)	Onder het begrip 'milieu' verstaan wij ook zaken als overlast van verkeersgeluid en -trillingen.	Reeds opgenomen
t	Leeswijzer klopt niet: er zijn 4 hoofdstukken en dan overzicht.	Dit klopt inderdaad niet en wordt aangepast.	Aanpassing in

			Uitvoerings-programma
u	De mobiliteitstransitie ontbreekt helemaal. Hoe zorgen we er voor dat er minder gebruik wordt gemaakt van de auto in de toekomst?	Zie reactie op onderdeel ‘n’	Niet van toepassing
v	De maatregel zou moeten zijn om te inventariseren welke wegen allemaal niet voldoen aan Duurzaam Veilig en daar een prioritering in aan te brengen in plaats van te wachten tot groot onderhoud.	Door de combinatie met groot onderhoud te maken is het mogelijk om kostenefficiënt te werk te gaan. Ook vinden we het belangrijk om de locaties waar veel klachten over zijn met prioriteit aan te pakken.	Reeds opgenomen
w	Waarom is de Beijerdstraat in Beusichem in het streefbeeld in figuur 2.1 een gebiedsontsluitingsweg en niet een erftoegangsweg? Wat is het effect hiervan op de fietsroute voor scholieren?	De Beijerdstraat in Beusichem wordt aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg omdat deze een intensiteit heeft van boven de 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat voor fietsers goede fietsvoorzieningen nodig zijn (zie maatregel 53).	Geen
x	Er ontbreekt bij de categorisering een prioriteiten- en functiekaart. Welke routes door de kernen kunnen aangemerkt worden als hoofdroutes en welke functie hebben bepaalde routes, bijv. faciliteren landbouwverkeer, schoolroutes, enz. Dit vraagt om een goed kader vooraf en niet pas als er meldingen voor een specifieke locatie komen.	Er zijn verschillende mogelijkheden om wegencategoriseringen op te stellen. De gemeente Buren heeft gekozen voor de gevolgde werkwijze.	Reeds opgenomen
y	Afwaardering: Wederom, waarom pas bij groot onderhoud. Je kunt nu toch al aangeven of je dat toekomstig wel/niet wilt?	Omdat we ervoor kiezen om kostenefficiënt te werk te gaan	Reeds opgenomen
z	Inschrijver ziet weinig van voorlichting en handhaving, dus voortzetten daarvan betekent ook beperkte inzet. Kan dit concreet worden gemaakt? Wat is er afgelopen jaren concreet gedaan en wat gaat er komende jaren gedaan worden?	Ondersteuning basisscholen in leerpakketten. Theorie en Praktijk verkeersexamen. Toepassen snelheidsdisplays. In regionaal verband verkeerslessen voortgezet onderwijs.	Geen
aa	Wat wordt er gedaan om een dodelijk ongeval zoals op de veerweg te voorkomen? Er worden nu als oplossing verkeersdrempels genoemd, terwijl snelheid niet de oorzaak was van het ongeval.	Er wordt info ingewonnen bij de politie naar de oorzaak en omstandigheden en of de gemeentelijk wegbeheerder situatie kan verbeteren. Door snelheid verkeer te verminderen is er door de weggebruikers meer tijd om te reageren.	Geen
ab	Wat is de reden dat er extra aandacht is voor landbouwverkeer? Zijn daar meer of zwaardere ongevallen mee?	Zie onderdeel g	Niet van toepassing
ac	Er moet iets aan de weginrichting gedaan worden. Niet per locatie, maar volgens een integrale visie.	Daarom zijn in paragraaf 2.1 de principes voor de weginrichting opgenomen.	Reeds opgenomen
ad	Met de belanghebbenden in gesprek over infra maatregelen is de verkeerde aanpak. Je wilt structureel een bepaalde weginrichting en niet op de ene route versmallingen en de andere drempels omdat de inrichting structureel niet voldoet.	Het nemen van maatregelen doen we conform het wegencategoriseringsplan.	Reeds opgenomen
ae	Waarom wordt er alleen naar ongevallenconcentraties gekeken (die er blijkbaar niet zijn)?	We kijken niet alleen naar ongevallenconcentraties, maar ook naar lokaal locaties die als onveilig worden ervaren.	Reeds opgenomen
af	Bij een veilige schoolomgeving horen ook veilige routes naar de school. Die verantwoordelijkheid ligt bij de gemeente.	Daarom is opgenomen dat de gemeente verantwoordelijk is voor een veilige infrastructuur.	Reeds opgenomen

ag	Waarom niet vanuit beleid het streven dat je in de directe omgeving van de school niet met de auto mag komen en dat je kinderen het laatste stuk altijd laat lopen, zodat je op het drukste punt geen autoverkeer hebt?	Dat is een goed streven, maar dat is niet overal reëel, omdat de scholen al in een bestaande omgeving liggen. Bovendien betekent dit meer parkeerdruk in de schil rondom een basisschool.	Geen
ah	Voor de dijken geldt: Hier mist vooral het landbouwverkeer en vrachtverkeer, want dat is daar een belangrijke doelgroep. Het monitoren gebeurt volgens de indiener al geruime tijd. Zo niet, waarom niet? Wat is de conclusie daaruit en wanneer wordt iets aangemerkt als overlast. Voor een uitvoeringsplan erg vaag. Graag concreter benoemen.	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. We beschouwen hier alle doelgroepen en modaliteiten.	Aanpassen uitvoerings-programma
ai	De focus ligt volgens de indiener te veel op ongevalscijfers. Deze ziet het als goed vertrekpunt, maar niet per se maatgevend, omdat het geen inzicht geeft in de bijna-ongevallen. Bovendien dient bij ongevallen onderscheid gemaakt te worden naar oorzaak. Als dat rijden onder invloed of afleiding door mobiele telefoon is dan zijn er andere maatregelen nodig dan bijv. slecht zicht of te hoge snelheid.	De ongevallencijfers dienen hier ter illustratie dat er meer ongevallen gebeuren buiten de bebouwde kom dan binnen de bebouwde kom. Bij het opstellen van de maatregelen zijn ook onveilig ervaren locaties meegenomen.	Reeds opgenomen
aj	Verzoek om eerder bestaande drempels weg te halen en te zorgen voor een fatsoenlijk wegbeeld dan dat er nog meer bijkomen.	Verkeersdrempels en - plateaus zijn de meest veilige en efficiënte snelheidsbeperkende maatregel.	Geen
ak	Op welke wijze wordt de veiligheidsregio betrokken bij het GVVP?	Bij het nemen van verkeersbesluiten wordt de politie betrokken.	Geen
al	Bij 8. Smalriemseweg: waarom weren agrarisch verkeer, want dat moet daar toch zijn?	Dit zoeken we uit in het aangegeven onderzoek.	Reeds opgenomen
am	Bij 10. Beijerdstraat: afwaardering dan ook opnemen in streefbeeld 2.1, want dit spreekt elkaar nu tegen	Dit zoeken we uit in het aangegeven onderzoek.	Reeds opgenomen
an	Bij 12. Ganssteeg: welke woningbouw?	Woningbouw zoals aangegeven in de omgevingsvisie.	Geen
ao	Bij 13. Veerweg: waarom drempels? Snelheid is niet het probleem, maar het afsnijden van de bocht. Geeft ook extra overlast voor omwonenden als mensen de pont willen halen	Drempels zijn veilige en kostenefficiënte maatregelen om de snelheid te remmen.	Geen
ap	Bij 14. Beusichemse Broeksteeg: waarom drempels? Worden de boerenbedrijven daar blij van?	Drempels zijn veilige en kostenefficiënte maatregelen om de snelheid te remmen.	Geen
aq	Bij 15. Molenweg: de drempel bij het komportaal geeft vooral overlast en heeft eerder averechts effect. Hetzelfde geldt voor de versmalling halverwege. Er moet naar een passende totaalinrichting gekeken worden. Dit is ook al meerdere malen aangegeven richting de gemeente door meerdere bewoners.	Het blijft een afweging tussen kosten en baten. Bovendien zal in 2022 binnen het wegbeheerprogramma de Molenweg gelegen tussen de Ganssteeg en de bebouwde kom grens in onderhoud worden genomen.	Geen
ar	Bij 37 Zoelmond: waarom landbouwverkeer weren, dit moet daar toch zijn? Hoeveel vrachtverkeer rijdt er door de dorpstraat dat niet in de directe omgeving moet zijn? Dit is anders geen logische route en zwaar verkeer rijdt niet voor het plezier.	De ervaring van de omwonende is dat er veel vracht- en landbouwverkeer rijdt.	Reeds opgenomen
as	Wat betekent "De afstemming tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is opgenomen in de wegencategorisering"? Wat zegt de wegcategorie hier dan over?	Dat op elke weg het wenselijk is dat vormgeving, gebruik en functie in balans zijn. Waarbij er dus verschillende wegtypen zijn.	Reeds opgenomen

at	Waarom staan onder het kopje trein zaken die niets met de trein te maken hebben? De indiener mist de relaties met de treinstations in Culemborg, Geldermalsen en Tiel. Er worden geen maatregelen genoemd. Wat is dan het streven naar verbeteren van de kwaliteit concreet?	We veranderen het kopje in openbaar vervoer in regionaal verband. De gemeente heeft zelf geen zeggenschap op de lijnvoering van het openbaar vervoer. De maatregelen worden in regionaal verband uitgewerkt.	Aanpassen uitvoerings-programma
au	Wat wordt bedoelt met "hoeveel parkeerplaatsen per functie nodig"? Welke functie? Van de weg of van het type woningbouw? Wat is gemiddeld de gewenste parkeernorm de komende jaren rekening houdende met de woningbouwopgave tot 2040?	Het gaat om de functie van de ruimtelijke ontwikkeling: woningen, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, etc. Dit wordt uitgewerkt in de parkeernota (maatregel 41).	Reeds opgenomen
av	Volgens de indiener dient de gemeente als eis te stellen het parkeren bij evenementen goed te regelen en hoeft deze dat niet zelf te faciliteren.	Zie onderdeel l.	Niet van toepassing
aw	Hoe ga je om met laadkabels die over de stoep liggen?	Daarom streven we naar een dekkende laadinfrastructuur op aanvraag van inwoners (maatregel 48).	Niet van toepassing
ax	Wat is het effect op de energievoorziening? Kan er op de gewenste momenten (vooral 's nachts) voldoende groene stroom worden geleverd?	Voor dit vraagstuk is op landelijkniveau aandacht en daarom geen onderdeel van dit GVVP.	Niet van toepassing
ay	4.1 spreekt 4.2 tegen: Als er veel ritten worden gemaakt zou de duurzame oplossing zijn om juist deelauto's beschikbaar te maken, dus dan is het een gemiste kans! Eisen stellen bij nieuwbouw en in 4 grote kernen minimaal 2 deelauto's om te motiveren en onderzoeken wat wel/niet werkt. Is er onderzocht of er animo voor is? Vooral i.v.m. thuiswerken ook richten op bijv. zzp'ers die bereid zijn een luxere deelauto te delen.	De gemeente ziet ook kansen in deelmobiliteit. Maar ziet het niet als haar taak om dit te initiëren en te organiseren. Het onderzoek naar de kansen voor deelmobiliteit in een gemeente als Buren doen we in regionaal verband. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering.	Geen
az	Indiener mist kwaliteitsaspecten uit hoofdstuk 5 in de andere hoofdstukken.	In hoofdstuk 5 hebben de kwaliteitsaspecten betrekking op een specifiek netwerk. Dat geldt niet voor alle andere hoofdstukken.	Reeds opgenomen
ba	Fietsnetwerk gaat in op hoofdroutes. Voor wie zijn deze bedoeld? Woon-werk, recreatie? Deze mist vooral de scholierenroutes door de kernen die uitkomen op de hoofdroutes, want daar is extra aandacht nodig.	De routes zijn primair bedoeld voor utilitair (woon-werk en school)verkeer. Uiteraard biedt dit ook kwaliteit voor recreatieve fietsers. Om dit duidelijk te maken gaan we de routes 'verbindingen' noemen.	Aanpassen uitvoerings-programma
bb	Bij maatregel 52 ontbreekt vooral hoe om te gaan met de oversteek naar de Ganssteeg en de rotonde N320.	Het onderzoeken van deze oversteek is onderdeel van maatregel 53.	Reeds opgenomen
bc	Bij maatregel 53 staat realiseren fietspad. Moet er niet eerst naar de inrichting van de hele weg gekeken worden of deze maatregel daar wel in past?	Daarom is opgenomen dat een onderzoek naar de fietsvoorzieningen nodig is. Hieraan voegen we de oversteek van onderdeel 'bb' toe.	Aanpassen uitvoerings-programma
bd	Bij 52 staat een half miljoen voor realiseren fietsstraat van slechts 2 keer 600 meter. Staat dit in verhouding tot de verwachte meerwaarde?	Dat is aan de gemeenteraad.	Niet van toepassing
be	Indiener mist hierin een prioritering van kosten-baten. Voor een half miljoen kunnen ook heel veel onveilige punten aangepakt worden. Op basis van welke criteria worden de budgetten voor maatregelen toegekend, er van uitgaande dat er onvoldoende budget is om alles te doen?	De prioritering is aangegeven in de kolom planning. Deze is gebaseerd op het beoogde effect en de kostenindicatie. Dit wordt nog nader uitgewerkt.	Aanpassen uitvoerings-programma
bf	Volgens de bijlage Duurzaam Veilig zou je erftoegangswegen bibeko inrichten met klinkers,	Er is niet begroot dat elke weg direct wordt aangepast volgens het profiel uit de	Reeds opgenomen

	maar dit komt niet terug in de begroting. En is dit ook wenselijk op de hoofdroutes door de kernen waar meer verkeer rijdt en dus ook meer geluid produceert?	bijlage Duurzaam Veilig. Dit is te kostbaar. Daarom wordt een aanpassing van de verharding bij groot onderhoud meegenomen. Dan worden uiteraard ook de akoestische effecten meegewogen.	
b g	Overgangen aangeven met een kombord is onvoldoende als de weg er voor en er na hetzelfde uitziet. De inrichting moet passen bij de gewenste snelheid zonder dat er overal versmallingen en verkeersdrempels worden toegepast. Graag een ontwerp maken hoe een hoofdroute met 30km/uur door een kern er in het ideale geval uit zou kunnen zien	Niet alleen de weginrichting, maar ook het stedenbouwkundig profiel is van grote invloed op de rijsnelheid. Daarom is de daadwerkelijke inrichting van een weg altijd maatwerk. Hierbij gebruiken we de principes zoals opgenomen in de bijlage Duurzaam Veilig en de landelijke richtlijnen voor de weginrichting van het CROW.	Geen
b h	Waarom is de Beneden Molenweg aangepast, terwijl er al geruime tijd behoefte is aan aanpassing van de Molenweg en daar ook groot onderhoud nodig is?	Binnen het wegbeheerprogramma kwam eerst de Beneden Molenweg aan bod. Beide wegen gelijktijdig uitvoeren was geen optie. In 2022 zal binnen het wegbeheerprogramma de Molenweg gelegen tussen de Ganssteeg en de bebouwde kom grens in onderhoud worden genomen.	Geen
b i	Proces ontbreekt. Hoe verhoudt dit zich met vaststelling omgevingsvisie? GVVP is in principe afhankelijk van uitkomsten daarvan en zou daarom pas vastgesteld moeten worden nadat de omgevingsvisie is vastgesteld.	Er is voor gekozen om beide documenten tegelijk en in onderlinge samenhang op te stellen en tegelijk voor te leggen aan de gemeenteraad.	Reeds opgenomen

Z.039188 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener verzoekt de huidige situatie duidelijk te beschrijven en de daarvoor gebruikte analyses en onderbouwingen op te nemen dan wel de daarvoor benodigde analyses uit te voeren	Het GVVP richten zich op de toekomst. In de verkenning voorafgaand aan het opstellen van het GVVP is de huidige situatie onderzocht. Dit bevat zowel de E-spraakreacties als verkeerstellingen, ongevallendata etc.	Reeds opgenomen
b	Indiener verzoekt een heldere visie te formuleren met kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen die gebruikt kunnen worden om de voortgang van de uitvoering te kunnen toetsen	De mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma hebben dezelfde doelen en thema's en ook de maatregelen sluiten op elkaar aan. Zo is bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid het doel dit te verbeteren. De ambitie is om aan het aantal slachtoffers terug te brengen naar nul. Om dit te bereiken nemen we maatregelen binnen de volgende thema's: 1. Snelheid binnen bebouwde kom, 2. Landbouwverkeer, 3. Gedragsbeïnvloeding & Educatie, 4. Weginrichting 60 km/u-zones, 5. Dijken. In het uitvoeringsprogramma zijn deze maatregelen concreet uitgewerkt.	Reeds opgenomen
c	Indiener verzoekt in het GVVP tot uitdrukking te laten komen hoe en met welke beleidsdocumenten het GVVP mede tot stand is gekomen.	Dit was wel onderdeel van de verkenningsfase. Daar waar dit relevant is daarmee rekening gehouden. Zo sluit bijvoorbeeld het fietsnetwerk aan op het fietsnetwerk van de regio Rivierenland en de Provincie Gelderland. De omgevingsvisie is tegelijk met het GVVP opgesteld. De thema's uit de omgevingsvisie komen ook terug in het GVVP.	Mobiliteits-visie aanpassen

d	Indiener verzoekt aan te geven hoe de gemeente de samenwerking met andere betrokken partijen gaat inrichten om te waarborgen dat de beoogde ambities ook daadwerkelijk waargemaakt kunnen worden	In hoofdstuk 6 van het uitvoeringsprogramma gaan we toevoegen welke rol de gemeente Buren neemt bij de maatregelen waarvoor samenwerking met andere partijen nodig is.	Uitvoerings-programma aanpassen
e	Indiener verzoekt de omgevingsvisie aan te grijpen om de ambities ten aanzien van duurzaamheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid om te zetten in een samenhangend pakket concrete maatregelen en deze in het verlenen van vergunningen af te dwingen. Denk onder andere aan deelauto's, laadpleinen op basis van lokaal opgewekte duurzame energie, ontmoedigingsbeleid voor parkeren van auto's op fossiele brandstof enzovoorts.	Het samenhangend pakket van concrete maatregelen is opgenomen in het uitvoeringsprogramma. De ambitie die daaruit spreekt sluit aan bij wat we uit e-spraak en de deskresearch hebben geconcludeerd en is samengevat in de mobiliteitsvisie.	Reeds opgenomen
f	Indiener verzoekt het GVVP aansluitend op de Ontwerp Omgevingsvisie te behandelen	Dit is aan de gemeenteraad.	Niet van toepassing
g	Indiener verzoekt een grondige analyse te doen naar het – toekomstige – gebruik van fietsroutes en normen te stellen die onder andere rekening houden met de diversificatie van het fiets- en soortgelijk verkeer. De fietsroutes moeten vervolgens voldoen aan die normen.	Dergelijke onderzoek worden op landelijk niveau uitgevoerd en liggen besloten in de richtlijnen en normen van het CROW. Deze passen we toe in de gemeente.	Geen
h	Indiener verzoekt een grondige analyse te doen in hoeverre en waar er discrepantie is tussen inrichting en gebruik van wegen. We verzoeken u een beleid te formuleren dat er in voorziet dat de vastgestelde discrepanties opgeheven worden.	Voor elke weg in de gemeente waar onderhoud nodig is, wordt onderzocht in hoeverre de bestaande inrichting van de nog aansluit bij het gebruik ervan en de aanliggende functies (woningen, voorzieningen, landbouw etc). Op het moment dat deze inrichting onvoldoende aansluit, wordt de weginrichting aangepast volgens het Duurzaam Veilig-principe (zie uitvoeringsprogramma par. 2.1)	Reeds opgenomen
i	Indiener verzoekt geen ruimte te bieden voor ontwikkeling van bedrijvigheid in buitengebied dat zwaar of frequent verkeer met zich meeneemt	Het al dan niet realiseren van ontwikkelingen in het buitengebied maakt geen onderdeel uit van het GVVP. Deze afweging wordt binnen de Omgevingsvisie gemaakt.	Niet van toepassing
j	Indiener verzoekt een concreet plan te maken met betrekking tot effectieve beïnvloeding van gedrag in het verkeer, namelijk de inrichting van de infrastructuur en handhaving. In dat verband verzoeken we om extra aandacht voor schoolomgevingen.	Een van de methode om het verkeersgedrag te beïnvloeden is het aanpassen van de infrastructuur. Dit is opgenomen bij onderdeel h van de reactie op deze zienswijze. Naast weginrichting is gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie de andere methode zie paragraaf 2.3 van uitvoeringsprogramma. De extra aandacht voor schoolomgevingen is opgenomen in paragraaf 2.5.	Reeds opgenomen
k	Indiener verzoekt een duidelijke keuze te maken wat betreft het doel en de typering van de wegen op de dijk. We stellen voor om de dijk vooral voor recreatief – langzaam – verkeer open te stellen. Dat is goed voor zowel de dagrecreatie als het welzijn van de omwonenden. Indiener verzoekt tevens die duidelijke keuze uit te voeren en actief in te brengen in regionale	In het GVVP is gesteld dat er nader onderzoek komt naar de situatie op de dijken. Het komen tot een keuze voor welke doelgroepen deze dijk bestemd is en welke maatregelen tegemoetkomen aan deze doelgroepen wordt hierin verder uitgewerkt. Dit passen we aan in het uitvoeringsprogramma.	Aanpassen uitvoerings-programma

	overleggen. Tenslotte verzoeken we de voortgang van het overleg en de uitvoering aan de inwoners van de gemeente periodiek terug te koppelen.		
l	Indiener verzoekt een samenhangend beleid te ontwikkelen dat meer gericht is op stimulering van duurzaam vervoer waarbij rekening gehouden wordt met: - De elektrische fiets - Openbaar vervoer dat op toegankelijke wijze aansluiting geeft met regionale verbindingen. Denk bijvoorbeeld met de NS stations. - Regionaal beleid	In hoofdstuk 5 van het uitvoeringsprogramma is een reeks maatregelen opgenomen om het fietsnetwerk te verbeteren en daarmee fietsgebruik te stimuleren. Wat betreft het openbaar vervoer zijn we een landelijke gemeente waarin het OV vooral faciliterend is. Door middel van het fietsnetwerk zijn de stations goed te bereiken. De stations zijn ook voorzien van P+R plaatsen. In regionaal verband wordt er aan gewerkt om de voorziengingen op deze stations verder te verbeteren.	Reeds opgenomen
m	Indiener verzoekt bij de aanbesteding van concessies hoge eisen te stellen die gericht zijn op duurzame bereikbaarheid	De gemeente is niet de concessie verlener dit is de provincie. Vanuit de regionale samenwerking hebben we invloed op de provincie om de juiste keuzes te maken.	Geen
n	Indiener verzoekt de forens nadrukkelijk met het duurzame openbaar vervoer te faciliteren	Het openbaar vervoer draagt ook bij aan een leefbare gemeente. Wat betreft het verduurzamen van woonwerk verkeer is in een landelijke gemeente zoals Buren het meest te bereiken met fietsstimulering en elektrisch rijden.	Geen
o	Indiener verzoekt in het GVVP een concreet parkeerbeleid te formuleren dat samenhangt met de Ontwerp omgevingsvisie. Met name de aspecten duurzaamheid en doelmatigheid dienen aan de orde te komen in dat beleid	In de op te stellen parkeernota nemen we dit mee (paragraaf 3.4 van het uitvoeringsprogramma).	Reeds opgenomen
p	Indiener verzoekt om een actieve en planmatige aanpak als onderdeel van het GVVP met betrekking tot de laadinfrastructuur. In dit plan dienen aan de orde te komen: - Zo snel mogelijk een dekkende infrastructuur - Bij voorkeur te voeden met - lokaal - duurzaam opgewekte energie - De plaatselijke energie coöperatie eCoBuren hierbij te betrekken	De visie hierop is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020. Gemeenteblad 2021, 109114 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; Gemeenteblad 2021, 228733 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)	Geen
q	Indiener verzoekt een analyse te doen naar de mogelijkheid van deelauto's en op grond van die analyse een sturend beleid te formuleren.	Zoals aangegeven willen we kiezen voor een faciliterende rol. De potentie voor deelauto's in een landelijke gemeente is laag. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. Daarom zetten we bijvoorbeeld in op het verbeteren van het fietsnetwerk waar meer mee te bereiken is.	Reeds opgenomen
r	Indiener verzoekt een plan met gekwantificeerde en gekwalificeerde doelen te ontwikkelen met betrekking tot een fietsnet dat onder andere voorziet in: - Meer fietspaden, met name op belangrijke routes	In het uitvoeringsprogramma is dit concreet gemaakt door maateregel 50: Het aandeel van verplaatsingen per fiets verhogen door in te zetten op de optimalisatie van het fietsnetwerk (zie hoofdstuk 5) en het uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie.	Reeds opgenomen

	- Fietspaden die qua inrichting aansluiten bij de gevarieerde aard van het gebruik - Veilige oversteekplaatsen - Het dusdanig inrichten van Erftoegangswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) dat deze veilig gebruikt kunnen worden door langzaam verkeer - Veilige stalling - Voorzieningen zoals rustpunten en laadfaciliteiten - Aansluiting op parkeerplaatsen ten behoeve van fietsende dagtoeristen - Aansluiting op NS stations	Daarnaast is het voorstel opgenomen 1,9 miljoen in het fietsnetwerk te investeren.	

Z.039209 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener verzoekt meer - samenhang tussen het GVVP en andere belangrijke beleidsdocumenten en dergelijke, aan te brengen . Bijvoorbeeld met de vigerende Visie voor een Bereikbaar Gelderland, Nota Economie, Uitvoeringsplan Mobiliteit Regio Rivierenland, Stappenplan snel-laden provincie Gelderland, Regionaal Mobiliteitsplan en Regionaal Economisch Ambitiedocument.	Dit was wel onderdeel van de verkenningsfase. Daar waar dit relevant is daarmee rekening gehouden. Zo sluit bijvoorbeeld het fietsnetwerk aan op het fietsnetwerk van de regio Rivierenland en de Provincie Gelderland.	Mobiliteits-visie aanpassen
b	De indiener mist de samenhang tussen het GVVP en het Ontwerp Omgevingsvisie.	Er is voor gekozen om beide documenten tegelijk en in onderlinge samenhang op te stellen en tegelijk voor te leggen aan de gemeenteraad. De omgevingsvisie is tegelijk met het GVVP opgesteld. De thema's uit de omgevingsvisie komen ook terug in het GVVP.	Geen
c	In het GVVP wordt nauwelijks gerefereerd aan onderzoek en analyses die volop beschikbaar zijn. De E-spraak lijkt maatgevend te zijn geweest. Hierdoor mist het concept GVVP uitvoeringsprogramma onzes inziens de koppeling naar de landelijke trends op het gebied van verkeers- en vervoersbeleid	Het GVVP richten zich op de toekomst. In de verkenning voorafgaand aan het opstellen van het GVVP is de huidige situatie onderzocht. Dit bevat zowel de E-spraakreacties als verkeerstellingen, ongevallendata etc.	Reeds opgenomen
d	Het concept GVVP uitvoeringsprogramma beschrijft een aantal plannen en maatregelen voor de komende jaren. Hieraan zouden kwantitatieve en kwalitatieve doelen vastgesteld moeten worden waaraan vervolgens gedurende de duur van GVVP de effectiviteit van de maatregelen getoetst worden. Wij missen dit aspect.	De mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma hebben dezelfde doelen en thema's en ook de maatregelen sluiten op elkaar aan. Zo is bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid het doel dit te verbeteren. De ambitie is om aan het aantal slachtoffers terug te brengen naar nul. Om dit te bereiken nemen we maatregelen binnen de volgende thema's: 1. Snelheid binnen bebouwde kom, 2. Landbouwverkeer, 3. Gedragsbeïnvloeding & Educatie, 4. Weginrichting 60 km/u-zones, 5. Dijken. In het uitvoeringsprogramma zijn deze maatregelen concreet uitgewerkt.	Reeds opgenomen
e	Het concept GVVP uitvoeringsprogramma meldt regelmatig monitoring en onderzoek.	Daar waar nodig is dit opgenomen in het uitvoeringsprogramma.	Reeds opgenomen

	Dit wordt echter onvoldoende geconcretiseerd.		
f	Volgens de indiener gaat het GVVP niet in op de benodigde infrastructurele maatregelen die nodig zijn voor de bouw van de 1.400 woningen uit het Ontwerp Omgevingsvisie.	In het GVVP is opgenomen dat voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de verkeerseffecten inzichtelijk moeten worden gemaakt. (3.1 uitvoeringsprogramma)	Reeds opgenomen
g	De indiener constateert dat er geen beleid is geformuleerd met betrekking tot het inrichten van waterstof infrastructuur, autonoom rijden en zaken als opladen/smart charging etc.	Voor waterstof en autonoom rijden verwachten we niet dat in de komende jaren dit zal leiden tot grote ruimtelijke veranderingen en is daarom niet opgenomen. Voor deelmobiliteit en laadinfrastructuur is wel beleid opgenomen.	Reeds opgenomen
h	Diverse opmerkingen ten aanzien van laadinfra EV's	De visie hierop is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020. Gemeenteblad 2021, 109114 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; Gemeenteblad 2021, 228733 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)	Geen
i	Diverse opmerkingen ten aanzien van deelvervoer	Zoals aangegeven willen we kiezen voor een faciliterende rol. De potentie voor deelauto's in een landelijke gemeente is laag. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. Daarom zetten we bijvoorbeeld in op het verbeteren van het fietsnetwerk waar meer mee te bereiken is.	Reeds opgenomen
j	De indiener mist proactief beleid voor laadvoorzieningen van elektrische fietsen en scooters en de realisatie van 'snelfietsroutes'.	De gemeente onderschrijft het belang van goede fietsvoorzieningen, zowel op netwerkniveau als bij stallingen. De inzet van laadvoorzieningen voor e-fietsen en e-scooters zien we als taak van de ondernemer/bewoners zelf. Deze kunnen ook beter inschatten wat de vraag is voor deze laadpunten voor hun locatie. Voor wat betreft de snelfietsroutes: in het uitvoeringsprogramma zijn voorstellen opgenomen om het fietsnetwerk te verbeteren.	Reeds opgenomen
k	Indiener verzoekt om in het GVVP een actief en planmatig plan op te nemen met betrekking tot de laadinfrastructuur. In dit plan dienen aan de orde te komen: - Zo snel mogelijk een dekkende infrastructuur - Bij voorkeur te voeden met - lokaal - duurzaam opgewekte energie - De plaatselijke energie coöperatie eCoBuren hierbij te betrekken - Passend vergunningenbeleid en eisen te aanzien van de nieuwbouw van woningen	De visie hierop is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020. Gemeenteblad 2021, 109114 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden;	Geen

		Gemeenteblad 2021, 228733 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)	
l	Indiener verzoekt op grond van een grondige analyse een sturend beleid te formuleren naar de mogelijkheid van deelauto's	Zoals aangegeven willen we kiezen voor een faciliterende rol. De potentie voor deelauto's in een landelijke gemeente is laag. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. Daarom zetten we bijvoorbeeld in op het verbeteren van het fietsnetwerk waar meer mee te bereiken is.	Geen
m	We verzoeken een plan met gekwantificeerde en gekwalificeerde doelen te ontwikkelen met betrekking tot een fietsnet dat onder andere voorziet in: - Meer fietspaden, met name op belangrijke routes - Fietspaden die qua inrichting aansluiten bij de gevarieerde aard van het gebruik - Veilige oversteekplaatsen - Het dusdanig inrichten van Erftoegangswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) dat deze veilig gebruikt kunnen worden door langzaam verkeer - Veilige stalling - Voorzieningen zoals rustpunten en laadfaciliteiten - Aansluiting op parkeerplaatsen ten behoeve van fietsende dagtoeristen - Aansluiting op NS stations	In het uitvoeringsprogramma is dit concreet gemaakt door maateregel 50: Het aandeel van verplaatsingen per fiets verhogen door in te zetten op de optimalisatie van het fietsnetwerk (zie hoofdstuk 5) en het uitvoeren van gedragscampagnes in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie. Daarnaast is het voorstel opgenomen 1,9 miljoen in het fietsnetwerk te investeren.	Reeds opgenomen
n	Indiener verzoekt een samenhangend beleid te ontwikkelen dat meer gericht is op stimulering van duurzaam vervoer waarbij rekening gehouden wordt met: - De elektrische fiets - Openbaar vervoer dat op toegankelijke wijze aansluiting geeft met regionale verbindingen. Denk bijvoorbeeld met de NS stations. - Regionaal beleid	In hoofdstuk 5 van het uitvoeringsprogramma is een reeks maatregelen opgenomen om het fietsnetwerk te verbeteren en daarmee fietsgebruik te stimuleren. Wat betreft het openbaar vervoer zijn we een landelijke gemeente waarin het OV vooral faciliterend is. Door middel van het fietsnetwerk zijn de stations goed te bereiken. De stations zijn ook voorzien van P+R plaatsen. In regionaal verband wordt er aan gewerkt om de voorziengingen op deze stations verder te verbeteren.	Reeds opgenomen
o	Indiener verzoekt bij de aanbesteding van concessies hoge eisen te stellen die gericht zijn op duurzame bereikbaarheid	De gemeente is niet de concessie verlener dit is de provincie. Vanuit de regionale samenwerking hebben we invloed op de provincie om de juiste keuzes te maken.	Geen
p	Indiener verzoekt de forens nadrukkelijk met het duurzame openbaar vervoer te faciliteren	Het openbaar vervoer draagt ook bij aan een leefbare gemeente. Wat betreft het verduurzamen van woonwerk verkeer is in een landelijke gemeente zoals Buren het meest te bereiken met fietsstimulering en elektrisch rijden.	Geen
q	Indiener verzoekt in het GVVP een concreet parkeerbeleid te formuleren dat samenhangt met de Ontwerp omgevingsvisie. Met name de aspecten	In de op te stellen parkeernota nemen we dit mee (paragraaf 3.4 van het uitvoeringsprogramma)	Reeds opgenomen

	duurzaamheid en doelmatigheid dienen aan de orde te komen in dat beleid		

Z.039215 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Wij onderschrijven de dringende wens (visie) om verkeer te weren in de kern van Beusichem (de Markt). In het uitvoeringsprogramma GVVP zien wij echter geen maatregelen terug die dit zouden kunnen realiseren.	In het uitvoeringsprogramma is de maatregel 'Onderzoek verbinding N320 – veerpont en herinrichting wegen binnen de bebouwde kom van Beusichem' opgenomen. De uitkomsten van dit onderzoek gebruiken we om te zien of maatregelen nodig zijn voor de bredere verkeerscirculatie in Beusichem (waaronder de Mark).	Reeds opgenomen
b	Wij onderschrijven de wens om de route N320, Beijerdstraat, Smalriemseweg, Veerweg v.v. veiliger te maken. Buiten het afschermen van fietsers van deze route, zien wij in het uitvoeringsprogramma GVVP enkel verkeersbeperkende maatregelen. Gezien de gewenste groeiontwikkelingen, is de verwachting dat de verkeersintensiteit op deze route sterk zal verhogen. Wij zien in het uitvoeringsprogramma echter geen maatregelen die dergelijke verhoging mogelijk maken.	Onderzoek naar de verkeerseffecten van groeiontwikkelingen moet uitwijzen of hiervoor maatregelen nodig zijn.	Geen
c	In het uitvoeringsprogramma worden enkele (verkeersbeperkende) maatregelen aangegeven om verkeersveiligheid van de Ganssteeg te verhogen. Hier wordt niet gesproken over maatregelen voor de Heuvel, terwijl het feitelijk gaat om één route tussen het dorp en de N320. Graag zouden wij zien dat het uitvoeringsprogramma expliciet aangeeft welke maatregelen op de Heuvel getroffen gaan worden voor verbetering van de veiligheid, maar ook het mogelijk maken van een intensiteitsverhoging en het voorkomen van overlast.	Het gaat inderdaad om een route die we in samenhang moeten beoordelen.	Maatregel 12 wordt aangevuld met De Heuvel
d	Wat de indiener zorgen baart is de aansluiting van de veilige fietsroute Pietersteeg met de Heuvel. Gezien het ontbreken van maatregelen voor de Heuvel vraagt de indiener zich af hoe hier de veiligheid van fietsers (en wandelaars) wordt gerealiseerd en welke maatregelen daarvoor ingesteld gaan worden.	Zie c	Niet van toepassing

Z.039216 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Indiener verzoekt aan te sluiten op uitgangspunten en doelstellingen van eerdere GVVP en deze ook zo te benoemen en verandering in visie/uitgangspunten ook zo te benoemen;	Het GVVP richten zich op de toekomst. In de verkenning voorafgaand aan het opstellen van het GVVP is ook het GVVP uit 2005 en 2012 betrokken.	Geen
b	Indiener verzoekt de huidige situatie duidelijk te beschrijven en deze als nulmeting te benoemen ,gebaseerd op de daarvoor gebruikelijke metingen, analyses en onderbouwingen,	Het GVVP richten zich op de toekomst. In de verkenning voorafgaand aan het opstellen van het GVVP is de huidige situatie onderzocht. Dit bevat zowel de E-	Reeds opgenomen

	daar waar deze ontbreken wel de daarvoor benodigde metingen en analyses uit te voeren;	spraakreacties als verkeerstellingen, ongevallendata etc.	
c	Indiener verzoekt om een duidelijke inschatting/berekening van de consequenties van verschillende ontwikkelingen binnen de gemeente buren en haar kernen per thema in kaart te brengen;	De relevante ontwikkelingen zijn opgenomen in het GVVP.	Reeds opgenomen
d	Indiener verzoekt tot het formuleren van een heldere visie met kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen, die gebruikt kunnen worden om de voortgang van de ontwikkeling van en de uitvoering van plannen te kunnen toetsen;	Het GVVP voorziet in een heldere visie met kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen. Zo is bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid het doel dit te verbeteren. De ambitie is om aan het aantal slachtoffers terug te brengen naar nul. Om dit te bereiken nemen we maatregelen binnen de volgende thema's: 1. Snelheid binnen bebouwde kom, 2. Landbouwverkeer, 3. Gedragsbeïnvloeding & Educatie, 4. Weginrichting 60 km/u-zones, 5. Dijken. In het uitvoeringsprogramma zijn deze maatregelen concreet uitgewerkt.	Reeds opgenomen
e	Indiener verzoekt in het GWP duidelijk aan te geven op met welke beleidsdocumenten (NVVP, PVVP etc) het GVVP aansluit en welke keuzes er gemaakt zijn en waarom;	Dit was wel onderdeel van de verkenningsfase. Daar waar dit relevant is daarmee rekening gehouden. Zo sluit bijvoorbeeld het fietsnetwerk aan op het fietsnetwerk van de regio Rivierenland en de Provincie Gelderland.	Mobiliteits-visie aanpassen
f	Indiener verzoekt om toe te lichten welke ambitie de gemeente heeft ten aanzien van de mobiliteitstransitie en hoe de gemeente denkt dit te bewerkstelligen;	De mobiliteitstransitie wordt grotendeels gedreven door toenemende verstedelijking. De gemeente Buren is een landelijke gemeente en zal ook in de toekomst geen stedelijk milieu ontwikkelingen. Duurzaamheid van vervoer is wel een speerpunt in het plan.	Reeds opgenomen
g	Indiener verzoekt een duidelijke handelingsstrategie hoe het gestelde ambitieniveau en hoofddoel(en) wordt gerealiseerd en de (mogelijke/ noodzakelijke) keuze/volgorde zal worden bepaald;	Het GVVP voorziet in een uitvoeringsprogramma waarin de concrete maatregelen zijn opgenomen.	Reeds opgenomen
h	Indiener verzoekt aan te geven hoe de gemeente de samenwerking met andere betrokken partijen gaat inrichten, om te waarborgen dat de beoogde ambities ook daadwerkelijk waargemaakt kunnen worden;	In hoofdstuk 6 van het uitvoeringsprogramma gaan we toevoegen welke rol de gemeente Buren neemt bij de maatregelen waarvoor samenwerking met andere partijen nodig is.	Uitvoerings-programma aanpassen
i	Indiener verzoekt de Omgevingsvisie aan te grijpen om de ambities ten aanzien van duurzaamheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid om te zetten in een samenhangend pakket concrete maatregelen en deze in het verlenen van vergunningen af te dwingen. Denk onder andere aan deelauto's, laadpleinen op basis van lokaal opgewekte duurzame energie, ontmoedigingsbeleid voor parkeren van autos op fossiele brandstof enzovoorts;	Het samenhangend pakket van concrete maatregelen is opgenomen in het uitvoeringsprogramma. De ambitie die daaruit spreekt sluit aan bij wat we uit e-spraak en de deskresearch hebben geconcludeerd en is samengevat in de mobiliteitsvisie.	Reeds opgenomen
j	Indiener verzoekt het GWP aansluitend op de Ontwerp Omgevingsvisie te behandelen,	Dit is aan de gemeenteraad.	Niet van toepassing
k	Indiener verzoekt inzicht te geven in hoe de financiële dekking van de beoogde	Dit wordt duidelijk als het GVVP wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.	Niet van toepassing

	maatregelen zich verhoud ten aanzien van de gemeentelijke (jaar)begroting		
l	Indiener verzoekt in het GVVP en het (concept) Uitvoeringsprogramma duidelijk aan te geven welke methodes en metingen zijn gebruikt voor het meten van de Verkeers- en Vervoersgegevens op de verschillende wegcategorieën en duidelijk inzichtelijk te maken wat de toe- en/of afname van de verkeersintensiteit is.	De verkeersintensiteiten worden gemeten door middel van verkeerstellingen. Het is niet nodig deze op te nemen in het GVVP.	Geen
m	Indiener verzoekt duidelijke en overzichtelijke wegcategorieën op zowel de overzichtskaart als deelkaarten per kern te opnemen zodat de juiste wegcategorie kan worden aangegeven.	Figuur 2.1 geeft inzicht in de wegcategorieën. Er zijn geen wijzigingen van de komgrens voorzien.	Reeds opgenomen
n	Indiener verzoekt in het overzicht van wegcategorieën om de 50 km/uur wegen in de gemeente expliciet aan te geven, omdat vrijwel elke kern 50 km/uur wegen heeft, hier is het verstandig aan te geven bij welke wegcategorie deze wegen horen;	Dit is opgenomen op figuur 2.1.	Reeds opgenomen
o	Indiener verzoekt bij alle wegen naast de wegcategorie ook de functie op basis van het (gewenste) gebruik toe te voegen, dus wat zijn de hoofdroutes door de kernen en voor wie (voetgangers, fietsers, auto, vrachtlandbouw en recreatie	De weergegeven indeling in gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en het hoofdfietsnetwerk voorziet hierin.	Reeds opgenomen
p	De mobiliteitsvisie en (concept) Uitvoeringsprogramma sluiten niet goed op elkaar aan, buiten sommige omissies is het aan te bevelen de herkomst van informatie en analyses te vermelden bij conclusies die in beide documenten worden getrokken;	De mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma hebben dezelfde doelen en thema's en ook de maatregelen sluiten op elkaar aan. Zo is bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid het doel dit te verbeteren. De ambitie is om aan het aantal slachtoffers terug te brengen naar nul. Om dit te bereiken nemen we maatregelen binnen de volgende thema's: 1. Snelheid binnen bebouwde kom, 2. Landbouwverkeer, 3. Gedragsbeïnvloeding & Educatie, 4. Weginrichting 60 km/u-zones, 5. Dijken. In het uitvoeringsprogramma zijn deze maatregelen concreet uitgewerkt.	Reeds opgenomen
q	Indiener verzoekt overzichtskaart van het push en pull beleid van de gemeente voor de wegen in het buitengebied met een onderbouwing/afwegingen per locatie betreffende de genomen/te nemen keuzes. Op dit moment wordt dit geheel niet duidelijk;	Er bestaat geen kaart met de push en pull maatregelen. Bij groot onderhoud bekijken we de weg de weginrichting kritisch en toetsen we of er mogelijkheden zijn om wegen in het buitengebied af te waarderen.	Geen
r	Indiener verzoekt de gemeente na te denken om pro-actieve middelen in te zetten zoals aangegeven met snelheidsborden om het gedrag te beïnvloeden:	In paragraaf 2.3 van het uitvoeringsprogramma is beschreven op welke wijze we inzetten op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie	Reeds opgenomen
s	Indiener verzoekt de gemeente om op basis van de metingen en informatie die deze middelen kunnen opleveren, gericht te handhaven na de plaatsingsperiode van deze middelen. Dit appelleert aan het feit dat het fenomeen "waarschuwen en direct daarna handhaven" direct gevolg heeft;	In paragraaf 2.4 van het uitvoeringsprogramma is beschreven wat we doen ten aanzien van snelheidsmonitoring bij meldingen.	Reeds opgenomen

t	Educatie kan bij jonge verkeersgebruikers, echter hierdoor bereikt men niet de oudere jongeren en volwassen verkeersdeelnemers, waar er sprake is van ingesleten gedrag;	Ook oudere jongeren en volwassen verkeersdeelnemers zijn doormiddel van gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie te bereiken.	Geen
u	Indiener verzoekt de gemeente de balans van maatregelen rondom schoolomgevingen te heroverwegen, het gedrag van ouders en kinderen is door scholen slechts beperkt te beïnvloeden. De scholen zijn geen politie of handhavers. Natuurlijk kunnen scholen de gemeente helpen de juiste vorm te vinden van de inrichting van de openbare omgeving en het gedrag te positief te beïnvloeden;	Maatregelen rondom scholen hebben het meeste effect als scholen, gemeente en andere betrokkenen samen optrekken. Zoals in paragraaf 2.5 van het uitvoeringsprogramma is aangegeven is de gemeente verantwoordelijk voor een veilige openbare infrastructuur.	Geen
v	Indiener verzoekt een duidelijke keuze te maken wat betreft het doel en de typering van de wegen op de dijk. Gezien het verkeer op de zijn er verschillende gebruikers groepen op verschil/ende tijdstippen op de dag. Graag gaan wij met de gemeente, bewoners in gesprek om te kijken naar een passende oplossing voor deze toch complexe situatie. Als er een oplossing uit dit overleg komt, vragen wij de gemeente deze actief in te brengen in regionale overleggen. Tenslotte verzoeken we de voortgang van het overleg en de uitvoering aan de inwoners van de gemeente periodiek terug te koppelen;	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken. Hierin nemen we uw zienswijze mee.	Aanpassen in uitvoerings-programma
w	Indiener verzoekt de maatregelenlijst verkeersveiligheid te baseren op meldingen, monitoring en analyse. Op basis daarvan de mogelijke maatregelen bespreken met de directe omwonende. Naast de maatregelen ook de financiële consequenties mee nemen in het totale beleid en het totale budget per jaar. Dit kan een prioriteitenlijst opleveren waarin nog keuzes gemaakt worden betreffende de volgorde van de verschillende maatregelen.	De maatregelenlijst verkeersveiligheid in het uitvoeringsprogramma is reeds gebaseerd op meldingen (zoals bekend bij de gemeente en aangevuld met de uitkomsten van e-spraak), monitoring (verkeerstellingen en ongevalscijfers) en analyse (beoordeling van de meldingen deze gegevens). Ook de prioriteit is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.	Reeds opgenomen
x	Indiener verzoekt het hoofdstuk Bereikbaarheid verder aan te vullen en uit te werken tot een compleet beleid en uitwerking en de aansluiting op het Nationaal en Regionaal beleid;	In het uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen uitgewerkt. Het beleid is opgenomen in het mobiliteitsvisie deel.	Reeds opgenomen
y	Indiener verzoekt om daarbij specifiek aandacht te besteden aan de bereikbaarheid en aanrijtijden van de hulpdiensten.	De bereikbaarheid en aanrijtijden van de hulpdiensten maken geen onderdeel uit van het GVVP	Geen
z	Indiener verzoekt betreffende het OV meer aandacht voor de doelgroepen die gebruik maken van dit type vervoer en visie/beleid en speerpunten verder uitwerken.	Wat betreft het openbaar vervoer zijn we een landelijke gemeente waarin het OV vooral faciliterend is. De gemeente ziet ook kansen in een fijnmaziger openbaar vervoernetwerk. Tegelijk weten we dat we ook realistisch moeten zijn: een rendabele dienstregeling voeren in een landelijke gemeente is al een hele opgave. Hier komt bij dat de gemeente geen concessieverlener is, maar de provincie.	Geen
aa	Indiener verzoekt in relatie tot het hoofdstuk Bereikbaarheid meer aspecten uitwerken die in onze mening beleid zouden moeten zijnen de uitwerkingen daarvan, die passen bij het thema Duurzaamheid;	In de mobiliteitsvisie is het beleid opgenomen in het uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen opgenomen.	Reeds opgenomen

ab	Indiener verzoekt het hoofdstukken compleet te maken met paragrafen betreffende Auto- en Fietsverkeer;	De maatregelen om de bereikbaarheid van het autoverkeer te verbeteren zijn opgenomen in de maatregelenlijst in het uitvoeringsprogramma. Voor de bereikbaarheid met de fiets is hoofdstuk 5 opgenomen.	Reeds opgenomen
ac	Indiener verzoekt een visie beleid te ontwikkelen voor parkeervoorzieningen voor fiets(dag)toeristen:	De gemeente heeft geen specifieke parkeervoorzieningen voor fiets(dag)toeristen.	Geen
ad	Indiener verzoekt het beleid en de uitwerking daarvan verder aan te vullen met een visie/beleid ten aanzien van nieuwe aspecten betreffende Bereikbaarheid: - Deelmobiliteit - Laadinfrastructuur voor het stimuleren van autoverkeer/fietsverkeer	Zoals aangegeven willen we kiezen voor een faciliterende rol ten aanzien van deelmobiliteit. De potentie voor deelauto's in een landelijke gemeente is laag. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto's in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering. Daarom zetten we bijvoorbeeld in op het verbeteren van het fietsnetwerk waar meer mee te bereiken is. De visie op laadinfrastructuur is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020. Gemeenteblad 2021, 109114 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; Gemeenteblad 2021, 228733 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)	Geen
ae	Indiener verzoekt een meer actieve en planmatige aanpak ten aanzien van duurzaamheid van de gemeente vast te leggen in het GWP en het uitvoeringsprogramma;	Dit is vastgelegd in bijvoorbeeld: de Klimaatvisie Buren (https://www.buren.nl/wp-content/uploads/2021/01/Duurzaamheid-BUR20-Beleidsnota-Klimaatvisie_DEF.pdf) en in de Warmtetransitie Buren 2022-2024 (https://www.buren.nl/wp-content/uploads/2021/12/Warmtetransitie-Buren-2022-2024-inclusief-bijlagen.pdf)	Niet van toepassing
af	Indiener verzoekt de relatie met de mobiliteitstransitie te benoemen;	De mobiliteitstransitie is geen doel op zich en wordt grotendeels gedreven door toenemende verstedelijking. De gemeente Buren is een landelijke gemeente en zal ook in de toekomst geen stedelijk milieu ontwikkelingen. Het terugdringen van autoverplaatsingen is voor de gemeente Buren geen doel. Wel willen we het fietsgebruik stimuleren. Duurzaamheid van vervoer is wel een speerpunt in het plan.	Geen
ag	Indiener verzoekt een meer integrale visie te ontwikkelen betreffende de laadinfrastructuur	De visie hierop is beschreven in de beleidsnota laadpalen van oktober 2020.	Geen

	voor het auto- en fietsverkeer in samen werking met niet alleen marktpartijen, maar ook met partijen als eCoBuren of gelijkwaardige lokale en landelijke partijen;	Gemeenteblad 2021, 109114 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl) In de beleidsregels laadpalen van 14 juli 2021 staat de verdere uitwerking omdat het wenselijk is kaders te stellen onder welke voorwaarden er wordt meegewerkt aan oplaadpunten/-infrastructuur voor elektrisch rijden; Gemeenteblad 2021, 228733 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)	
ah	Indiener verzoekt geen vraag gestuurd beleid te voeren, maar een actief, vanuit beleid en visie doelen verwerken in het uitvoeringsprogramma en hier heldere en meetbare tijdstrajecten aan te verbinden;	Zie reactie onderdeel ag	Niet van toepassing
ai	Indiener verzoekt een beleid te ontwikkelen zodat het autoverkeer voor korte afstanden minder gebruikt gaat worden. Binnen kernen kan dat met het realiseren geschikte fiets- en wandelroutes;	Het terugdringen van autoverplaatsingen is voor de gemeente Buren geen doel. Wel willen we het fietsgebruik stimuleren. In hoofdstuk 5 is opgenomen op welke maatregelen we hiervoor nemen.	Reeds opgenomen
aj	Indiener verzoekt in het beleid rondom duurzame vervoersvormen ook de aspecten mee te nemen als veilige stallingen, rustplaatsen bij recreatie- en toeristische hotspots;	Zoals opgenomen in paragraaf 4.3 zijn naast het fietsnetwerk ook de overige fietsvoorzieningen belangrijk, zoals het bieden van goede en voldoende fietsenstallingen, routeinformatie en rustpunten voor recreatieve fietsers.	Reeds opgenomen
ak	Indiener verzoekt bij het uitwerken van het Fietsnetwerk voldoende onderbouwing en onderzoek te gebruiken bij het opstellen van het Fietsnetwerk, met daarbij het onderscheid van de (verschillende) wensen uitgangspunten behorende bij de verschillende gebruikers van het fietsnetwerk;	Het fietsnetwerk zoals opgenomen in het GVVP is vooral gericht op de utilitaire gebruikers (zoals woon-werk en woon-school). Het recreatieve netwerk is niet opgenomen in het GVVP. Dit zou een plek kunnen krijgen in een eventueel recreatiebeleid.	Geen
al	Indiener verzoekt de Laadinfrastructuur voor het Auto- en Fietsverkeer niet als losstaande voorzieningen te zien, maar te zoeken naar samenhang die aantrekkelijk kan zijn voor het gebruik en de exploitatie voor marktpartijen (bijvoorbeeld parkeerplaats voor fiets(dag)recreatie met laadinfrastructuur voor zowel voor Auto als Fiets in combinatie met toeristische plekken)	Openbare laadinfrastructuur voor fietsen wordt in Nederland nauwelijks meer gerealiseerd. Enerzijds omdat fietsers daar weinig gebruik van maken, omdat het bereik van de accu's tegenwoordig voldoende is. Anderzijds omdat horeca voldoende voorziet in deze voorzieningen.	Geen

Z.039235 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Participatie is niet afgemaakt.	De participatie voor specifiek het GVVP bestaat uit E-spraak, de verkeerstafels bij de kernenronde, een bijeenkomst met diverse stakeholders en deze terinzagelegging. Daarnaast zijn ook de bij de bijeenkomst en voor de omgevingsvisie benoemde aandachtspunten voor het GVVP meegenomen	Reeds opgenomen

b	"..ook de weggebruiker zelf is verantwoordelijk voor een veilige en duurzaam verkeer- en vervoerssysteem: Deze benadering levert niet een werkend systeem op.	Deze zin is opgenomen met het doel bewustwording te creëren dat elke individuele weggebruiker een bijdrage kan leveren aan een veiliger verkeer- en vervoerssysteem.	Reeds opgenomen
c	In de visie en het pakket aan maatregelen is nauwelijks een probleemanalyse terug te vinden, die een conclusie rechtvaardigen, dat 'het lek nu boven water boven water moet zijn' en dat we weten waaraan gewerkt moet worden.	In de eerste fase van het proces om te komen tot een nieuw GVVP (de verkenning) zijn de ongevallen en de toedracht daarvan geanalyseerd ook de e-spraak met de beleefde onveiligheid geven een indicatie van het probleem. Op basis daarvan is tot de benoemde 5 aspecten gekomen die zijn opgenomen in de visie onder verkeersveiligheid.	Geen
d	Volgens de indiener is het raadzaam om het gebied in de Linge zone en Lingemeren integraal aan te duiden als recreatiegebied, waar recreatieve gebruikers, de primaire gebruikers zijn van de wegen. Er zal dan een 'gast-gebruik' voor auto's zijn.	Bij de inrichting van wegen is een geloofwaardige snelheidslimiet van groot belang. Het landelijke karakter van de Linge-zone en Lingemeren maken een maximumsnelheid van 30-km/h ongeloofwaardig. In dit gebied zijn naast recreanten ook andere gebruikers zoals bewoners en agrarische bedrijven met hun eigen belangen.	Geen
e	Volgens de indiener betekent de aandacht voor landbouwverkeer dat voor het recreatie kerngebied Lingemeren en de Linge zone alleen land- en tuinbouw bestemmingsverkeer toegestaan wordt en dat landbouwroutes niet door het recreatiegebied rijden, indien de route loopt naar een perceel, dat buiten het recreatiegebied gelegen is.	Helaas is het niet zo zwartwit. Een verbod op doorgaand vrachtverkeer in het buitengebied is in de praktijk niet haalbaar en niet te handhaven. Het gaat er om dat we willen stimuleren dat het vrachtverkeer als het mogelijk is kiest voor routes die daarvoor geschikt zijn.	Geen
f	"…dat de meeste verkeersongevallen ontstaan door een menselijke fout" Het lijkt hier op een blame-game. Het zou niet aan de inrichting van de wegen kunnen liggen. Het zou beter zijn om het lerend vermogen van overheden te vergroten, zoals dat in Scandinavische landen gedaan wordt. Per ongeval wordt een analyse gemaakt, welke oorzaken meegespeeld kunnen hebben en welke ingrepen nodig zijn om dit type van ongevallen in de toekomst te voorkomen.	Omdat de meeste verkeersongevallen ontstaan door een menselijke fout is het dus belangrijk om zowel de infrastructuur veiliger te maken als veilig verkeersgedrag te stimuleren. De suggestie dat hier een keuze wordt gemaakt is onjuist.	Geen
g	Op veel 60 km/u wegen is deze maximumsnelheid te hoog in vergelijking tot de snelheid van andere weggebruikers.	We streven er naar de 60 km/h wegen zo in te richten dat een maximumsnelheid van 60 km/h uur realistisch is en verkeersveilig ook voor de andere weggebruikers.	Geen
h	Indiener mist een visie en strategie voor de dijken en wil de dijken veranderen in langzaam verkeer hoofdroutes.	Hoofdfietsroutes zijn gebaseerd op utilitair fietsverkeer (zoals woon-werk en onderwijs gerelateerd). De Rijnbanddijk heeft een meer recreatieve functie. De inrichting moet passen bij de utilitaire en/of recreatieve functie. In het onderzoek naar de dijken wordt dit verder uitgewerkt (maatregel 5)	Reeds opgenomen
i	Indiener geeft aan dat lijkt te worden ingestoken op tijd en snelheid en dat dat een eenzijdige benadering voor bereikbaarheid.	Dit is niet juist. Het gaat er ook om dat verkeer geen onnodig oponthoud ondervindt en bestemmingen goed bereikbaar zijn voor alle vervoersmiddelen.	Reeds opgenomen

j	De indiener doet het voorstel een deel van de ‘kruipdoor’-verbindingen te herstellen, zodat mensen worden aangemoedigd om lopend of fietsend te gaan.	Hoewel we weten dat de auto van groot belang is gaan we ook inzetten op het verbeteren van de fietsverbindingen zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma	Reeds opgenomen
k	De indiener wil meer aandacht voor het openbaar vervoer naar recreatieve bestemmingen	De gemeente ziet ook kansen in een fijnmaziger openbaar vervoernetwerk. Tegelijk weten we dat we ook realistisch moeten zijn: een rendabele dienstregeling voeren in een landelijke gemeente is al een hele opgave. Hier komt bij dat de gemeente geen concessieverlener is, maar de provincie.	Geen
l	In de Corona crisis zagen we dat Gemeenschappelijke Regeling Uiterwaarde als eerste in Nederland, besloot om de pontjes, niet meer te laten varen. Dit terwijl mensen meer dan ooit de buitenlucht met fietsen en wandelen nodig hadden.	Daarom vinden we het ook belangrijk dat de veerdiensten en de kwaliteit daarvan behouden blijft.	Reeds opgenomen
m	Indiener stelt een beleid voor waarin autogebruik wordt ontmoedigd door autobereikbaarheid van recreatief/toeristisch bestemmingen te verslechteren.	Een goede autobereikbaarheid voor recreatief/toeristisch bestemmingen is naast de bereikbaarheid met bijvoorbeeld ook belangrijk. Woon- en werklocaties en andere bestemmingen moeten goed bereikbaar zijn voor álle vervoersmiddelen.	Geen
n	Er is nog meer winst te behalen, met de conversie naar OV en fiets. De duurzaamheidswinst van elektrische auto’s blijkt beperkt.	De gemeente kiest er bewust voor om op beide in te zetten: zowel verduurzaming van het wagenpark als inzet op gebruik van de fiets en behoud van openbaar vervoer.	Reeds opgenomen
o	Het zou helpen, als de gemeente wel een positie neemt in het systeemdenken van deelautosystemen.	De positie van de gemeente is dat het positief staat tegenover deelautosystemen. We willen initiatieven vanuit de markt steunen en die ook ruimtelijk faciliteren, maar voeren daarin niet het voortouw: dit is aan de markt. De afgelopen jaren waren er 2 initiatieven in Ingen en Buren met deelauto’s in samenwerking met de provincie Gelderland. De deelname was gering.	Reeds opgenomen
p	Wat hier meegenomen zou moeten worden is de afstanden vanuit verschillende delen van gemeente Buren van en naar belangrijke OV hubs/stations in de regio. Kaartjes met “fiets-minuten-afstanden-zones” per station Culemborg, Geldermalsen, Tiel, Kesteren, Rhenen) met voorbeelden van snelle en autoluwe routes zou kunnen inspireren.	Het fietsnetwerk van de gemeente Buren sluit aan bij de routes uit het Regionaal Fietsplan van de regio Rivierenland. Hierbij takken we als gemeente aan bij de verkenning van de snelle fietsroute Geldermalsen – Tiel - Kesteren en verder oostwaarts. Deze vormt een belangrijke ontsluiting van stations/OV-hubs per fiets.	Geen
q	Indiener geeft aan dat niet alleen bestemmingen binnen de gemeente buren maar ook buiten de gemeente buren met de fiets bereikbaar zijn.	Dat is juist en wordt aangepast.	Aanpassen mobiliteits-visie
r	Gezien de elektrificatie van (school)fietsen kan het laaghangend fruit van de Gastvrije Dijken worden overwogen.	De verbinding parallel aan de N320 is voor meer bestemmingen een snellere route dan de dijk.	Geen
s	“De fiets is overigens niet alleen een duurzaam vervoermiddel” Daarom mag verwacht worden, dat de maatschappelijke kosten en baten meegewogen worden in het beschikbaar	Vanuit de visie dat bestemmingen in de gemeente buren voor alle vervoerwijzen bereikbaar zijn, wordt er in het GVVP en het Uitvoeringsprogramma zowel ingezet op de auto als op de fiets. Tegelijk hebben we te	Geen

	stellen van ruimte aan vervoersmiddelen. Nu is het nog zo, dat het 95 procent dominant de auto is met hier en daar een fietspad. Er zijn steden als Houten, die het omdraaien en kiezen om fietsverbindingen als hoofdstructuur te zien en vervolgens de auto een schil (rondweg) aan te bieden en een korte verbindingen naar de wijken. Allerlei tussendoor verbindingen voor de auto, worden ontmoedigd.	maken met veel bestaande structuren. Hierdoor is een volledige omdraaiing van autohoofdstructuur naar fietshoofdstructuur niet realistisch. We kiezen er voor om met kleinere ingrepen het fietsen in de gemeente Buren aantrekkelijker te maken.	
t	De gemeente moet zich afvragen of het faciliteren van het autogebruik de juiste weg is.	Voor de inwoners en bezoekers van de gemeente Buren is de auto een belangrijk vervoermiddel.	Geen
u	Het participatieproces is te beperkt	Zie onderdeel a	Reeds opgenomen
v	Voor veel 60 km/h wegen zou een maximumsnelheid van 40 km/h beter zijn	We houden ons aan de landelijke richtlijnen en indeling van wegen waarmee we bijdrage aan de herkenbaarheid. Een maximumsnelheid van 40km/h is daar geen onderdeel van	Geen
w	Indiener vraagt zich af of de conclusie van het rapport over het afwaarderen van lokale wegen in het buitengebied wel juist is, maar geeft ook aan dit rapport niet te kennen.	In dat rapport is dit nader uitgewerkt.	Reeds opgenomen
x	Indiener onderschrijft het belang van educatie, campagnes en handhaving	De gemeente Buren is het daar mee eens.	Reeds opgenomen
y	Indiener geeft aan dat er in het traject Grotebrug over de Linge/Mauriksestraat/Zoelense Zandweg/Kanaalweg Oost de afgelopen 3 jaren meer dan 6 geregisteerde ongevallen hebben plaatsgevonden.	Uit de database met daarin de geregistreerde ongevallen blijkt dat er geen ongevallenconcentraties (6 geregistreerde ongevallen binnen 3 jaar) in de gemeente Buren zijn	Reeds opgenomen
z	Indiener stelt dat door het grondstoffenbedrijf in de Linge Zone jaarlijks onnodige ongevallen veroorzaakt.	Dit beeld komt niet overeen met de ongevallen gegevens	Geen
aa	Indiener vraagt meer aandacht voor de verkeerssituatie op de dijken	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken.	Aanpassen in uitvoerings-programma
ab	Indiener geeft aan dat het een vereisten is om met een systeemanalyse te komen en vervolgens een programma te ontwikkelen dat op onderdelen van het systeem verbeteringen gaat aanbrengen, zodat het geheel beter gaat functioneren. Nu lijkt het alsof we ieder keer op basis van signalen brandjes gaan blussen, zonder oog te houden voor de samenhang-der-dingen.	De mobiliteitsvisie geeft de samenhang van de verschillende aspecten van het mobiliteitsbeleid van gemeente buren. In het uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen uitgewerkt.	Reeds opgenomen
ac	De indiener wil meer aandacht voor het openbaar vervoer naar recreatieve bestemmingen	De gemeente ziet ook kansen in een fijnmaziger openbaar vervoernetwerk. Tegelijk weten we dat we ook realistisch moeten zijn: een rendabele dienstregeling voeren in een landelijke gemeente is al een hele opgave. Hier komt bij dat de gemeente geen concessieverlener is, maar de provincie.	Geen

ad	Wat hier meegenomen zou moeten worden is de afstanden vanuit verschillende delen van gemeente Buren van en naar belangrijke OV hubs/stations in de regio. Kaartjes met “fiets-minuten-afstanden-zones” per station Culemborg, Geldermalsen, Tiel, Kesteren, Rhenen) met voorbeelden van snelle en autoluwe routes zou kunnen inspireren.	Zie onderdeel p	Geen

Z.038902 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	De indiener doet het voorstel in het GVVP een vijfde doelstelling toe te voegen: “Ruimte voor Lopen; faciliteren en stimuleren van wandelmogelijkheden”.	We onderschrijven het belang van lopen in de gemeente Buren. Daarom passen we de doelstelling aan. In het onderdeel “Verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving” voegen we het belang van lopen toe.	Aanpassen mobiliteits-visie
b	De indiener geeft het advies om het STOMP-principe te hanteren voor het GVVP en in de uitwerking van het uitvoeringsprogramma.	We zijn bekend met het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privé auto), maar hebben er in deze visie voor gekozen dit niet te hanteren. Dit omdat het STOMP-principe uitgaat van een rangorde in het belang van modaliteiten. De gemeente vindt deze prioritering niet passen bij de gemeente Buren. Voorbeeld: vanwege de lage dichtheden in de gemeente is inzet op de fiets effectiever dan inzet op de voetganger.	Geen
c	De indiener geeft het voorbeeld in het GVVP een extra kaartje toe te voegen van het gebied van de gemeente Buren met daarin opgenomen de hoofdinfrastructuur voor voetgangers met daarin herkenbaar alle bestaande lokale, regionale en nationale recreatieve wandelroutes in uw gemeente.	We nemen geen recreatieve routes op in het plan, zoals we ook geen recreatieve fietsroutes opnemen.	Geen
d	Er kan in de visie uitgesproken worden dat u kansen wilt benutten om in de bermen een voetpad te maken als er langs fiets- of autoroutes gewandeld moet worden. Dit geldt ook voor de dijken.	In de mobiliteitsvisie voegen we bij bereikbaarheid een kopje lopen toe waarin we het belang van loopverbindingen benadrukken	Aanpassen mobiliteits-visie
e	De indiener vraagt of het een mogelijkheid is om aan de bermzijde van fietspaden een witte streep aan te brengen.	Bij het nadere ontwerp van maatregelen uit het uitvoeringsprogramma nemen we deze suggestie mee.	Geen

Z.039707 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	De indiener vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid op de Terweistraat en Uiterdijk. Hier wordt op delen het voetpad gemist en oversteken wordt als onveilig ervaren.	Op basis van tellingen uit 2016, 2015 en 2006 blijkt dat de intensiteit dermate laag is (<1500 motorvoertuigen per etmaal) dat een voetpad niet nodig is. Hier komt bij dat grote delen van de genoemde straten zich buiten de bebouwde kom bevinden en dus per voet slechts een beperkt aantal bestemmingen bediend.	Geen (Terweistraat wordt binnen wegbeheer opgepakt nadat Scharenburg is afgerond.)

Z.038594 GVVP

	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing GVVP
a	Er wordt te hard gereden binnen de bebouwde o.a. op de Donkerstraat te Ravenswaai. Dit is ook voor paardrijders gevaarlijk. Bovendien ie er een gevaarlijke bocht.	De Donkerstraat binnen de bebouwde kom is reeds voorzien van snelheidsremmende maatregelen. We voegen een snelheidsmeting op de Donkerstraat toe aan de maatregelenlijst in het uitvoeringsprogramma, zodat we op basis daarvan de verkeerssituatie kunnen beoordelen.	Aanpassen in uitvoerings-programma
b	Daarnaast zijn er zorgen over de overlast van recreanten die van en naar de dijk gaan en de beperkte ruimte voor passeren van weggebruikers.	De verkeerssituatie op de dijken in de gemeente Buren gaan we monitoren zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma en daar voegen we aan toe dat we ook het probleem in beeld brengen en eventuele oplossingen onderzoeken.	Aanpassen in uitvoerings-programma
c	De indiener maakt zich zorgen over de veiligheid op de ventweg lang de N320 naar Beusichem en draagt afsluiting voor sluipverkeer aan als maatregel.	In het uitvoeringsplan is opgenomen om een fietsstraat te onderzoeken.	Reeds opgenomen
d	De indiener vraagt aandacht om veiligheid bij schoolomgevingen en merkt op dat tijdens start en sluiting van schooltijden grote (landbouw)voertuigen een gevaar vormen.	In paragraaf 2.5 van het uitvoeringsprogramma is opgenomen dat, als daar aanleiding voor is, samen met scholen een plan kan worden opgesteld om de veiligheid in de schoolomgeving te verbeteren.	Reeds opgenomen

Beantwoording technische vragen t.v.o. de behandeling van dit onderwerp tijdens de Voorbespreking d.d. 6 september 2022 van de gemeenteraad Buren

Agendapunt: 4.2. - Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)
Portefeuillehouder: J.P. Neven
Ambtelijke ondersteuning: Floris Frederix, Adviseur Mobiliteit & Ruimte bij Goudappel, verkeerstechnisch adviesbureau, ffrederix@goudappel.nl
Martin Witzier, Medewerker Verkeer, Vervoer en Mobiliteit, mwitzier@buren.nl

Fractie:	**Vraag:**	**Antwoord:**

VVD	**Vraag:**	**Antwoord:**
Vraag 1:	In het verleden is er door een extern bureau onderzoek gedaan naar het afwaarderen van wegen. Kunt u dit onderzoek nogmaals met de gemeenteraad delen?	Ja, dat is het rapport: 'Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren, Verkenning van mogelijkheden en effecten'
Vraag 2:	Tijdens de beeldvormende avond heeft u aangegeven dat er m.b.t. de maatregel aangaande de Vogelenzangseweg in Lienden een separaat voorstel naar de raad zal komen. Wat behelst dit voorstel precies?	Dat zijn maatregelen 27 en 44 in het Uitvoeringsprogramma. Het voorstel zal in gaan op de resultaten van het nog uit te voeren onder onderzoek naar de afstemming van vormgeving, gebruik en functie van weg, rekening houdend met extra verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen. Kortom hoe is de huidige en de toekomstige verkeerssituatie en welke maatregelen zijn eventueel nodig om deze te verbeteren.
Vraag 3:	Hebben we het enkel over de situatie binnen de bebouwde kom? Of, wordt in dat voorstel de situatie buiten de bebouwde kom ook meegenomen?	Allebei: maatregel 27 heeft betrekking op het deel binnen de bebouwde kom en maatregel 44 buiten de bebouwde kom.

Fractie:	**Vraag:**	**Antwoord:**

CDA	**Vraag:**	**Antwoord:**
Vraag 1:	Het GVVP heeft als doelstelling de verkeersveiligheid in gemeente Buren te verbeteren. Het streven is om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen naar 0. Hoeveel verkeersslachtoffers telt Gemeente Buren jaarlijks?	Dit is opgenomen in de 'Achtergrondinformatie: Verkenningsfase GVVP gemeente Buren' (pagina 6). In de periode 2014-2021 waren het 16 verkeerslachtoffers per jaar.
Vraag 2:	De speerpunten van het GVVP zijn duidelijk. Wordt er in het GVVP ook rekening gehouden met de minder mobiele inwoners (mensen die zich voortbewegen met behulp van een wandelstok, een rollator of een rolstoel)?	Net als met alle andere verkeersdeelnemers wordt er ook rekening gehouden met minder mobiele mensen. Zo is bijvoorbeeld opgenomen dat het openbaar vervoer in Buren vooral een sociaal-maatschappelijke functie heeft. De sociaal-maatschappelijke functie is het voorzien in de mobiliteit van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. Verder passen we de richtlijnen voor een integrale toegankelijkheid van de openbare ruimte toe bij herinrichting en aanleg van wegen, fietspaden, voetpaden en parkeerterreinen. Door bijvoorbeeld voldoende brede voetpaden te realiseren en voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen.
Vraag 3:	Een aantal trottoirs in gemeente Buren zijn wat onpraktisch voor minder mobiele inwoners, hebben géén op-afrit en als deze er zijn liggen deze niet altijd even handig tegenover elkaar. Wordt er in het GVVP hiermee	Er is hiervoor geen specifieke maatregel in het GVVP opgenomen. Bij herinrichting en aanleg van wegen, fietspaden, voetpaden en parkeerterreinen is dit een aandachtspunt waar we naar kijken. Om andere ontbrekende of onhandige

	ook rekening gehouden?	op/afritten te verbeteren op specifieke locaties kan een melding openbare ruimte worden gedaan via de Avri, waarna deze zo snel mogelijk wordt opgepakt.

GB	**Vraag:**	**Antwoord:**
Vraag 1:	Algemene vraag: door het hele stuk zie je het woord onderzoeken regelmatig terugkomen. Wat moet er bevestigd worden als heel veel inwoners aangeven dat ze iets onveilig vinden?	De mate waarin inwoners aangeven een locatie onveilig te vinden, is meegenomen in de afweging van de te nemen maatregelen. Onderzoek is belangrijk om verschillende redenen: - Om niet alleen subjectief, maar ook objectief de verkeersveiligheid te kunnen vaststellen. - Om de meest effectieve maatregel te bepalen. - Om te voorkomen dat alleen de onveilige locaties worden aangepakt die zijn aangegeven door veel inwoners, terwijl er ook onveilige locaties kunnen zijn die door weinig of geen inwoners zijn aangegeven.
Vraag 2:	Algemene vraag: beheersplan/uitvoeringsplan, wordt de raad hier jaarlijks bij betrokken en kunnen we jaarlijks aan knoppen draaien?	In het uitvoeringsprogramma is een prioritering van de maatregelen opgenomen. Op dit moment is er nog geen planning wanneer welke maatregelen worden uitgevoerd. De planning kan beïnvloed worden door (nieuwe) subsidiemogelijkheden en door onderhoudswerkzaamheden. Als u instemt met het GVVP, maken we op basis van de gestelde prioriteiten een kostenraming die we meenemen in het proces om te komen tot de begroting 2023.
Vraag 3:	Bijlage 1: Mobiliteitsvisie GVVP Buren – Verkeersveiligheid: Bewustwordingscampagne, gebeurt dit ook in andere talen?	Dat is vooralsnog niet de opzet, maar als blijkt dat daar behoefte aan is kunnen we daar in voorzien.
Vraag 4:	Bijlage 1: Mobiliteitsvisie GVVP Buren – Verkeersveiligheid: educatie/voorlichting, gebeurt dit ook in andere talen?	Dat is vooralsnog niet de opzet, maar als blijkt dat daar behoefte aan is kunnen we daar in voorzien.
Vraag 5:	Bijlage 1: Mobiliteitsvisie GVVP Buren – Verkeersveiligheid: inrichting 60 km/uur wegen past niet meer bij het gebruik? Hoe dan wel? Zijn er voorbeelden te geven?	Dat is verder toegelicht in paragraaf 2.1 en bijlage 1 van het Uitvoeringsprogramma.
Vraag 6:	Bijlage 1: Mobiliteitsvisie GVVP Buren – Bereikbaarheid: onder bereikbaarheid verstaan we het vlot van A naar B komen. Wat is vlot?	Vlot is zonder te veel vertraging. Het verkeer mag geen onnodig oponthoud ondervinden in de gemeente Buren. Dat je in het verkeer bijvoorbeeld op elkaar moet wachten voor bijvoorbeeld een kruispunt is acceptabel. Als er bijvoorbeeld lange wachtrijen en files ontstaan is dat niet het geval.
Vraag 7:	Bijlage 1: Mobiliteitsvisie GVVP Buren – Bereikbaarheid: interne bereikbaarheid Omvormen van bepaalde wegen. Hoe dan? Zijn er voorbeelden te geven?	Het omvormen van wegen is het aanpassen van een weg tot bijvoorbeeld een fietspad, karrenspoor of zandpad. Dit is nader toegelicht in het rapport: ‘Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren, Verkenning van mogelijkheden en effecten’ (paragraaf 6.2)
Vraag 8:	Bijlage 1: Mobiliteitsvisie GVVP Buren – Bereikbaarheid: streven naar verbetering van de kwaliteit Openbaar vervoer d.m.v. Lobby, waar bestaat deze lobby uit, is hier iets over te zeggen?	Dit doen we als regio Rivierenland gezamenlijk richting de provincie en het Rijk. Daarin maken we onze belangen kenbaar en tonen dit aan met relevant onderzoek. In paragraaf 3.2 van het Uitvoeringsprogramma is dit nader toegelicht.
Vraag 9:	Bijlage 1: Mobiliteitsvisie GVVP Buren – Bereikbaarheid: we zetten in op het goed begeleiden van parkeren bij evenementen (Stadje Buren). Hoe moeten we dit zien?	Bij evenementen zijn er onvoldoende reguliere parkeerplaatsen en worden aanvullende terreinen gebruikt. Het goed begeleiden betekent dat we de evenementenorganisatie helpen bij deze werkwijze. We helpen hen met in een grotere omgeving (dan het terrein wat dit moment wordt gebruikt) te kijken naar een alternatieve locatie (maatregel 47 in het Uitvoeringsprogramma).

Vraag 10:	Bijlage 2: Uitvoeringsprogramma GVVP Buren: Welke criteria zijn gehanteerd om te komen tot de inventarisatie van de grootste knelpunten per kern (aantallen, gevaarszetting etc etc)?	Een toelichting op de werkwijze is opgenomen in paragraaf 2.7. De inventarisatie is dus enerzijds gebaseerd op de ontvangen reacties van inwoners bijvoorbeeld via e-spraak. Anderzijds is dit gebaseerd op verkeersdata ten aanzien van snelheden ongevallen en verkeersintensiteiten.
Vraag 11:	Bijlage 2: situatie rondom de veerdiensten – is al duidelijk of de provincie blijft investeren in de veren? (door wethouder Wiendels medegedeeld dat dit bij de VNG was neergelegd)	Dit is nog niet bekend en daar wordt in regionaal verband aan gewerkt.
Vraag 12:	Bijlage 2 - 2.8 Maatregelenlijst verkeersveiligheid - punt 4: Verkeersveilige schoolomgeving: Hier wordt gesproken over een beperkt aantal scholen. Andere scholen, mits aanleiding. Vreemde opmerking, waarom wachten op aanleidingen? Waarom niet een plan wat alle scholen (en verenigingen) behelst?	Om twee reden. Ten eerste gaat verkeersveilige schoolomgevingen over specifieke locaties. Als de huidige verkeerssituatie op een dergelijke locatie geen aanleiding geeft dan is een plan niet nodig. Ten tweede heeft een dergelijk plan het grootste effect als het in een samenwerking tussen school en gemeente wordt opgesteld. Als de school een knelpunt signaleert dan wordt een plan opgesteld. Als de school geen behoefte of wensen kenbaar maakt dan wordt geen plan opgesteld.
Vraag 13:	Bijlage 2 - 2.8 Maatregelenlijst verkeersveiligheid - punt 31: oversteek Sportpark Maurik. Onderzoek naar verkeersveiligheidssituatie. Hoe moeten we dit zien? Onderzoek of het gevaarlijk is? Of onderzoek hoe een veilige oversteek in te richten?	Dit onderzoek gaat beide in beeld brengen: Wat is de verkeersveiligheidssituatie? In welk mate is het een probleem? Wat zijn de mogelijke en wat is de gewenste oplossing?
Vraag 14:	Bijlage 2 - 2.8 Maatregelenlijst verkeersveiligheid - punt 64: Provincie Gelderland onderzoekt. Hoe lang hebben ze nog nodig? Loopt al een tijd.	Dit is onderdeel van de gebiedsgerichte aanpak van de provincie. Als deze weg volgens het onderhoudsprogramma van de provincie toe is aan onderhoudt wordt dit aandachtspunt ook aangepakt. Wanneer dat dit is, is niet bekend. Het onderzoek wat er nu ligt is dat de huidige persleiding die op de brug ligt wordt verplaatst zodat er meer ruimte wordt gecreëerd voor de fiets.

Gemeente Buren

Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren

Verkenning van mogelijkheden en effecten

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Buren

Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren

Verkenning van mogelijkheden en effecten

Datum 5 november 2020
Kenmerk 004247.20200930.R1.02
Eerste versie Floris Frederix

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Buren
Titel rapport	Afwaarderen van wegen in de gemeente Buren Verkenning van mogelijkheden en effecten
Kenmerk	004247.20200930.R1.02
Datum publicatie	5 november 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	Sylvia Janssen, Bert Sielias en René van Gasteren
Projectteam Goudappel Coffeng	Floris Frederix en Hanno van Klinken

Inhoud Pagina

1	Inleiding	1
2	Vergelijking Buren met omliggende gemeenten	2
3	Wat zijn lokale wegen in het buitengebied?	4
4	Wat is het gebruik van deze wegen?	6
5	Is het afstoten van wegen mogelijk?	8
6	Welke andere mogelijkheden zijn er?	10
6.1	Aanpassen van het onderhoud	10
6.2	Aanpassen van de weg	11
6.3	Optimaliseren van de verkeersstromen	12
7	Samenvatting en conclusie	15

1

Inleiding

Aanleiding

De gemeente Buren heeft een uitgebreid en fijnmazig wegennetwerk. De gemeenteraad heeft aangegeven een onderzoek te willen naar het afwaarderen van wegen. Op basis van discussies uit het verleden is de achterliggende vraag of onderhoudskosten kunnen worden bespaard door lokale wegen in het buitengebied af te waarderen.

Er zijn meerdere manieren om lokale wegen in het buitengebied af te waarderen. Het afwaarderen kan bijvoorbeeld worden ingevuld als: afstoten, afwaarderen tot zandpad, het verminderen van het gebruik et cetera. Dit onderzoek brengt op netwerkniveau in beeld wat het afwaarderen van wegen inhoudt en wat de mogelijkheden en effecten daarvan zijn. Het onderzoek heeft een 'quick scan'-karakter. Dat betekent dat geen kostenraming is opgesteld en geen civieltechnische werkzaamheden zijn uitgevoerd. In plaats daarvan zijn de mogelijkheden en effecten verkend aan de hand van de hiernavolgende onderzoeksvragen. Daarbij is gebruik gemaakt van diverse gemeentelijke documenten, waarin de afgelopen jaren het afwaarderen van wegen is verkend.

Onderzoeksvragen en leeswijzer

Het onderzoek beantwoordt de volgende onderzoeksvragen:

- De gemeente Buren in vergelijking met andere gemeenten: Wat is het aantal kilometers weg ten opzichte van de oppervlakte en inwoners? Deze vraag is uitgewerkt in hoofdstuk 2 en brengt in beeld hoeveel wegen de gemeente Buren beheert in vergelijking met andere gemeenten.
- Wat zijn lokale wegen in het buitengebied? Deze vraagt is uitgewerkt in hoofdstuk 3 en definieert (op basis van de wegencategorisering) op welke wegen het afwaarderen in dit rapport betrekking heeft.
- Wat is het gebruik van deze lokale wegen in het buitengebied? In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de functie en de verkeersintensiteit van deze wegen. Deze vraag is belangrijk, omdat wegen die niet worden gebruikt, zinloos zijn en dus kunnen worden opgeheven.
- Is het afstoten van wegen mogelijk? In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op deze meest vergaande vorm van het afwaarderen van wegen: het afstoten van de weg door deze op te heffen of te verkopen.
- Welke andere mogelijkheden zijn er om invulling te geven aan het afwaarderen? En wat zijn de effecten van deze mogelijkheden en in welke mate zijn deze mogelijkheden realistisch? Deze vragen worden beantwoord in hoofdstuk 6.

2

Vergelijking Buren met omliggende gemeenten

Aantal kilometers wegen

Binnen de gemeente Buren ligt in totaal 478 km aan wegen (2019, bron CBS/SWOV[1]). Daarvan is 44 km in beheer bij de provincie Gelderland en 1 km bij Rijkswaterstaat (en 0 km bij het waterschap), 433 km wordt beheerd door de gemeente. Van de 433 km gemeentelijke wegen ligt 115 km binnen de bebouwde kom.

Omliggende gemeenten

Tabel 2.1 laat een vergelijking zien van de weglengte in Buren met de omliggende gemeenten West Betuwe, Neder-Betuwe en Tiel. Ook is hierin het grondgebied (oppervlakte) en het aantal inwoners per gemeente opgenomen en is de weglengte per km² grondgebied en per inwoner uitgerekend.

gemeente	aantal km weg gemeente	oppervlakte in km²	aantal km weg per km²	aantal inwoners	aantal meters weg per inwoner
Buren	433	143	3,0	27.000	16,0
West Betuwe	637	229	2,7	51.200	12,4
Neder-Betuwe	241	67	3,5	24.500	9,8
Tiel	238	36	6,6	41.900	5,7

Tabel 2.1: Vergelijking omliggende gemeenten (bron: CBS, gegevens 2019)

Over het algemeen is in een gemeente met heel weinig buitengebied de weglengte per km² hoog en de weglengte per inwoner juist laag (buiten de kom zijn de afstanden tussen de verschillende bestemmingen immers veel groter). In een gemeente met weinig wegen binnen de kom is het andersom: weglengte per km² laag, maar per inwoner hoog. Dit blijkt ook uit tabel 2.1:

- Tiel heeft als meer stedelijke gemeente een hoge weglengte per km², maar een lage weglengte per inwoner.
- Buren, West Betuwe en Neder-Betuwe hebben als meer landelijke gemeenten een lage weglengte per km², maar een hoge weglengte per inwoner.

[1] https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/70806ned/table
https://theseus.swov.nl/single/?appid=09f1b022-0415-4ff5-9409-761422821953&sheet=WFmjxSU&opt=currsel%2Cctxmenu

- In vergelijking met de gemeenten West Betuwe en Neder-Betuwe, is de weglengte per inwoner in de gemeente Buren het hoogste. Maar dit zegt niet zoveel, want de weglengte hangt niet zo zozeer af van het aantal inwoners, maar van de verhouding binnen/buiten de kom, de woningdichtheid binnen de kom en de afstand tussen verschillende bestemmingen buiten de kom.

In het Beheerplan Wegen 2016-2045 (van 30 juni 2015) is een vergelijking (benchmark) Openbare Ruimte opgenomen. Daarin zijn de wegenarealen van circa 80 Nederlandse gemeenten opgenomen. De gemeente Buren heeft per inwoner circa 84 m^2 verharding in beheer. Het landelijke gemiddelde is circa 64 m^2. De gemeente Buren heeft per inwoner dus meer verharding in beheer dan het gemiddelde. De gemeente Buren is hiermee echter goed te vergelijken met andere 'landelijk' gelegen gemeenten, zoals Leudal, Maasgouw en Wijchen.

Conclusie

De gemeente Buren heeft een met West Betuwe en Neder-Betuwe vergelijkbare weglengte per km^2. Ook als wordt gekeken naar het aantal m^2 verharding in beheer, dan is dat van de gemeente Buren vergelijkbaar met andere 'landelijk' gelegen gemeenten.

3

Wat zijn lokale wegen in het buitengebied?

Op basis van de wegencategorisering wordt in dit hoofdstuk gedefinieerd op welke wegen het afwaarderen in dit rapport betrekking heeft.

Wegencategorisering

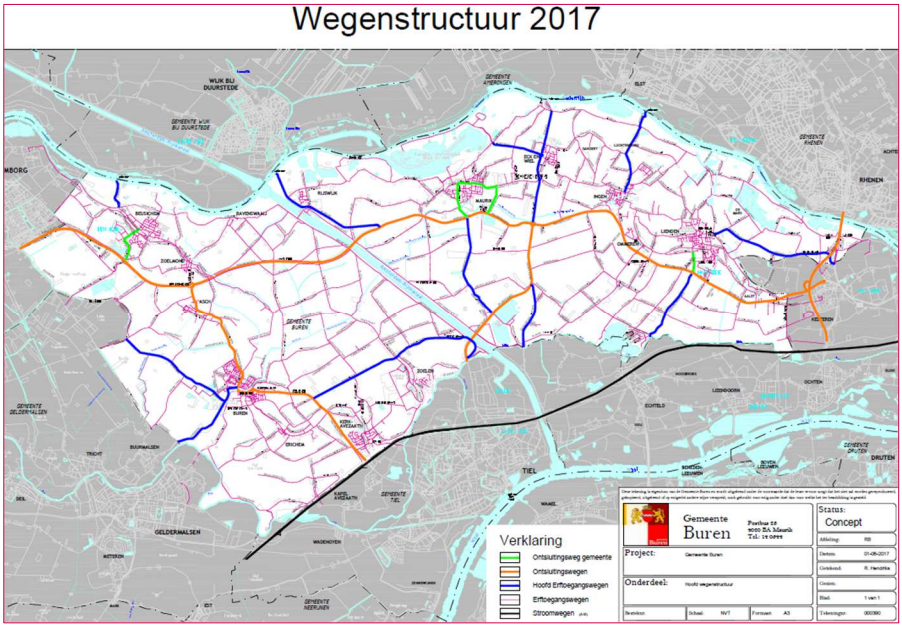
Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op de visie Duurzaam Veilig. Vanuit deze visie wordt het wegennet gecategoriseerd en ingericht. Duurzaam Veilig gaat uit van een preventieve benadering van het wegennet. Er wordt zo veel mogelijk voorkomen dat verkeersonveilige situaties ontstaan. Dit is uitgewerkt in een aantal principes, waarvan vooral functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid centraal staan In Nederland zijn alle wegen ingedeeld in een wegencategorisering conform het CROW: stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen. Elk type weg heeft een bepaalde functie en snelheidsregime. Op hoofdlijnen zijn deze weergegeven in tabel 3.1.

wegtype	functie	toelichting	snelheidslimiet
stroomweg	stroomfunctie	snel en veilig verwerken van doorgaand verkeer	100, 120 en 130
gebiedsontsluitingsweg	ontsluitingsfunctie	verbinden van stroomwegen en erftoegangswegen en vlot en veilig bereikbaar maken van wijken en gebieden	binnen de bebouwde kom: 50 en 70 buiten de bebouwde kom: 80
erftoegangsweg	verblijfsfunctie	toegankelijk maken van erven/percelen, woningen en voorzieningen	binnen de bebouwde kom: 30 buiten de bebouwde kom: 60

Tabel 3.1: Wegencategorisering CROW

Wegencategorisering gemeente Buren

De wegencategorisering van de gemeente Buren is opgenomen in figuur 3.1. Daaruit blijkt dat de erftoegangswegen nog in twee categorieën zijn ingedeeld. Dit zijn de gewone erftoegangswegen (type II) en de hoofderftoegangswegen (type I). Dit is een veelgebruikte indeling om de drukkere wegen in het buitengebied te verbijzonderen ten opzichte van de smallere wegen die voornamelijk dienen ter ontsluiting van de landbouwpercelen en andere aan deze wegen gelegen functies (boerderijen, woningen etc.). Het is deze laatste categorie lokale wegen in het buitengebied waarop deze notitie betrekking heeft: de erftoegangswegen type II. Voorbeelden van deze wegen zijn opgenomen in figuur 3.2.



Figuur 3.1: Wegenstructuur gemeente Buren

Figuur 3.2 Voorbeelden van erftoegangswegen type II in de gemeente Buren: Rijswijkseveldweg, Nieuwslagseweg en Duikerskampweg

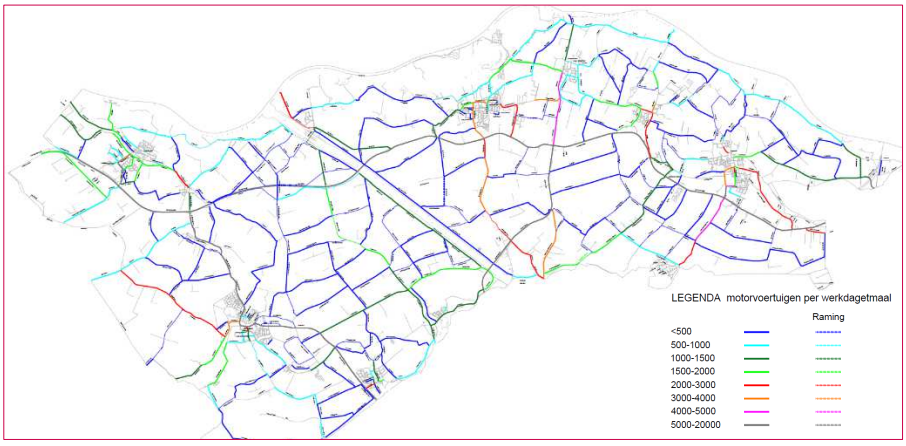
4

Wat is het gebruik van deze wegen?

Wegen die niet worden gebruikt, zijn zinloos en kunnen dus worden opgeheven. Daarom wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de functie en de verkeersintensiteit van deze erftoegangswegen type II (lokale wegen) in het buitengebied.

Functie van erftoegangswegen type II

De erftoegangswegen type II in het buitengebied worden gebruikt door aanwonenden en aanliggende (agrarische en niet-agrarische) bedrijven. Daarnaast dienen de wegen ook ter ontsluiting van de aanliggende landbouwpercelen. Verder wordt een deel van de wegen ook recreatief gebruikt als fiets- of wandelroute. Tot slot dienen de wegen ook voor het baggeren en onderhouden van de aanliggende watergangen.



Figuur 4.1: Intensiteiten motorvoertuigen per etmaal 2018. Bron: gemeente Buren.

Verkeersintensiteit

Figuur 4.1 geeft een indruk van de verkeersintensiteit op de wegen in de gemeente Buren (op basis van verkeerstellingen). Het verkeer rijdt vooral op de hoofdwegen. Daar is de intensiteit 2.000 tot 20.000 mvt/etm. Op de erftoegangswegen type II rijdt veel minder verkeer. De verkeersintensiteit ligt onder de 2.000 mvt/etm (licht-/donkerblauw en licht-/donkergroen in figuur 4.1). Op de meeste wegvakken is de verkeersintensiteit lager dan 500 mvt/etm (donkerblauw in figuur 4.1).

Ook het vracht- en landbouwverkeer rijdt vooral op de hoofdwegen. Daar is het zware vrachtverkeer vaak boven 25 stuks per etmaal. Op de erftoegangswegen type II is het zware vrachtverkeer minder dan 25 stuks per etmaal, uitgezonderd bij bedrijfs-activiteiten.

5

Is het afstoten van wegen mogelijk?

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze meest vergaande vorm van het afwaarderen van wegen: het afstoten van de weg. Dit kan enerzijds door de weg op te heffen. Daarvoor moet de weg worden afgesloten en uit de openbaarheid worden onttrokken. De andere mogelijkheid is de weg te verkopen of ter adoptie aan te bieden.

Wegenwet

Op wegen die in beheer zijn van de gemeente, is de Wegenwet van toepassing. De wegbeheerder is wettelijk verplicht openbare wegen goed te onderhouden. Indien de wegbeheerder tot het afsluiten, opheffen en uit de openbaarheid onttrekken van wegen overgaat, is een aantal wetsartikelen relevant.

In de Wegenwet staan de volgende artikelen omtrent het afsluiten van wegen.

- Artikel 9, lid 1 Wegenwet:
  - Een weg [...] kan aan het openbaar verkeer worden onttrokken bij een besluit van de gemeenteraad van de gemeente waarin de weg is gelegen.
  - Het besluit, bedoeld in het eerste lid, wordt medegedeeld aan Gedeputeerde Staten.
- Artikel 15, lid 1 Wegenwet: Het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap zijn verplicht een weg te onderhouden, wanneer dat openbare lichaam deze weg tot een openbare weg heeft bestemd.

Besluiten om wegen af te sluiten en uit de openbaarheid te onttrekken

De wegbeheerder heeft de bevoegdheid om wegen (al dan niet tijdelijk) af te sluiten voor wegverkeer. Voordat een weg van functie/bestemming verandert, dient een verkeersbesluit te worden genomen door het College van B&W, waartegen bezwaar en beroep mogelijk is. Voor een onttrekking aan de openbaarheid is een zwaardere procedure noodzakelijk. Om de weg uit de openbaarheid te onttrekken, is een besluit door gemeenteraad nodig, waartegen ook bezwaar en beroep mogelijk is.

Van groot belang is het besluit van een goede onderbouwing te voorzien, waarin alle belangen integraal zijn gewogen. Het argument kostenbesparing is daarin een zwakke onderbouwing. Dat kan alleen als de weg zinloos is en geen gebruik of functie heeft. Zoals uit het voorgaande hoofdstuk is gebleken zijn er in de gemeente Buren geen wegen die zinloos zijn.

Alle wegen hebben een functie en worden gebruikt, al is het soms beperkt tot het bereiken van de aanliggende percelen. Een onderbouwing op basis van alleen kostenbesparing is daarom hoogst waarschijnlijk onvoldoende. De kans is dan groot dat in een bezwaar en beroepsprocedure in het nadeel van de gemeente wordt besloten.

Overwegingen bij het afsluiten en uit de openbaarheid onttrekken

- Het afsluiten van een weg levert een reductie van het onderhoudsbudget op. Het afsluiten van wegen kost echter ook geld. Bovendien kunnen lokale omstandigheden de reductie grotendeels teniet doen, doordat andere routes drukker worden en de onderhoudskosten op die wegen toeneemt. Bijvoorbeeld door rand-/bermschade ten gevolge van elkaar tegemoetkomend (landbouw)verkeer op omliggende wegen. Die welke zwaarder belast worden. Ook kan er overlast en hinder ontstaan op omliggende wegen, waardoor het draagvlak kan afnemen.
- Wanneer een weg is afgesloten en deze van de openbaarheid onttrokken is, is deze nog wel in eigendom en beheer van de gemeente. Naast het beheer van de weg behoort namelijk ook het beheer van de berm, sloot, bomen en overige gemeentelijke eigendommen tot de taak van de gemeente.

Verkoop en adoptie

Naast het afsluiten en uit de openbaarheid onttrekken van een weg is ook verkoop of ter adoptie aanbieden een mogelijkheid. Verkoop of adoptie geeft op termijn ook een lastenverlichting. Door het verkopen of adopteren van wegen verschuiven de onderhoudskosten van de gemeente naar de nieuwe eigenaar. Anders gezegd: de nieuwe eigenaar moet dan het onderhoud voor zijn/haar eigen rekening nemen en als de weg niet uit de openbaarheid is onttrokken is deze verplicht het onderhoud uit te voeren. Alleen in zeer uitzonderlijke gevallen wil iemand in dat geval een weg kopen of adopteren. Bovendien is er naast de weg in bijna alle gevallen ook nog de berm, bomen, groen en de watergang. Het onderhoud en baggerwerk moeten mogelijk blijven met groot materieel. De berm is tevens in gebruik als strook voor de kabels en leidingen, ook hier is een plicht tot toegankelijkheid.

Conclusie

Het afstoten van wegen is mogelijk, maar in dit geval niet realistisch. Voor het afsluiten en uit de openbaarheid onttrekken is een integrale belangenafweging nodig. Daarbij is alleen het argument van kostenbesparing onvoldoende, omdat alle wegen in de gemeente Buren ook een functie hebben voor in ieder geval de aanliggende percelen. Het verkopen of ter adoptie aanbieden van een weg is ook niet realistisch, omdat er geen nieuwe eigenaar zal zijn die de onderhoudskosten voor zijn/haar rekening wil nemen.

6

Welke andere mogelijkheden zijn er?

Nu duidelijk is dat afstoten niet mogelijk is, welke mogelijkheden zijn er dan wel om invulling te geven aan het afwaarderen van wegen om daarmee de onderhoudskosten te verminderen? Om deze vraag te beantwoorden, worden in dit hoofdstuk de mogelijkheden en de effecten daarvan benoemd. Daarbij is de volgende indeling gebruikt:

- Aanpassen van het onderhoud (anders financieren of minder onderhoud).
- Aanpassen van de weg:
  - omvormen tot fietspad;
  - omvormen tot karrenspoor;
  - omvormen tot zandpad.
- Optimaliseren van de verkeersstromen:
  - beperken van ontwikkelingen in het buitengebied;
  - afsluiten van wegen voor doorgaand of zwaar verkeer;
  - instellen eenrichtingsverkeer.

6.1 Aanpassen van het onderhoud

In de Wegenwet staat het volgende artikel omtrent het onderhoud van wegen:

- Artikel 16 Wegenwet: De gemeente heeft te zorgen, dat binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen, welke door het Rijk of een provincie worden onderhouden, van die bedoeld in artikel 17 (waterschap) en van die, waarop door een ander tol wordt geheven, verkeren in goeden staat.

Onderhoud is een zorgplicht

Artikel 16 regelt de zorgplicht van de gemeente. Het begrip weg heeft in dit artikel slechts betrekking op openbare wegen. Kortom: zolang een weg in de openbaarheid is, is de gemeente verplicht deze weg te (laten) onderhouden. Als zich op een openbare weg een ongeval voordoet dat geheel te wijten is aan de toestand van de weg, kan de wegbeheerder daarvoor aansprakelijk gesteld worden.

Het is dus niet mogelijk te onderbouwen dat een veroorzaker van een toename van het zwaar verkeer meedraagt in de kosten van het onderhoud. Onderhoud aan wegen is een reguliere taak van de gemeente, die de gemeente zelfstandig moet uitvoeren.

Conclusie

Zolang een weg in de openbaarheid is, is de gemeente verplicht deze weg te (laten) onderhouden. Het verlagen van het onderhoudsniveau biedt een kostenbesparing. In de situatie dat de verkeersintensiteit gelijk blijft, is er mogelijk een negatief effect op de verkeersveiligheid. De verwachting is dat bij het verlagen van het onderhoudsniveau, door de slechtere staat van de weg, verkeer een andere route zal verkiezen.

6.2 Aanpassen van de weg

Een mogelijkheid om wegen af te waarderen, is het aanpassen van de weg. De af te waarderen wegen zijn nu gecategoriseerd als erftoegangsweg type II. Het omvormen van de weg tot fietspad, karrenspoor of zandpad is ook een mogelijkheid.

Omvormen naar fietspad

Het veranderen van de functie is mogelijk wanneer op een wegvak één modaliteit dominant is, bijvoorbeeld het fietsverkeer. In die situatie moet worden gelet op de aantakking van het bestaande fietsnetwerk en het toegankelijk houden van de aanliggende erven en utiliteits- en hulpdiensten. Het omvormen van wegen naar fietspad geeft geen financieel voordeel. Aan fietspaden worden hogere eisen gesteld aan de vlakheid en omdat de percelen voor de agrariërs bereikbaar moeten blijven, ontstaat hier een conflict.

Omvormen naar karrenspoor

Als het gebruik door landbouwverkeer naar de aanliggende percelen dominant is, is het een mogelijkheid om een weg om te vormen tot een karrenspoor. Om bestaande wegen zonder al te veel ingrepen om te vormen tot een karrenspoor, is het mogelijk om bij asfaltwegen de middenstrook uit te frezen en op te vullen. Deze maatregel verdient echter niet de voorkeur, aangezien bij het uitfrezen van het middengedeelte de samenhang van de weg dusdanig wordt onderbroken dat de rijstroken snel zullen verslechteren. Om wegen tot karrenspoor om te vormen, zullen de wegen opnieuw opgebouwd moeten worden om zodoende voldoende stevigheid te krijgen voor de belasting op de rijsporen.

Aandachtspunt bij karrensporen is dat de middenberm bij kruisingen met overige wegen en in- en uitritten regelmatig zal worden overreden. Een goede middenberm is op deze locaties van belang om schade aan de rijstroken te voorkomen. Het openlaten van de middenberm zorgt bij passeren voor sporen en een hobbelige situatie. Bij bestaande karrensporen is zowel bij recreanten (met name fietsers) als landbouwers veel vraag naar een goede middenberm. Deze wensen voor een goede middenberm maken dat een gewone weg vaak de voorkeur heeft boven een karrenspoor, en dat het onderhoud van een karrenspoor veelal niet goedkoper is dan een gewone weg.

Omvormen verharde wegen naar on-/halfverhard

Als een weg nauwelijks wordt gebruikt, is het omvormen van de weg naar een onverharde/half verharde weg een mogelijkheid. Hierbij is wel van belang dat:

- aan de betreffende weg geen bebouwing is gelegen;
- de betreffende weg geen deel uitmaakt van een recreatieve (fiets)route;
- de gebruikersfunctie ondergeschikt is.

Het nadeel van onverharde/half verharde wegen in de gemeente Buren is de kleigrond. Onverharde/half verharde wegen op kleigronden hebben eerder onderhoud nodig dan op zandgrond.

Kosten omvormen

Het omvormen van een weg is een kostbare ingreep en daarom pas relevant als de gehele wegconstructie vervangen moet worden. Dat is het geval als de weg aan het einde van zijn levensduur is. Als alleen lichte onderhoudsmaatregelen aan de orde zijn, dan wegen de kosten niet tegen elkaar op. Voor de wegen die voor omvorming in aanmerking komen, zullen dus de volgende stappen worden doorlopen:

- geen uitvoering van groot onderhoud;
- uitvoeren van noodzakelijk klein onderhoud (plaatselijke reparatie);
- verharding laten verslechteren totdat het punt van het einde van de levensduur in zicht komt;
- dan afweging maken, wel of niet omvormen.

Conclusie

Omdat het omvormen van wegen pas aan de orde is als een weg aan het einde van de levensduur is, is de keuze pas op dat moment relevant. Omvormen tot een fietspad, karrenspoor of onverharde/half verharde weg is alleen mogelijk als de weg nauwelijks wordt gebruikt en een bepaald gebruik dominant is. Of de omgevormde weg goedkoper is qua onderhoud is ook maar de vraag, omdat er ten opzichte van een gewone weg diverse beperkingen in het gebruik zijn. De afweging om een weg om te vormen, zal dus per individuele weg moeten worden gemaakt en is pas relevant als de weg aan het einde van de levensduur is.

6.3 Optimaliseren van de verkeersstromen

Het optimaliseren van de verkeersstromen is het verleiden van het verkeer om gebruik te maken van wegen die daarvoor het meeste geschikt zijn. Het effect is dat het verkeer op wegen waar het minder gewenst is, afneemt. Het afwaarderen van de weg houdt dan in dat op bepaalde wegen het gebruik van de wegen vermindert en daarmee mogelijk ook de onderhoudskosten.

Beperken ontwikkelingen buitengebied

De verkeersstromen op de erftoegangswegen type II zijn voor een belangrijk deel het gevolg van de vestiging en uitbreiding van bedrijven in het buitengebied:

- De bedrijfslocaties trekken over het algemeen ongewenste verkeersstromen aan, met inbegrip van zwaar vrachtverkeer. Dit veroorzaakt geluidshinder in het landelijke gebied, vermindering van de luchtkwaliteit, verkeersonveilige situaties, ongewenste belasting van het lokale wegennet (dat hierop niet is berekend), en aantasting van natuurgebieden die worden doorkruist. In Rivierenland ligt 22% van de bedrijven in het buitengebied. In Buren bedraagt dit percentage 37% (bron: Ondernemersrapport 2009).
- In de agrarische sector is de trend een afname van het aantal agrarische bedrijven gecombineerd met een schaalvergroting van de overgebleven bedrijven. Hierdoor neemt het gebruik van de wegen toe. Daarnaast neemt ook de omvang en het gewicht van de landbouwvoertuigen toe.

De erftoegangswegen type II zijn niet berekend op het gewicht en de afmetingen van doorgaand zwaar landbouw- en vrachtverkeer. De wegen zijn bijvoorbeeld te smal en ook de bermen zijn smal en onverhard. De verkeersstromen op deze wegen zijn het gevolg van de activiteiten in het buitengebied. Door uitbreiding van de bedrijven en de schaalvergroting in de agrarische sector neemt het verkeer toe.

Beperken van ontwikkelingen in het buitengebied leidt tot stabilisatie van de verkeersintensiteiten. Zonder nieuwe ontwikkelingen ook geen nieuw verkeer. Daarmee wordt voorkomen dat in de toekomst een opwaardering (als tegenhanger van afwaardering) van wegen noodzakelijk wordt. Het beperken van ontwikkelingen in het buitengebied is te verankeren door in het bestemmingsplan bedrijfsactiviteiten aan bepaalde wegen niet toe te staan, bijvoorbeeld: geen nieuwe vestigingen of uitbreiding van niet-grondgebonden bedrijven.

Het niet kunnen uitbreiden van bestaande bedrijven kan echter nadelige economische gevolgen hebben. Bedrijven kunnen ervoor kiezen (of ermee dreigen) de gemeente te verlaten. Daarom zullen bij elke nieuwe ontwikkeling kritisch de effecten op de verkeersstromen moeten worden onderzocht, en dit onderdeel laten zijn van de afweging die wordt gemaakt om de uitbreiding wel/niet toe te staan.

Doorgaand of zwaar verkeer uitsluiten

Langs de bestaande wegen liggen woningen, bedrijven en landbouwpercelen. Deze bestemmingen moeten bereikbaar blijven. Verkeer zonder een herkomst of bestemming kan worden geweerd. Dit kan door middel van bebording. Het weren van doorgaand verkeer op wegen in het buitengebied door middel van bebording heeft in de praktijk vaak niet veel effect. Enerzijds omdat handhaving lastig is en anderzijds omdat voor weggebruikers niet altijd duidelijk is dat ze doorgaand verkeer zijn. De andere mogelijkheid is de wegen waarop het doorgaande verkeer wel gewenst is (gebiedsontsluitingswegen en hoofderftoegangswegen) aantrekkelijk te maken door de inrichting van deze wegen te optimaliseren.

Vrachtverkeer is te weren door het instellen van een breedtebeperking van maximaal 2,3 meter. Daarop is wel de uitzondering nodig voor landbouwvoertuigen voor het bereiken van de aanliggende landbouwpercelen en voor voertuigen voor het afleveren/ophalen van personen/goederen bij aanwonenden en aanliggende bedrijven. Een breedtebeperking heeft de voorkeur boven een aslast-beperking, omdat de overtreding eenvoudig is te constateren, maar ook hier is handhaving een aandachtspunt. Dergelijke beperkingen kunnen in overleg met agrarische bedrijven worden ingesteld. Maar ook hier geldt dat stimulering van het gebruik van de wegen waarvan het gebruik wel gewenst is, ook een mogelijkheid is. Dit kan door bijvoorbeeld op de landbouwroutes (LTO, Fruitsector, Cumela) voldoende uitwijkmogelijkheden te realiseren.

Instellen eenrichtingsverkeer

Door het instellen van eenrichtingsverkeer zal er minder schade ontstaan aan de bermen. Dit zal op termijn een besparing opleveren. Het nadeel is dat het verkeer moet omrijden (andere wegen en bermen worden dus zwaarder belast en hebben meer onderhoud nodig). Het omrijden kan overlast geven en ook kan draagvlak ontbreken. Door het ontbreken van tegenovergesteld verkeer zal de snelheid toenemen en dat kan ten koste gaan van de verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers. Ook hier is handhaving een aandachtspunt, omdat weggebruikers het eenrichtingsverkeer niet altijd begrijpen.

Conclusie

- Door uitbreiding of nieuwe bedrijfsvestigingen in het buitengebied te voorkomen als een weg dat niet kan verwerken, worden ook toekomstige opwaarderingen van wegen voorkomen. Een dergelijke maatregel voorkomt dus grote toekomstige investeringen.
- Het gebruik van de bestaande wegen kan worden geoptimaliseerd door een combinatie van maatregelen. Enerzijds maatregelen die het gebruik van ongeschikte wegen beperken en anderzijds maatregelen die het gebruik van geschikte wegen stimuleren. De verwachting is dat dit geen financieel voordeel heeft, maar dat de kwaliteit en het gebruik van het wegennet wel verbeteren.

7

Samenvatting en conclusie

Lokale wegen worden weinig gebruikt, maar hebben wel een functie

In dit rapport is ingegaan op de vraag of onderhoudskosten kunnen worden bespaard door lokale wegen (erftoegangswegen type II) in het buitengebied af te waarderen. De verkeersintensiteit op deze wegen is laag, maar de wegen hebben wel een of meerdere functies. Bijvoorbeeld de ontsluiting van de aanliggende percelen en gebouwen, een (recreatieve) fietsroute of voor het onderhoud van waterwegen en de bereikbaarheid van kabels en leidingen.

Afstoten of verkopen meestal niet realistisch

Het afstoten van deze wegen is mogelijk, maar in dit geval niet realistisch. Voor het afsluiten en uit de openbaarheid onttrekken is een integrale belangenafweging nodig. Daarbij is alleen het argument van kostenbesparing onvoldoende, omdat alle wegen in de gemeente Buren ook een functie hebben. Het verkopen of ter adoptie aanbieden van een weg is ook niet realistisch, omdat er geen nieuwe eigenaar zal zijn die de onderhoudskosten voor zijn/haar rekening wil nemen. Overigens is de weglengte in de gemeente Buren vergelijkbaar met andere landelijke gemeenten.

Mogelijkheden om te besparen op onderhoudskosten

- Zolang een weg in de openbaarheid is, is de eigenaar van de weg verplicht deze weg te (laten) onderhouden. Het verlagen van het onderhoudsniveau biedt een kostenbesparing, maar de kwaliteit van de weg neemt hierdoor af.
- Omvormen tot een fietspad, karrenspoor of onverharde/half verharde weg is alleen mogelijk als de weg nauwelijks wordt gebruikt en een bepaald gebruik dominant is. Of de omgevormde weg goedkoper is qua onderhoud, is maar de vraag, omdat er ten opzichte van een gewone weg diverse beperkingen in het gebruik zijn. Omdat het omvormen van wegen pas aan de orde is als een weg aan het einde van de levensduur is, is de keuze pas op dat moment relevant. De afweging om een weg om te vormen, zal dus per individuele weg moeten worden gemaakt.
- Door uitbreiding of nieuwe bedrijfsvestigingen in het buitengebied te voorkomen als een weg dat niet kan verwerken, worden ook toekomstige opwaarderingen van wegen voorkomen. Een dergelijke maatregel voorkomt dus grote toekomstige investeringen. Bij elke uitbreiding of nieuwe bedrijfsvestigingen moeten dus de effecten op de verkeersstromen worden onderzocht en betrokken in de afweging.

- Het gebruik van de bestaande wegen kan worden geoptimaliseerd door een combinatie van maatregelen. Enerzijds maatregelen die het gebruik van ongeschikte wegen beperken en anderzijds maatregelen die het gebruik van geschikte wegen stimuleren. De verwachting is dat dit geen financieel voordeel heeft, maar dat de kwaliteit en het gebruik van het wegennet wel verbeteren.

Conclusie

Uit de analyse blijkt dat het afwaarderen van wegen weinig mogelijkheden geeft om op onderhoud te besparen. De verwachting is dat de inzet op het afstoten van wegen weinig zal opleveren. Bijvoorbeeld doordat er weinig geïnteresseerden zijn die een weg willen overnemen (inclusief het onderhoud) en dat de wegen voor allerlei gebruiksgroepen een functie heeft, waardoor afstoten veelal niet haalbaar is.

Wel zijn er diverse mogelijkheden om een toekomstige toename van de onderhoudskosten te voorkomen door het gebruik en de inrichting van de wegen in het buitengebied te optimaliseren. Een belangrijke maatregel hiervoor is het maken van een zorgvuldige afweging welke bedrijven (inclusief hun verkeer) in het buitengebied gefaciliteerd moeten worden. Verder is het verkeer te beïnvloeden van de juiste routes gebruik te maken door push (beperkingen en verboden) en pull (verbeteringen en stimuleren) maatregelen waarbij het omvormen van bepaalde wegen (als deze aan het eind van zijn levensduur is) ook een mogelijkheid is.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

AMENDEMENT

Datum vergadering: 20 september 2022

Agendapunt: 7.2. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Onderwerp: Verkeersveiligheid Adelsweg in Lienden

Wij zien dat:

- Voetgangers niet veilig vanaf de Vogelenzangseweg (over de Adelsweg) naar het winkelcentrum kunnen lopen;
- De Adelsweg buiten de scope van het onderzoek en de aanpassingen valt van het uitvoeringsprogramma GVVP Buren;

Wij denken dat:

- Er volgens het uitvoeringsprogramma GVVP Buren onderzoek zal plaatsvinden naar benodigde aanpassingen voor het bevorderen van de verkeersveiligheid op de Vogelenzangseweg in Lienden;
- Dit plaatsvindt in verband met de toename van verkeer door woonwijken en de komst van het winkelcentrum;
- De verkeersveiligheid van de Adelsweg (welke aansluit op de Vogelenzangseweg) hier niet los van kan worden gezien;

Besluit het volgende beslispunt aan toe te voegen:

- Punt 27 op de maatregelenlijst verkeersveiligheid (Pagina 10 uitvoeringsprogramma GVVP Buren) uit te breiden met de Adelsweg vanaf het kruispunt Vogelenzangseweg tot aan de ingang van het parkeerterrein van het winkelcentrum.

Ingediend door:

Christiaan de Lange
PCG

AMENDEMENT

Datum vergadering: 20 september 2022

Agendapunt: 7.2. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Onderwerp: Oversteekplaatsen provinciale wegen

Wij zien dat:

- De gemeente Buren volgens de mobiliteitsvisie in samenwerking met de provincie en buurgemeenten naar nul verkeersslachtoffers wil;
- Er dagelijks levensgevaarlijke situaties ontstaan tussen fietsers/scholieren die de provinciale wegen in onze gemeente oversteken en (vracht)auto's die op de provinciale weg rijden;

Wij denken dat:

- Gemeente Buren geen middelbare scholen heeft en veel scholieren hierdoor in per fiets naar scholen in de regio gaan;
- Hiervoor in veel gevallen een provinciale weg moet worden overgestoken;
- Hoewel de veiligheid van de provinciale wegen een taak en verantwoordelijkheid van de provincie is, de gemeente voor de veiligheid van haar inwoners dient op te komen;

Besluit het volgende beslispunt aan toe te voegen:

- De maatregelenlijst verkeersveiligheid (Pagina 10 uitvoeringsprogramma GVVP Buren) uit te breiden met als knelpunt de oversteekplaatsen van de N320/N834[1] waarbij als maatregel "Lobby vanuit gemeente Buren richting provincie voor veilige oversteekplaatsen voor scholieren/fietsers" wordt toegepast.

Ingediend door:

Christiaan de Lange
PCG

Wander van Laar
Gemeentebelangen

[1] **Bekende knelpunten zijn:**
Rijnbandijk - N320 te Lienden, Burgemeester Houtkoperweg (2x) - N320 te Lienden, Dokter Guipinlaan/Ooievaar- N320 te Ommeren, De Brenk/De Steeg- N320 te Ingen, Ravenswaaijse Steeg- N320 te Ravenswaaij, Burense Dijk- N834 te Erichem/Kerk-Avezaath/Buren, Erichemse weg/Woerd- N834 te Erichem/Kerk-Avezaath.

MOTIE

Datum vergadering: 20 september 2022

Agendapunt: 7.2. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Onderwerp: Duurzame mobiliteit

Wij weten dat:

- In de “Visie voor een bereikbaar Gelderland” de ambitie is vastgelegd om de reiziger te verleiden tot de slimste en schoonste manier van reizen, ook voor wat betreft het goederenvervoer;
- In deze Gelderse visie, maar ook in bijvoorbeeld de CROW-richtlijnen handvaten beschikbaar zijn om duurzame ambities vorm te geven;
- Er gemeentes in Nederland zijn die het 10- of 20-minuten principe hanteren (voorzieningen bereikbaar op de fiets);

We zien dat:

- Het Burense GVVP op het gebied van duurzaamheidsdoelstellingen beperkt blijft tot het stimuleren van electrisch rijden, deelauto- en fietsgebruik zonder dat dit verder geconcretiseerd wordt;

We vinden dat:

- Buren voortvarender te werk moet gaan met de transitie naar duurzame mobiliteit;

Daarom verzoekt de gemeenteraad het college op om:

- In aanvulling op het GVVP een Actieplan Duurzame Mobiliteit 2023-2032 uit te werken met de volgende doelstellingen:
    - Het maximale aantal fietsminuten tot voorzieningen
    - Percentage verplaatsingen per fiets per afstandscategorie (0-5, 5-10, >10 km)
    - Aantal beschikbare elektrische deelauto’s per 1000 inwoners
    - Aantal beschikbare openbare laadvoorzieningen per 1000 inwoners
    - Fietspaden van voldoende breedte (in overeenstemming met CROW) in het licht van het toenemende aantal LEV’s
    - Bij inrichting en beheer van infrastructuur toepassen van ecologisch bermbeheer
    - Klimaatadaptatie als criterium bij aanbesteding van infrastructurele werken
    - Circulariteit en levensduur van gebruikte materialen als criterium bij aanbesteding van infrastructurele werken
    - Clusteren van logistieke activiteiten uit oogpunt van synergie en optimaler gebruik van de ruimte
    - Instandhouding en verduurzaming van de veerdiensten
- De voor dit plan benodigde acties te benoemen en de middelen te budgetteren, prioriteren en mee te nemen in de komende begrotingsbehandeling op 8 november a.s.;

Ingediend door:

Mary-Ann Arentz,
PvdA-GroenLinks

Raadsvergadering

Dossiernummer	2385
Extern Zaak ID	Z.038106
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 september 2022
Agendapunt	9.1
Titel	Advies over bouwen van 2 duivenhokken Nieuweweg 1 in Zoelen
Organisatieonderdeel	Domein Ruimte
Eigenaar	Zwaan, Pieter
Portefeuillehouder	J.P. Neven

Bijlagen
Raadsvoorstel Advies over bouwen van 2 duivenhokken Nieuweweg 1 in Zoelen
Raadsbesluit Advies over bouwen van 2 duivenhokken Nieuweweg 1 in Zoelen
Bijlage 1: Zienswijze per post
Bijlage 2: Reactie zienswijze Nieuweweg 1 Zoelen
Bijlage 3: Raadsvoorstel 22 februari 2022
Bijlage 4: Raadsbesluit 22 februari 2022

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Collegevergadering	12 juli 2022
Agendacommissie	24 augustus 2022
Voorbespreking I	6 september 2022
Raadsvergadering	**20 september 2022**
Raadsvergadering	22 september 2022

Voorgesteld besluit

Besluit

n.v.t.

Toelichting

Dit agendapunt wordt behandeld in het resterende deel van de gemeenteraadsvergadering die wordt voortgezet op donderdag 22 september 2022.

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer
20 september 2022	**D.121280** **Z.038106**

Voorstel ingebracht door	Domein Ruimte
Portefeuillehouder	J.P. Neven
Begrotingsprogramma en taakveld	Fysieke leefomgeving Ruimtelijke ordening

Onderwerp **Advies over bouwen van 2 duivenhokken Nieuweweg 1 in Zoelen**

1. Een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) af te geven voor het weigeren van een omgevingsvergunning voor twee duivenhokken aan de Nieuweweg 1 te Zoelen;

Samenvatting van het voorstel
Er is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor de bouw van twee duivenhokken met een oppervlakte van 200 m^2 bij een woning aan de Nieuweweg 1 te Zoelen. Omdat de maximale oppervlakte van bijgebouwen al is overschreden kan de vergunning niet verleend worden. De omgevingsvergunning kan geweigerd worden als de raad een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) afgeeft. De raad heeft op 22 februari 2022 een ontwerp vvgb afgegeven. Nu een zienswijze is ingediend zal de raad een definitieve vvgb moeten afgeven. Daarna kan het college de omgevingsvergunning weigeren.

HOOFDLIJNEN

1. Inleiding
Op 19 december 2019 is een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning voor het bouwen van 2 duivenhokken op het adres Nieuweweg 1 in Zoelen. Op 4 mei 2020 is vervolgens een ruimtelijke onderbouwing aangeleverd om de aanvraag te motiveren. Op 29 september 2020 heeft het college besloten:
1 De aanvraag omgevingsvergunning voor het oprichten van twee duivenhokken aan de Nieuweweg 1 in Zoelen, te weigeren in verband met strijd met het geldende beleid.
2 In gesprek te gaan met de initiatiefnemer om te onderzoeken welke mogelijkheden haalbaar zijn.

Uitgebreid bestuurlijk en ambtelijk overleg heeft niet geleid tot een aangepast plan of wijziging van de vergunningaanvraag. Vervolgens heeft het college op 11 januari 2022 besloten een ontwerpbesluit tot weigering van de omgevingsvergunning voor de bouw van twee duivenhokken aan de Nieuweweg 1 te Zoelen ter inzage leggen als de raad een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) afgeeft. De ontwerp vvgb heeft de raad op 22 februari 2022 afgegeven.
Daarna is het ontwerpweigeringsbesluit verzonden aan aanvrager en gepubliceerd. Aanvrager heeft over de ontwerpbesluit een zienswijze ingediend. Nu een zienswijze is ingediend zal de raad een besluit moeten nemen over het afgeven van een definitieve verklaring van geen bedenkingen.

2. Doel / meetbaar effect
Een verklaring van geen bedenkingen verlenen zodat het college de aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van twee duivenhokken kan weigeren.

3. Argumenten
1.1 de zienswijze geeft geen aanleiding het standpunt te wijzigen

In het raadsvoorstel van 22 februari 2022 worden de argumenten genoemd waarom de omgevingsvergunning geweigerd zou moeten worden. De zienswijze geeft geen aanleiding het standpunt te wijzigen. De bouw extra bijgebouwen voor een bedrijfsmatige activiteit bij een reguliere woning is ruimtelijk niet wenselijk. Zie de bijlagen voor de zienswijze en de reactie daarop. Een aantal argumenten uit de reactie op de zienswijze zijn nog toegevoegd aan het ontwerp weigeringsbesluit.

1.2 een definitieve verklaring van geen bedenkingen is vereist
De raad heeft op 22 februari een ontwerpverklaring van geen bedenkingen afgegeven. De ontwerpverklaring zou overgaan in de definitieve verklaring als geen zienswijze werd ingediend. Nu een zienswijze is ontvangen dient de raad hiervan kennis te nemen en een besluit te nemen over het afgeven van een definitieve verklaring van geen bedenkingen. Pas met deze vvgb kan de vergunningaanvraag geweigerd worden.

4. Kanttekeningen
Niet van toepassing

TOELICHTING EN UITVOERING

5. Financiën
Voor de behandeling van de vergunningaanvraag worden leges in rekening gebracht.

6. Communicatie
De aanvrager krijgt van de Omgevingsdienst Rivierenland bericht over de besluitvorming en publicaties.

7. Uitvoering en planning
Als de raad een verklaring van geen bedenkingen afgeeft kan kort daarna het weigeringsbesluit worden verzonden. Na bekendmaking van het besluit kan binnen zes weken beroep worden aangetekend bij de rechtbank.

8. Participatie
Niet van toepassing.

9. Duurzaamheid
Niet van toepassing.

Bijlagen:
1 Zienswijze over ontwerp weigeringsbesluit
2 Reactie op zienswijze
3 Raadsvoorstel 22 februari 2022
4 Raadsbesluit 22 februari 2022

Inlichtingen bij:

Naam	R. Berends
Domein	Ruimte

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
20 september 2022	**D.121280**	**D.121281** **Z.038106**

Onderwerp **bouwen van 2 duivenhokken Nieuweweg 1 in Zoelen**

De Gemeenteraad van Buren;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 12 juli 2022;

besluit:

1. Een verklaring van geen bedenkingen af te geven voor het weigeren van een aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van twee duivenhokken bij de woning aan de Nieuweweg 1 te Zoelen;

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022

De griffier, De voorzitter,

J.J. Rochat J.P.M. Meijers

D . 118626

VAN DER FELTZ
advocaten

Van der Feltz advocaten
Javastraat 22, 2585 AN Den Haag
Postbus 85615, 2508 CH Den Haag
T: +31 (0)70 31 31 050
E: info@feltz.nl
W: www.feltz.nl

ONTVANGEN OP
29 APR. 2022
ODR

GEMEENTE BUREN
reg.nr. Z.041272
d.d. 22 APR 2022
afd. ODR
kopie

AANTEKENEN
Gemeente Buren
College van Burgemeesters en Wethouders
Postbus 23
4020 BA MAURIK

Datum: 21 april 2022
Uw ref.: 0214133082
Onze ref.: 20216938
Van: T.J.J. Slegers, advocaat

T: +31 70 31 31 067
M: +31 6 20 40 79 41
E: slegers@feltz.nl

Betreft: Zienswijze ontwerpbesluit weigering omgevingsvergunning duivenhokken

Geacht college,

I. Inleiding

1. Met het ontwerpbesluit van 3 maart 2022 met bovenvermeld kenmerk (het "**ontwerpbesluit**"; bijlage 1) deelt u cliënt, de heer R. Bakker ("**Bakker**"), mede dat u voornemens bent zijn omgevingsvergunningaanvraag van 19 december 2019 voor het bouwen van twee duivenhokken (de "**omgevingsvergunningaanvraag**") op het adres Nieuweweg 1 in Zoelen (de "**bouwlocatie**"), te weigeren omdat u de omgevingsvergunningaanvraag in strijd acht met de ter plaatse geldende regels uit het bestemmingsplan "*Buitengebied Buren 2008*" (het "**bestemmingsplan**") en evenmin aanleiding ziet om met artikel 2.1 lid 1 onder c juncto artikel 2.12 lid 1 onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (de "**Wabo**") van betreffende bestemmingsregels af te wijken.

2. Meer concreet acht u de omgevingsvergunningaanvraag in strijd met de gebruiksregel uit artikel 38 lid 1 van het bestemmingsplan, omdat de duivenhokken zouden zijn bedoeld voor bedrijfsmatig gebruik terwijl de bouwlocatie slechts is bestemd voor wonen. Ook acht u de omgevingsvergunningaanvraag in strijd met de bouwregel uit artikel 38 lid 5 a van het bestemmingsplan, omdat er met het oprichten van de duivenhokken meer dan de toegestane twee vrijstaande bijgebouwen met een te groot bebouwd oppervlak op de bouwlocatie zouden worden gerealiseerd. U acht het niet mogelijk om van deze gebruik- en bouwregel af te wijken omdat noch het bestemmingsplan met artikel 38 lid 10, noch artikel 4 lid 1 van Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (het "**Bor**"), noch de goede ruimtelijke ordening, daartoe rechtens grondslag zouden bieden.

Al onze werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht, gesloten met de naamloze vennootschap Van der Feltz advocaten N.V., gevestigd te Den Haag en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27364182. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing. Daarin is een beperking van aansprakelijkheid opgenomen. De algemene voorwaarden zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Den Haag onder nr. 43/2017 en zijn te raadplegen via www.feltz.nl.

DMS02-296898872-345

3. Om de redenen genoemd in paragraaf II kan Bakker zich niet verenigen met voornoemde stellingnames in het ontwerpbesluit. Dit standpunt wordt nader aan u toegelicht in paragraaf III. In paragraaf IV wordt deze zienswijze afgesloten met een korte conclusie.

II. Standpunt

4. Bakker meent dat de omgevingsvergunningaanvraag wel degelijk vergunbaar is onder de voor de bouwlocatie geldende bestemmingsregels, al dan niet via afwijking daarvan.

5. Ten eerste betwist Bakker dat het beoogde gebruik van de duivenhokken strijdig is met de gebruiksregel uit artikel 38 lid 1 van het bestemmingsplan. U stelt in het ontwerpbesluit enkel dat maar motiveert niet waarom het beoogde gebruik van de duivenhokken niet zou zijn te rijmen met deze woonbestemming. Hierbij valt op dat u in het ontwerpbesluit niet refereert aan de aard, intensiteit en omvang van het door Bakker beoogde gebruik van de duivenhokken, zoals uitgelegd in de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de omgevingsvergunningaanvraag. Dit acht Bakker onzorgvuldig. Die uitleg getuigt niet van een zodanig extensief gebruik van de duivenhokken dat de ruimtelijke uitstraling daarvan niet zou passen bij de woonbestemming. Anders dan u stelt in het ontwerpbesluit, heeft dat gebruik eerder een hobbymatig dan een bedrijfsmatig karakter.

6. Ten tweede is Bakker van mening u de bouwregel uit artikel 38 lid 5 a van het bestemmingsplan onjuist toepast op de onderliggende feitelijke situatie bij de omgevingsvergunningaanvraag. U gaat ervan uit dat er na het oprichten van twee duivenhokken, drie of meer bijgebouwen op de bouwlocatie aanwezig zullen zijn. Dit is echter niet het geval; enkele bouwwerken die thans aanwezig zijn op de bouwlocatie kwalificeert u ten onrechte als bijgebouw. Dit acht Bakker eveneens onzorgvuldig, althans u motiveert in het ontwerpbesluit niet waarom die bouwwerken behoren te kwalificeren als bijgebouw.

7. Ten derde bestrijdt Bakker uw conclusie dat het onmogelijk zou zijn om, voor zover al nodig, de omgevingsgunningaanvraag te verlenen via een zogeheten binnen- of kleine/grote buitenplanse afwijking ex artikel 2.1 lid 1 onder c juncto artikel 2.12 lid 1 onder a Wabo. Het tegenovergestelde is waar. In het ontwerpbesluit stelt u ten onrechte dat geen van deze afwijkingsmogelijkheden daarvoor toereikend zou zijn. U gaat ook voorbij aan de mogelijkheid tot het (deels) vergunningvrij bouwen van twee duivenhokken.

III. Toelichting

III.a Gebruiksregel: duivenhokken conflicteren niet met woonbestemming

8. Het antwoord op de vraag of het houden van duiven binnen de bestemming wonen toelaatbaar is, moet worden beoordeeld aan de hand van de ruimtelijke uitstraling die dat beoogde gebruik gezien zijn aard, omvang en intensiteit heeft. Bepalend is of die ruimtelijke uitstraling dusdanig is dat deze planologisch gezien niet meer valt te rijmen met de woonbestemming van de bouwlocatie. In het ontwerpbesluit wordt echter enkel op-

gemerkt dat "*de duivenhokken zijn bedoeld voor bedrijfsmatig gebruik* [...]" en de bouw reeds daarom niet zou passen bij de woonbestemming. U heeft niet concreet, aan de hand van de aard, omvang en intensiteit van het beoogde gebruik, de ruimtelijke uitstraling van de duivenhokken beoordeeld. Hiermee miskent u dat sec een verondersteld bedrijfsmatig karakter van een beoogd gebruik niet doorslaggevend is. Door slechts te toetsen of er sprake is van een op winst gerichte een bedrijfsmatige exploitatie, heeft u in een onjuiste maatstaf aangelegd (vgl. ABRvS 21 juli 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN 1865). Het ontwerpbesluit is aldus, in strijd met artikelen 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (de "**Awb**"), onzorgvuldig voorbereid en ondeugdelijk gemotiveerd.

9. Ervan uitgaande dat u dit alsnog goed zal willen doen, wijst Bakker erop dat de aard, omvang en intensiteit van het beoogde gebruik van de duivenhokken is toegelicht in de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunningaanvraag. Bakker is voornemens om maximaal 250-300 duiven te houden op de bouwlocatie voor de fok. De bouwlocatie heeft een omvang van 7700m² en is gelegen in het buitengebied, ver buiten de bebouwde kom van de gemeente Buren. Binnen een straal van 500m van de bouwlocatie liggen slechts twee andere (bedrijfs)woningen op bovengemiddeld grote percelen waar tevens dieren worden gehouden. Beide percelen zijn omringd met dusdanige beplanting dat vanuit daar geen rechtstreeks zicht bestaat op de bouwlocatie. Er is dus geen sprake van een woonwijk of van een aangeschakelde rij van woningen in de nabijheid van de bouwlocatie, terwijl het bestemmingsplan niet de planologische mogelijkheid biedt om (nieuwe) woningen in die directe nabijheid van de bouwlocatie te realiseren. Daarbij komt dat de duiven op de bouwlocatie zullen worden gehuisvest in twee achter de (bedrijfs)woning gelegen geïsoleerde bijgebouwen waardoor er geen geluid- en stankoverlast is te verwachten en de duiven, zoals ook toegelicht in de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunningaanvraag, in het kader van hun training slechts enkele keren per dag in kleine koppels zullen uitvliegen. De mogelijke hinder van het beoogde gebruik van de duivenhokken voor de omgeving zal dus nihil zijn, waarbij in aanmerking moet worden genomen dat rondom de bouwlocatie alsook de buurpercelen, onder de bestemming agrarisch, het 'weiden van dieren' al is toegestaan. Bakker meent dat het (laten) uitvliegen van duiven ook als zodanig kwalificeert, temeer nu het begrip 'het weiden van dieren' niet is gedefinieerd c.q. ingekaderd bij het bestemmingsplan. Voorts is van belang dat de commerciële activiteiten die zullen plaatsvinden op de bouwlocatie weinig omvattend zijn. Bakker fokt de duiven hoofdzakelijk voor eigen hobbymatig gebruik, voor de wedstrijdsport. Alleen bij goede wedstrijdresultaten en interesse van andere duivenliefhebbers worden de duiven verkocht. Dit gebeurt jaarlijks maar met een beperkt aantal duiven. Van een op louter winst gerichte bedrijfsmatige exploitatie is aldus geen sprake. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat de verkeersaantrekkende werking van die ondergeschikte commerciële activiteiten zeer beperkt is. Alle bijbehorende relevante ruimtelijke aspecten (verkeer, geluid, geur, parkeren, waterhuishouding) zijn onderzocht en toegelicht in de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunningaanvraag. Deze onderzoekresultaten met toelichting betwist u niet met het ontwerpbesluit.

10. Tegen deze achtergrond meent Bakker dat de ruimtelijke uitstraling van het met de duivenhokken beoogde gebruik niet zodanig is dat dit gebruik onverenigbaar is met de woonbestemming op de bouwlocatie. Voor dit standpunt vindt Bakker ook steun in de rechtspraak. In ruimtelijke zin vergelijkbare situaties is eerder geoordeeld dat het houden van 190 en 250 duiven niet conflicteert met de woonbestemming (vgl. ABRvS 21 juli 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN1865, r.o. 2.4.1; ABRvS 10 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1214, r.o. 2.1). Het ontwerpbesluit staat haaks op deze rechtspraak; van strijd met de gebruiksregel uit artikel 38 lid 1 van het bestemmingsplan is dan ook geen sprake.

III.b Bouwregel: onjuiste kwalificatie van de bij- en hoofdgebouw(en)

11. Tevens past u de bouwregel uit artikel 38 lid 5 a van het bestemmingsplan onjuist toe. Daarin staat dat "*per woning* [...] *niet meer dan 2 vrijstaande bijgebouwen* [mogen] *worden gebouwd en* [...] *het totale bebouwde oppervlak van de bijgebouwen* [mag] *niet meer bedragen dan 75m²*". In artikel 1 lid 10 en 11 van het bestemmingsplan wordt onder 'bijgebouw' verstaan "*een gebouw, dat in bouwkundig en functioneel opzicht ondergeschikt is aan een op hetzelfde perceel gelegen hoofdgebouw*" en met 'hoofdgebouw' wordt bedoeld "*een gebouw, dat op een perceel door zijn constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste gebouw valt aan te merken* [...]".

12. In het ontwerpbesluit somt u op dat "[...] *op de kadastrale percelen* [...] *een bijgebouw aanwezig* [is] *van 125m² en een aangebouwd bijgebouw van 71m² met een tussen lid van 25m² (voorheen garage) en een overkapping aan de achterzijde van de woning van 30m². In de bestaande situatie zijn er 251m² aan bijgebouwen aanwezig*". Met deze opsomming miskent u evenwel dat op de bouwlocatie slechts sprake is van één bijgebouw in voorbedoelde zin, de vrijstaande berging van 125m². De overige door u opgesomde gebouwen betreffen geen bijgebouwen maar vormen thans onderdeel van het hoofdgebouw in voorbedoelde zin. Hierbij moet worden bedacht dat artikel 1 lid 10 van het bestemmingsplan niet spreekt over het 'oorspronkelijke' hoofdgebouw maar enkel over het hoofdgebouw. In artikel 38 lid 5 a van het bestemmingsplan gaat het dus niet slechts over het hoofdgebouw zoals dat oorspronkelijk is opgeleverd conform de eerste bouwvergunning. Daartoe moeten tevens de ruimtes worden gerekend die op een later moment legaal zijn aangebouwd c.q. geïntegreerd in de totale bouwmassa en zodanig met het woongebruik zijn verbonden dat deze ruimtes thans kunnen worden toegerekend aan het hoofdgebouw. Aldus moeten het aangebouwde gebouw van 71m² met een tussen lid van 25m² en de overkapping aan de achterzijde van 30m² evenzeer worden aangemerkt als deel van de (bedrijfs)woning c.q. het hoofdgebouw zoals dat legaal bestond op moment van indiening van de omgevingsvergunningaanvraag door Bakker.

13. Bovendien merkt Bakker op dat hij ten behoeve van de verlening van de omgevingsvergunningaanvraag heeft aangegeven bereid te zijn het tussen lid van 25m² en eventueel ook de overkapping van 30m² te slopen. In dat geval hoeft u deze bijgebouwen evenmin mee te nemen in voornoemde opsomming, terwijl het aangebouwde gebouw

van 71m², nu het een uitbreiding van minder dan 100m² betreft, tevens via artikel 38 lid 4 onder 1 en 2 van het bestemmingsplan zou kunnen worden toegerekend aan de (bedrijfs)woning c.q. het hoofdgebouw zoals die momenteel bestaat op de bouwlocatie en ook reeds bestond voor de terinzagelegging van het bestemmingsplan medio 2009.

14. Zo bezien is onder de bouwregel in artikel 38 lid 5 a van het bestemmingsplan nog één duivenhok, naast de vrijstaande berging, als tweede vrijstaand bijgebouw op de bouwlocatie toegestaan. De omgevingsvergunningaanvraag behelst dus hooguit, anders dan u lijkt te suggereren in het ontwerpbesluit, de realisatie van een derde bijgebouw, het andere duivenhok, in afwijking van deze bouwregel. Voorts resteert dat de drie bijgebouwen (te weten: de vrijstaande berging van 125m² en de twee duivenhokken) meer dan de toegestane 75m² aan bebouwd oppervlak zullen beslaan. Ook daarvoor zou dan een afwijking van het bepaalde in artikel 38 lid 5 a van het bestemmingsplan nodig zijn.

III.c Vergunningvrij: afwijken van de bouwregel is slechts beperkt nodig

15. Voornoemde twee afwijkingen zijn echter alleen nodig als betreffende bouwactiviteiten niet op voorhand vergunningvrij zijn op grond van artikel 2.3 lid 2 juncto artikel 2 van Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (het "**Bor**"). Lid 3 sub f onder 3 van laatstgenoemd artikel bepaalt dat geen omgevingsvergunning voor een van het bestemmingsplan afwijkende bouw nodig is als de oppervlakte van "*een op de grond staand bijbehorend bouwwerk* [...] *op een afstand van meer dan 4m van het oorspronkelijk hoofdgebouw,* [...] *in geval van een bebouwingsgebied groter dan 300m² niet meer dan* [...] *90m²* [bedraagt]*, vermeerderd met 10% van het deel van het bebouwingsgebied dat groter is dan 300m², tot een maximum van in totaal 150m²* ". Omdat de bouwlocatie, gelet op het ontwerpbesluit, 7700m² omvat, mogen er ogenschijnlijk twee duivenhokken als bijbehorende bouwwerken van samen 150m² vergunningvrij worden gebouwd.

16. Voor een kwalificatie als 'bijbehorend bouwwerk' geldt dat de duivenhokken functioneel verbonden moeten zijn met de (bedrijfs)woning c.q. het hoofdgebouw. Dit betekent dat het beoogde gebruik van de duivenhokken zich moet verhouden tot de geldende woonbestemming. Bij randnummers 8 - 10 is al toegelicht dat hiervan sprake is. Voorts merkt Bakker op, aangezien hoofdzakelijk sprake zal zijn van hobby- in plaats van bedrijfsmatig gebruik van de duivenhokken, dat dit beoogde gebruik strekt tot vergroting van zijn woongenot. Dit is niet beperkt tot de (bedrijfs)woning c.q. het hoofdgebouw. Zijn woongenot behelst de volledige bouwlocatie en in zekere mate ook de directe leefomgeving (vgl. Rechtbank Roermond 15 maart 2011, ECLI:NL:RBROE:2011:BP8237, r.o. 2.21).

17. Verder zij benadrukt dat artikel 2 lid 3 van Bijlage II van het Bor de vrijheid biedt om vergunningvrij een bepaalde oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken te bouwen, zonder daarbij beperkingen aan te brengen in de mogelijkheid deze toelaatbare oppervlakte te verdelen over één of meer bijbehorende bouwwerken. Ook is het mogelijk dat er een bijbehorend bouwwerk wordt gebouwd, waarvan de bouwtitel deels is gegrond

op artikel 2 lid 3 van Bijlage II van het Bor en deels op een omgevingsvergunning voor afwijkende bouwactiviteiten (zie *Stb.* 2014, nr. 333, p. 35). Dit leidt ertoe dat er hooguit voor het meerdere van 150m² aan bebouwd oppervlak, verdeeld over twee duivenhokken, een afwijking nodig is van de bouwregel uit artikel 38 lid 5 a van het bestemmingsplan. Ten onrechte gaat u hieraan voorbij in het ontwerpbesluit, nog daargelaten dat een generieke, niet op de bouwlocatie gerichte planologische inperking van artikel 2 van Bijlage II van het Bor, zoals het enkel toestaan van bijbehorende bouwwerken voor 75m² in plaats van 150m² aan bebouwd oppervlak, in strijd is met de regeling voor vergunningvrij bouwen (vgl. ABRvS 21 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:571, r.o. 3.4.2).

III.d Afwijken: de wettelijke mogelijkheden daartoe zijn wel toereikend

18. Over de toereikendheid van de wettelijke mogelijkheden tot afwijken van de bouwregel uit artikel 38 lid 5 a van het bestemmingsplan, merkt Bakker het volgende op. In het ontwerpbesluit wijst u op de zogeheten binnenplanse afwijkingsmogelijkheid uit artikel 38 lid 10 van het bestemmingsplan. U stelt dat het bepaalde in dit artikel achtereenvolgens (i) "*alleen de mogelijkheid* [biedt] *om op een grotere afstand van de woning een bijgebouw te plaatsen dan bepaald in artikel 38*, (ii) *geen* [...] *mogelijkheden* [biedt] *voor het bouwen van* [een] *groter oppervlak aan bijgebouwen*" en (iii) "[er] *ook geen afwijkingsmogelijkheid* [is] *voor meer dan 2 bijgebouwen*". Bakker bestrijdt deze lezing.

19. In artikel 38 lid 10 van het bestemmingsplan staat - samengevat - dat een binnenplanse afwijking mogelijk is voor een totaal bebouwd oppervlak voor bijgebouwen van maximaal 200m² voor agrarische nevenactiviteiten, daaronder begrepen het hobbymatig houden van dieren, indien en voor zover (a) het bijbehorende huisperceel tenminste 2.500m² bedraagt en (b) het, tezamen met dat huisperceel, een perceel grond in eigendom betreft van tenminste 7500m². U betwist in het ontwerpbesluit terecht niet dat met de bouwlocatie wordt voldaan aan voorwaarden (a) en (b). In het bestemmingsplan wordt het begrip 'agrarische nevenactiviteit' niet gedefinieerd. De toelichting bij het bestemmingsplan geeft evenmin duiding aan dit begrip. Het moet dan conform normaal spraakgebruik worden uitgelegd (vgl. ABRvS 2 december 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2862, r.o. 5). In de praktijk wordt een variëteit aan activiteiten als agrarische nevenactiviteiten gezien. Het gaat steeds om een aanvullende, ondergeschikte activiteit ten opzichte van een agrarisch bedrijf. Gedacht kan worden aan zijn zorgactiviteiten, opslag en stalling en dierenpensions maar ook een boerderijwinkel of boerderijcamping. Bij elkaar genomen valt dan redelijkerwijs niet in te zien waarom het houden van duiven niet onder de noemer 'agrarische nevenactiviteit' zou vallen. Hierbij acht Bakker nog relevant dat het weiden van dieren in artikel 4 lid 1 van het bestemmingsplan ook als agrarisch gebruik wordt aangemerkt (vgl. ABRvS 23 juni 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1318, r.o. 4.1).

20. Voorts merkt Bakker op dat uit artikel 38 lid 10 van het bestemmingsplan volgt, gelet op de woorden "*daaronder begrepen*", dat deze binnenplanse afwijkingsmogelijkheid niet per se het hobbymatig houden van dieren vereist, maar slechts dat er sprake is van

een agrarische nevenactiviteit, waaronder ook begrepen het hobbymatig houden van dieren. Het is dan aannemelijk dat ondergeschikte commerciële activiteiten gekoppeld aan het houden van dieren ook zijn te scharen onder de noemer agrarische nevenactiviteit. Andere gangbare agrarische nevenactiviteiten, zoals bijvoorbeeld het uitbaten van een dierenpension of een boerderijwinkel, hebben eveneens een commercieel karakter.

21. Indachtig het vorenstaande acht Bakker de binnenplanse afwijkingsmogelijkheid uit artikel 38 lid 10 van het bestemmingsplan wel degelijk toereikend voor het verlenen van de omgevingsvergunningaanvraag. Anders dan u veronderstelt in het ontwerpbesluit, bevat dit artikel geen beperking tot slechts twee bijgebouwen en mag de afwijking als zodanig zien op een totaal bebouwd oppervlak voor bijgebouwen van maximaal 200m². Op deze wijze dient volgens Bakker artikel 38 lid 10 van het bestemmingsplan gelezen te worden. Hij vindt steun voor deze gedachte in de toelichting op het bestemmingsplan waarin (zie pagina 84) in algemene zin wordt opgemerkt dat "*met een vrijstelling een uitzondering* [kan] *worden gemaakt voor grotere bijgebouwen tot 200m²* [...]". Bakker bestrijdt dan ook uw aannames onder (ii) en (iii). Ook (i) gaat niet op; naar het lijkt doelt u hiermee op de vrijstellingsmogelijkheid uit artikel 61 lid 9 van het bestemmingsplan waarmee bijgebouwen binnen een afstand van 70m in plaats van 40m tot het huisperceel kunnen worden toegestaan. Dat is bij de duivenhokken echter niet aan de orde.

22. Alsdan kunt u de binnenplanse afwijkingsmogelijkheid uit artikel 38 lid 10 van het bestemmingsplan concreet als volgt inzetten. Enerzijds om, in aanvulling op het vergunningvrij bouwen van twee duivenhokken van samen 150m², de resterende 50m² van het bebouwd oppervlak van 200m² voor de duivenhokken te vergunnen of anderzijds om, mocht u menen dat vergunningvrij bouwen in dit geval uitgesloten is, een duivenhok als derde bijgebouw (zie nogmaals randnummer 14) en een totaal bebouwd oppervlak van 200m² voor de duivenhokken samen te vergunnen. U hanteert in het ontwerpbesluit geen van deze opties. Bakker acht dit onjuist en op zijn minst onzorgvuldig.

23. Ook in relatie tot de zogeheten kleine buitenplanse afwijkingsmogelijkheid uit artikel 4 van Bijlage II van het Bor doet u verkeerde aannames in het ontwerpbesluit. U stelt hiervan geen gebruik te kunnen maken omdat lid 1 van dat artikel alleen ruimte zou laten voor het afwijkend bouwen van bijgebouwen in het buitengebied met een oppervlakte van niet meer dan 150m². Dit is weliswaar juist maar daarmee nog niet gezegd dat deze kleine buitenplanse afwijkingsmogelijkheid helemaal niet inzetbaar is. Een gecombineerde toepassing met de binnenplanse afwijkingsmogelijkheid uit artikel 38 lid 10 is namelijk ook toegestaan (vgl. ABRvS 3 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1191, r.o. 9.1). Deze combinatie toetst u evenmin in het ontwerpbesluit. Ook dat is onzorgvuldig.

24. Verder ziet Bakker voor zich dat de kleine binnenplanse afwijkingsmogelijkheid uit artikel 4 lid 1 van Bijlage II van het Bor kan worden toegepast in aanvulling op het vergunningvrij bouwen van twee duivenhokken van samen 150m², namelijk voor de resterende 50m² van het bebouwd oppervlak van 200m² voor de duivenhokken. De wetgeschie-

denis genoemd bij randnummer 17 laat ogenschijnlijk ook ruimte voor het hanteren van deze combinatie. Dat miskent u met het ontwerpbesluit, wat Bakker onzorgvuldig acht.

25. Ervan uitgaande dat u zult onderkennen dat een van de vorenstaande combinaties inderdaad soelaas biedt voor verlening van de omgevingsvergunningaanvraag, moet worden bedacht dat de Wabo voor de (gecombineerde) toepassing van een binnen- of kleine buitenplanse afwijkingsmogelijkheid de zogeheten reguliere voorbereidingsprocedure voorschrijft in artikel 3.7 lid 1. Dat betekent dat u voor het ontwerpbesluit de verkeerde, namelijk de uitgebreide variant uit artikel 3.10 Wabo, voorbereidingsprocedure heeft gehanteerd. Bijgevolg is dat de omgevingsvergunningaanvraag inmiddels op basis van artikel 3.9 lid 2 Wabo als van rechtswege verleend moet worden beschouwd omdat daarop evident niet binnen de termijn van acht weken van de reguliere voorbereidingsprocedure is beslist (vgl. ABRvS 9 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1465, r.o. 5 - 7).

26. Blijft u evenwel, in weerwil van het voorgaande, van mening dat de uitgebreide voorbereidingsprocedure geldt omdat de omgevingsvergunnignaanvraag alleen via de zogeheten grote buitenplanse afwijkingsmogelijkheid zou kunnen worden verleend, wijst Bakker op het volgende. Voor het kunnen toepassen van de grote buitenplanse afwijkingsmogelijkheid moet worden getoetst of er nog sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'. U stelt in het ontwerpbesluit dat dit niet het geval is bij het bouwplan voor de duivenhokken. Het vergunnen van dit bouwplan zou leiden tot precedentwerking, te weten de "*kans dat er bij meer woningen in het buitengebied meer oppervlakte aan bijgebouwen wordt gevraagd en de verrommeling van het buitengebied* [zal toenemen]".

27. Maar deze stellingname overtuigt niet. Dat het toestaan van extra bebouwing niet past bij uw kennelijke uitgangspunt dat een generieke toename van bebouwing in het buitengebied bij de woonbestemming niet wenselijk is vanwege mogelijke verrommeling, is onvoldoende. U noemt zo slechts in zijn algemeenheid een belang waaraan u in het ontwerpbesluit een doorslaggevende waarde toekent, maar daarmee heeft u niet onderzocht in hoeverre dat belang door het verlenen van de omgevingsvergunningaanvraag wordt geraakt (vgl. ABRvS 17 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3336, r.o. 3.3).

28. Van precedentwerking is niet zonder meer sprake, zoals u lijkt te veronderstellen in het ontwerpbesluit. Het is niet zo dat in het vervolg voor het gehele plangebied, op basis van dezelfde argumenten en in vergelijkbare situaties, een toename van bebouwing moet worden toegestaan. Iedere omgevingsvergunningaanvraag moet afzonderlijk en naar de eigen specifieke kenmerken worden beoordeeld. Dat laat u met die algemene stellingname in het ontwerpbesluit echter ten onrechte na. U dient alsnog een specifieke en afzonderlijke ruimtelijke toets te verrichten voor de omgevingsvergunningaanvraag.

29. Ten behoeve van die toets zij alvast opgemerkt dat er hier sprake is van een specifieke situatie gezien de bestaande bebouwing op de bouwlocatie. Deze aanwezigheid maakt dat de bouw van de duivenhokken tot relatief minder verrommeling van het buitenge-

bied zal leiden. Het bebouwd oppervlak aan bijgebouwen zal weliswaar ten opzichte van die bestaande situatie toenemen, maar die extra bebouwing met duivenhokken ligt niet direct in het zicht, maar achter de reeds aanwezige (bedrijfs)woning en bestaande dan wel nieuw aan te planten begroeiing rondom de bouwlocatie. Deze landschappelijke inpassing van de duivenhokken is nader toegelicht in de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunningaanvraag. Welbeschouwd is van zichtbare verrommeling van het buitengebied zo geen sprake. Bovendien moet worden meegewogen dat de extra bebouwing met duivenhokken geen (onevenredige) gevolgen zal hebben voor direct omwonenden van de bouwlocatie. Die zijn er immers niet, althans er ligt slechts één woning ten noorden van de bouwlocatie, op evenwel enkele tientallen meters met daartussen een waterpartij en diverse begroeiing, terwijl bij die woning ook reeds dieren worden gehouden en agrarische (neven)activiteiten worden verricht. Uit de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunningaanvraag volgt dan ook dat het woon- en leefklimaat in de omgeving van de bouwlocatie niet wordt aangetast. Bakker dan ook niet in waarom het toestaan van de extra bebouwing met duivenhokken de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving niet ten goede zou komen, althans daar onaanvaardbaar afbreuk aan zou doen. De mogelijke verrommeling die op de bouwlocatie zal optreden is dusdanig verwaarloosbaar dat het tegenaan daarvan niet opweegt tegen zijn individuele belang van meer woongenot en beschikbare ruimte op de bouwlocatie. Al met al stelt u in het ontwerpbesluit dus ten onrechte dat de grote buitenplanse afwijkingsmogelijkheid geen grondslag zou bieden voor verlening van de omgevingsvergunningaanvraag.

IV. Slotsom

30. Met inachtneming van het voorgaande verzoekt Bakker u af te zien van uw voornemen in het ontwerpbesluit tot weigering van de omgevingsvergunningaanvraag. In plaats daarvan moet u bij het definitieve besluit alsnog, in afwijking van de relevante gebruik- en bouwregels uit het bestemmingsplan, de omgevingsvergunningaanvraag verlenen, indien en voor zover dit uiteraard niet al van rechtswege is gebeurd en nog nodig is na toepassing van de Bor-regeling voor vergunningvrij bouwen van de twee duivenhokken.

31. Bakker is graag bereid en beschikbaar om deze zienswijze mondeling aan u toe te lichten. Daarbij behoudt hij zich het recht voor deze zienswijze te wijzigen en aan te vullen.

Hoogachtend,

T.J.J. Slegers

VAN DER FELTZ
advocaten

Bijlage 1

Omgevingsdienst
Rivierenland

Retouradres: Postbus 6267, 4000 HG Tiel

Aan de heer R. Bakker
Prinsesselaan 14
3905 GL Veenendaal

Datum
3 maart 2022

Ons kenmerk
0214133082

Uw kenmerk

Behandeld door
E. Hertoghs

Onderwerp:
Ontwerpbesluit weigering omgevingsvergunning uitgebreid

Geachte heer Bakker,

Op 19 december 2019 kregen wij van u een aanvraag voor een vergunning voor het bouwen van 2 duivenhokken op het adres Nieuweweg 1 in Zoelen. In deze brief leest u dat wij van plan zijn u geen vergunning te geven. U leest ook waarom wij dat van plan zijn. En wat u kunt doen.

Wat is onze beslissing?
Wij willen u de vergunning niet geven. Deze beslissing is nog niet definitief. Daarom heet het een ontwerpbeslissing. U vindt de ontwerpbeslissing in de bijlage.

Mensen kunnen de beslissing bekijken
Mensen kunnen uw vergunningaanvraag en onze ontwerpbeslissing bekijken van 16 maart 2022 tot en met 25 april 2022. Dit maken we bekend in een bericht. Dat bericht heet een kennisgeving. U vindt de kennisgeving in de bijlage.

Bent u of is iemand anders het niet eens met deze ontwerpbeslissing?
Bent u het zelf niet eens met onze ontwerpbeslissing? Dan kunt u ook binnen deze periode een brief sturen of mondeling.
Is iemand anders het niet eens met onze ontwerpbeslissing? Dan kan hij/zij ook ons daarover een brief sturen. Of hij/zij kan dit mondeling aan ons laten weten. Dit heet een zienswijze. Dit kan van 16 maart 2022 tot en met 25 april 2022.

Daarna zullen wij definitief beslissen over de vergunning.

Omgevingsdienst Rivierenland
J.S. de Jongplein 2
4001 WG Tiel
Postbus 6267
4000 HG Tiel

0344 57 93 14
post@odrivierenland.nl
www.odrivierenland.nl

KvK 56452500
IBAN NL49BNGH0285157841
BTW NL 8521.32.104.B.01

De Omgevingsdienst Rivierenland is een samenwerkingsverband van 8 gemeenten, te weten Buren, Culemborg, Maasdriel, Neder-Betuwe, Tiel, West Betuwe, West Maas en Waal en Zaltbommel en de provincie Gelderland.

Hoe maken we de beslissing bekend?
De gemeente Buren maakt de beslissing hier bekend:
- Op www.overheid.nl;
- Op www.officielebekendmakingen.nl/staatscourant;
- Op www.officielebekendmakingen.nl.

Heeft u vragen?
Heeft u vragen over deze brief? Bel dan met de heer E. Hertoghs, telefoonnummer 0344 – 579 314. Wilt u deze brief erbij houden als u belt? Dan kunnen wij u sneller helpen.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Buren,

Omgevingsdienst Rivierenland

'Deze brief is elektronisch vastgesteld en daarom niet ondertekend.'

Ontwerpbeslissing weigering omgevingsvergunning

Op 19 december 2019 kregen wij van u een aanvraag voor een vergunning voor het bouwen van 2 duivenhokken op het adres Nieuweweg 1 in Zoelen. Wij zijn van plan u deze vergunning niet te geven.

Waarvoor vraagt u de vergunning aan?
In de tabel ziet u voor welke activiteiten u de vergunning aanvraagt. En welke wetsartikelen daarbij gelden.

Wat wilde u doen?	Wetsartikelen
Strijdig gebruik van gronden of bouwwerken met RO	Art. 2.1 lid 1c Wabo
Bouwen	Art.2.1 lid 1a Wabo

Wij hebben ook gekeken naar het Besluit omgevingsrecht en de Ministeriële regeling omgevingsrecht.

Hoe hebben wij de beslissing genomen?
Wij hebben de ontwerpbeslissing genomen om de vergunning te weigeren, zoals staat in artikel 3.10 van Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In hoofdstuk 1 van de ontwerpvergunning leest u hoe we de beslissing genomen hebben.

Mensen kunnen de beslissing bekijken
Mensen kunnen uw vergunningaanvraag onze ontwerpbeslissing bekijken vanaf 16 maart 2022 tot en met 25 april 2022.

Hoe verliep het proces tot nu toe?
Nadat we uw aanvraag kregen, bleek dat we niet genoeg gegevens hadden. Op 9 januari 2020 hebben we u daarom gevraagd om meer gegevens te sturen. Deze gegevens kregen wij op 5 februari 2020.

We hadden meer tijd nodig om een beslissing te nemen
Op 9 maart 2020 besloten we dat we 6 weken langer nodig hadden om een beslissing te nemen.

Op 21 april 2020 hebben we u een brief gestuurd waarin is aangegeven dat uw bouwplan moet worden behandeld met een uitgebreide procedure. Voor de uitgebreide procedure moet een ruimtelijke onderbouwing worden aangeleverd, deze is aangeleverd op 4 mei 2020.

Toestemming
Voor sommige omgevingsvergunningen moet de gemeenteraad of het college van burgemeester en wethouders of een ander bestuursorgaan, zoals de provincie, toestemming geven. Voor uw aanvraag moet de gemeenteraad een verklaring van geen bedekkingen afgeven (VVGB).

Op 22 februari 2022 heeft de gemeenteraad besloten dat ze geen toestemming geven voor uw plan. Dit staat in de 'Verklaring van geen bedenkingen'. Deze verklaring vindt u in de bijlage.

Bent u het niet eens met deze ontwerp beslissing?
Is iemand het niet eens met onze ontwerpbeslissing? Dan kan hij/zij ons daarover een brief sturen. Of hij/zij kan dit mondeling aan ons laten weten. Dit heet een zienswijze. Dit kan van 16 maart 2022 tot en met 25 april 2022. Bent u het zelf niet eens met onze ontwerpbeslissing? Dan kunt u ook binnen deze periode een brief sturen of mondeling reageren. Daarna zullen wij definitief beslissen over de vergunning.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Buren,

Omgevingsdienst Rivierenland

'Deze brief is elektronisch vastgesteld en daarom niet ondertekend.'

Inhoud

Hoofdstuk 1: Hoe gaan we de beslissing nemen?

Bijlagen

De bijlagen die hieronder staan horen bij de ontwerpbeslissing.

- Publiceerbare aanvraagformulier
- Tekening Duivenhok 2020-04-24
- Milieutekening def -1 2020-02-24
- Ruimtelijke onderbouwing 2020-16-11
- Landelijke inpassing
- Bakker machtiging
- Ondertekend raadsbesluit VVGB akkoord weigering vergunning 22-02-2022

Deze bijlagen vindt u onderaan deze vergunning:

- Bijlage 1: Kennisgeving

Hoofdstuk 1

Hoe hebben wij de ontwerpbeslissing genomen?

We hebben de ontwerpbeslissing genomen zoals staat in artikel 3.10 van de Wabo. In dit hoofdstuk leest u per activiteit hoe we tot de beslissing zijn gekomen en wat de conclusie is. Het gaat om de volgende activiteiten:

- Bouwen
- Iets doen wat volgens het bestemmingsplan niet mag

Bouwen

Bestemmingsplan
We hebben bij onze ontwerpbeslissing gekeken naar het bestemmingsplan "Buitengebied Buren 2008". De locatie waarop u wilt bouwen heeft de enkelbestemming "Wonen" artikel 38.
Wat u wilt bouwen, mag niet volgens de regels van het bestemmingsplan. De oppervlakte die is toegestaan aan bijgebouwen wordt overschreden en omdat het aantal bijgebouwen meer wordt dan toegestaan en omdat de bijgebouwen niet binnen het beschreven bouwvlak komen te staan. In sommige gevallen kunnen wij daarvan afwijken. Maar voor uw situatie zijn we van plan om dit niet te doen. De reden hiervoor staat in de volgende paragraaf met titel 'U wilt iets doen wat volgens het bestemmingsplan niet mag'.

Welstand
Omdat uw plan in strijd is met de regels van het bestemmingsplan en hier niet van wordt afgeweken, is uw plan niet voorgelegd aan de welstandscommissie.

Bouwverordening
Omdat uw plan in strijd is met de regels van het bestemmingsplan en omdat wij hier niet van af willen wijken, is uw plan niet getoetst aan de eisen van het Bouwbesluit 2012.

Bouwbesluit
Omdat uw plan in strijd is met de regels van het bestemmingsplan en omdat wij hier niet van af willen wijken, is uw plan niet getoetst aan de eisen van het Bouwbesluit 2012.

Conclusie
U heeft een vergunning aangevraagd voor het bouwen van 2 duivenhokken op het adres Nieuweweg 1 in Zoelen. Wij zijn van plan u geen vergunning te geven.

Iets doen wat volgens het bestemmingsplan niet mag

Deze activiteit wordt ook wel 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' genoemd.

Bestemmingsplan
We hebben bij onze beslissing gekeken naar het bestemmingsplan "Buitengebied Buren 2008". In het bestemmingsplan heeft het plangebied de enkelbestemming "Wonen".

In artikel 38 lid 1 wordt de bestemmingsomschrijving gegeven en worden de bouwvlakgrenzen bepaald. De gronden binnen vlakken die worden begrensd door lijnen op een afstand van 40 m uit de achtergevel van het hoofdgebouw en 20 m uit de overige gevels van het hoofdgebouw van de op de plankaart als 'Wonen" aangeduide bestaande woningen zijn, voorzover deze gronden deel uitmaken van het bij de desbetreffende woning behorende en direct en ononderbroken aansluitende huisperceel, bestemd voor:
a. bewoning;
b. bijbehorende voorzieningen;
c. landschappelijke beplanting.

De duivenhokken zijn bedoeld voor bedrijfsmatig gebruik, dit is in strijd met artikel 38 lid 1, omdat de gronden bestemd zijn voor wonen en bijbehorende voorzieningen.

Volgens artikel 38 lid 5 a mogen per woning niet meer dan 2 vrijstaande bijgebouwen worden gebouwd en mag het totale bebouwde oppervlak van de bijgebouwen niet meer bedragen dan 75 m2;

Volgens artikel 38 lid 10 kunnen Burgemeester en Wethouders vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 5 sub a, tot een totaal bebouwd oppervlak voor bijgebouwen van maximaal 200 m2 voor agrarische nevenactiviteiten, daaronder begrepen het hobbymatig houden van dieren, indien en voorzover:
a. het bijbehorende huisperceel tenminste 2.500 m2 bedraagt;
b. tezamen met het huisperceel een perceel grond, binnen het grondgebied van de gemeente Buren, van tenminste 7.500 m2 in eigendom is;
c. deze bepaling niet cumulatief wordt toegepast met het bepaalde in lid 9.

De oppervlakte van de twee kadastrale percelen waar de aanvraag over gaat is 7700m².

Op de kadastrale percelen is een bijgebouw aanwezig van 125m² en een aangebouwd bijgebouw van 71m² met een tussen lid van 25m² (voorheen garage) en een overkapping aan de achterzijde van de woning van 30m².

In de bestaande situatie zijn er 251m² aan bijgebouwen aanwezig.

Indien de 2 duivenhokken worden opgericht zouden er meer dan 2 vrijstaande bijgebouwen op het perceel komen te staan.
De gemeente heeft mogelijkheden om af te wijken van het bestemmingsplan. Wij hebben die mogelijkheden onderzocht voor uw bouwplan. Op de volgende pagina leest u de mogelijkheden om af te wijken. En waarom er is besloten dit niet te doen.

1. Afwijken op grond van het bestemmingsplan
In het bestemmingsplan kan een mogelijkheid staan om af te wijken van het bestemmingsplan. Dit noemen wij een binnenplanse afwijking.

Er staan in het bestemmingsplan wel regels die het mogelijk maken om af te wijken. Maar wij kunnen hier geen gebruik van maken, omdat de mogelijkheden om af te wijken niet toereikend zijn voor uw bouwplan. De afwijkingsmogelijkheid die zijn opgenomen in de regels van het bestemmingsplan geven alleen de mogelijkheid om op een grotere afstand van de woning een bijgebouw te plaatsen dan bepaald in artikel 38. Er zijn geen binnenplanse mogelijkheden voor het bouwen aan groter oppervlak aan bijgebouwen. Ook is er geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheid voor meer dan 2 bijgebouwen.

2. Afwijken op grond van een wettelijke mogelijkheid
In 'Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht' kan staan dat kan worden afgeweken van het bestemmingsplan. Dit noemen wij een buitenplanse kleine afwijking.

Er staan in 'Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht' mogelijkheden om af te wijken. Maar hier kunnen wij geen gebruik van maken, omdat de mogelijkheden om af te wijken niet toereikend zijn voor uw bouwplan. In artikel 4 lid 1 van deze bijlage is namelijk bepaalt dat er kan worden afgeweken van regels van het bestemmingsplan voor het bouwen van bijgebouwen in het buitengebied met een oppervlakte van niet meer dan 150m².

3. Afwijken met een goede ruimtelijke onderbouwing
Ook kan soms worden afgeweken van het bestemmingsplan, als iemand laat zien dat de aanvraag voldoet aan een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit noemen wij een buitenplanse grote afwijking.

De aanvraag is in het kader van de gewenste bebouwing niet akkoord. In het buitengebied is het beleid gericht op het tegengaan van verrommeling. Dit betekent concreet dat het toevoegen van bijgebouwen en het vergroten van het aantal m2 aan bijgebouwen groter dan een oppervlakte van 200m2 niet is toegestaan. Voor het bouwen van 2 duivenhokken kan hiervoor geen uitzondering worden gemaakt.

Het toestaan van meer oppervlakte aan bijgebouwen zou een precedent scheppen waardoor er kans is dat bij meer woningen in het buitengebied meer oppervlakte aan bijgebouwen wordt gevraagd en de verrommeling toeneemt van het buitengebied.

Conclusie

U heeft een vergunning aangevraagd voor het bouwen van 2 duivenhokken op het adres Nieuweweg 1 in Zoelen. Wij zijn van plan u geen vergunning te geven.

Bijlage 1

Kennisgeving

Burgemeester en wethouders van de gemeente Buren maken bekend dat zij geen vergunning willen geven voor het bouwen van 2 duivenhokken op het adres Nieuweweg 1 in Zoelen.

De vergunning wordt geweigerd voor:
- Strijdig gebruik van gronden of bouwwerken met RO
- Bouwen

Wilt u de ontwerpbeslissing bekijken?
U kunt de aanvraag om een vergunning en onze ontwerpbeslissing bekijken van 16 maart 2022 tot en met 25 april 2022. Wilt u het ontwerpbesluit, inzien? Bel ons op voor het maken van een afspraak.

Bent u het niet eens met de ontwerpbeslissing?
Bent u het niet eens met onze ontwerpbeslissing? Dan kunt u ons een brief sturen waarin u schrijft dat u het niet met de ontwerpbeslissing eens bent. Of u kunt ons hierover bellen. Zo'n brief of telefoongesprek heet een zienswijze. In de zienswijze moet u aangeven waarom u het niet met de ontwerpbeslissing eens bent. Ook moet u aangeven met welke onderdelen van de ontwerpbeslissing u het niet eens bent.

U kunt uw zienswijze geven van 16 maart 2022 tot en met 25 april 2022.

- Wilt u uw zienswijze schriftelijk geven? Stuur uw brief dan naar
  Gemeente Buren
  College van Burgemeester en Wethouders
  Postbus 23
  4020 BA MAURIK

- Wilt u uw zienswijze telefonisch geven? Bel dan naar Omgevingsdienst Rivierenland, telefoonnummer 0344 – 579 314. Van de mondelinge zienswijze wordt een verslag gemaakt.

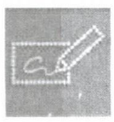
Wilt u naar de rechter gaan?
Bent u van plan om aan de rechter een oordeel te vragen over de definitieve beslissing? Dat kan alleen als u een zienswijze heeft gegeven en als u belanghebbende bent.

Postbus 85615 | 2508 CH Den Haag

20216938

Van der Feltz advocaten
Postbus 85615
2508CH 'S-GRAVENHAGE
THE NETHERLANDS

Frankering betaald



R Aangetekend

D-A-1

Gemeente Buren
College B&W
Postbus 23
4020BA MAURIK

3SXBLF6774704

Recommandé

NL

3SXBLF6774704

P2202

DMS3 NWG-1602

Postbus 23 4020BA
Naam: Gemeente Buren
Adres: DE WETERING 1, 4021VZ MAURIK

TPG Post
Port betaald
Port payé
Pays-Bas

gemeente Buren

Postbus 23, 4020 BA Maurik

Omgevingsdienst Rivierenland
Postbus 6267
4000 HG TIEL

Reactie zienswijze ontwerpbesluit weigering omgevingsvergunning duivenhokken
12 juli 2022

Het ontwerp weigeringsbesluit lag vanaf 16 maart 2022 gedurende zes weken ter inzage. Indiening van een zienswijze was mogelijk tot en met 26 april. De zienswijze is ingeboekt op 22 april ingeboekt bij de gemeente Buren. De zienswijze binnen de termijn ingediend en ontvankelijk.

1-3
Indiener van zienswijze kan zich niet verenigen met de stellingnames in het ontwerpbesluit.

Reactie
In onderstaande punten wordt dit inhoudelijk uitgewerkt.

4
Indiener van zienswijze vindt dat de aanvraag vergunbaar is binnen het bestemmingsplan of met afwijking daarvan.

Reactie
In onderstaande punten wordt beargumenteerd dat de aanvraag niet vergunbaar is binnen het bestemmingsplan, niet rechtstreeks en niet op basis van een binnenplanse afwijking. Een buitenplanse kleine afwijking is ook niet mogelijk. Resteert alleen een buitenplanse afwijking met een goede ruimtelijke onderbouwing waarbij de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht wordt gevolgd. In onderstaande wordt aangegeven dat het plan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en daarom niet voor vergunningverlening in aanmerking komt.

5
Indiener van zienswijze betwist dat het beoogde gebruik van duivenhokken strijdig is met de gebruiksregel uit artikel 38 lid 1 van het bestemmingsplan Buitengebied Buren 2008.

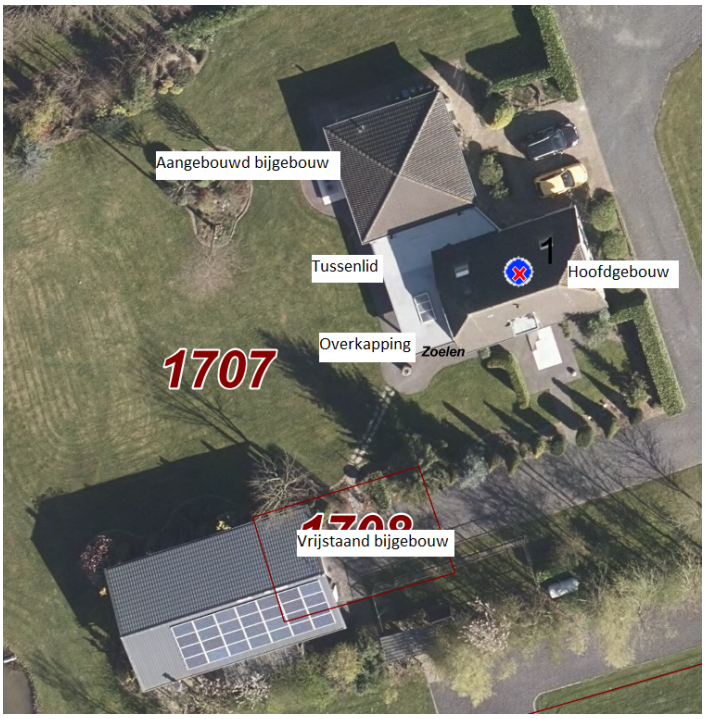
Reactie
Specifiek gaat het erom of de duivenhokken vallen onder ‘Wonen’ en ‘bijbehorende voorzieningen’ als genoemd onder a. en b. van betreffend artikel.

Dat het gaat om bedrijfsmatig gebruik dat zich niet verhoudt tot de bestemmingsomschrijving hebben wij kunnen concluderen uit de ruimtelijke onderbouwing van 16 november 2020. Op pagina 6 is te lezen dat aanvrager een professionele duivenfokker is. Dit impliceert dat het gaat om een bedrijfsmatige activiteit die strijdig is met de bestemming Wonen.

Ook de omvang van de duivenhokken van 200 m^2 en het aantal te houden duiven van 250 tot 300 stuks geeft een indicatie voor bedrijfsmatig gebruik of ten minste een hobbymatig gebruik in een omvang alsof zij bedrijfsmatig is.

6.
Indiener van zienswijze geeft aan dat enkele bijgebouwen worden onterecht als zodanig gekwalificeerd.

Reactie
In het bestemmingsplan is een bijgebouw omschreven als een gebouw, dat in bouwkundig en functioneel opzicht ondergeschikt is aan een op hetzelfde perceel gelegen hoofdgebouw (artikel 1 lid 11).
Onder meer is duidelijk is dat we ten minste te maken hebben met een vrijstaand bijgebouw en een aangebouwd bijgebouw. Deze gebouwen zijn bouwkundig en functioneel ondergeschikt aan het hoofdgebouw (de woning). Het tussenlid met overkapping zou eventueel als onderdeel van het aangebouwd bijgebouw kunnen worden gezien. Er zijn hoe dan ook in de huidige situatie ten minste twee bijgebouwen aanwezig en de twee duivenhokken betekenen een overschrijding van het maximum aantal van twee bijgebouwen.



7.
Indiener van zienswijze stelt dat een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend kan worden.

Reactie
Binnenplanse afwijking
In het ontwerpbesluit is aangegeven dat het bestemmingsplan niet voorziet in een afwijking voor het bouwen van meer dan 2 bijgebouwen. Voor een grotere oppervlakte aan bijgebouwen dan 75 m^2 (artikel 38 lid 5), bestaan een vrijstellingsmogelijkheden tot 200 m^2 (artikel 38 lid 9 en 10). Nu in de bestaande situatie al 251 m^2 aan bijgebouwen aanwezig is kunnen deze vrijstellingsmogelijkheden niet worden toegepast.

Buitenplanse afwijking
Voor bijbehorende bouwwerken buiten de bebouwde geldt een maximum oppervlak van 150 m^2 (Bor, bijlage II artikel 4 onder 1). Nu in de bestaande situatie deze oppervlak wordt overschreden kan geen toepassing gegeven worden aan de afwijkingsbevoegdheid van artikel 2.12 lid 1 onder a 2 van de Wabo (kruimelgeval).

In het ontwerp weigeringsbesluit is gemotiveerd waarom niet kan worden afgeweken met een goede ruimtelijke onderbouwing. Het college is van mening dat zowel de hoeveelheid bebouwing als de functie van de bebouwing niet overeenstemmen met een goede ruimtelijke ordening.

Vergunningvrij bouwen
Indiener van zienswijze stelt dat voorbijgegaan wordt aan vergunningvrije bouwmogelijkheden.

De maximale oppervlakte van vergunningvrije bijbehorende bouwwerken in het bebouwingsgebied bedraagt 150 m^2 (Bor, bijlage II artikel 2 lid 3 onder f3). Nu het bestaande oppervlakte al 251 m^2 bedraagt is geen ruimte meer voor vergunningvrije bijbehorende bouwwerken.

8.
Indiener van zienswijze stelt dat de toelaatbaarheid van de duivenhokken dient te worden beoordeeld aan de hand van de ruimtelijke uitstraling.

Reactie
Het plan heeft tot gevolg dat op het perceel de totale hoeveelheid aan bijgebouwen 450 m^2 gaat bedragen. Het hoofdgebouw (woning) heeft een oppervlakte van circa 90 m^2. Alleen de duivenhokken hebben al een twee maal zo grote oppervlakte als het hoofdgebouw. Dat betekent dat de ruimtelijke uitstraling van de bijgebouwen en met name de nieuwe bedrijfsgebouwen niet meer te rijmen valt met de woonbestemming van de locatie.
Niet alleen het bedrijfsmatig gebruik maar ook de omvang hiervan maken dat het plan in strijd is met de woonbestemming ter plaatse. In beginsel is het houden van duiven op de locatie niet ondenkbaar. Artikel 61 onder 8 geeft ruimte voor aan huis gebonden nevenactiviteiten. Daar is echter een maximum oppervlakte van 50 m^2 vastgesteld. De activiteiten overschrijden deze maximale omvang ruimschoots.

9
Indiener van zienswijze betoogt dat de invloed van het houden van duiven op de omgeving beperkt is.

Reactie
Wij bestrijden niet dat de invloed van dit individuele bedrijf naar de omgeving beperkt is. Ten opzichte van de huidige rustige woonsituatie betreft het wel een grote verandering, zowel in bebouwing als functie. Daarbij geldt voor het buitengebied het beleid om bebouwing te laten afnemen in plaats van te laten toenemen (ontstening). Ook worden in het buitengebied geen nieuwe bedrijven toegestaan. De vestiging van dit bedrijf is strijdig met dat beleid. Een afwijking van dit beleid zou een precedent scheppen en zo een niet gewenste intensivering van bebouwing en bedrijvigheid in het buitengebied tot gevolg hebben.

10.
Indiener van zienswijze meent dat de ruimtelijke uitstraling van de duivenhokken niet onverenigbaar is met de woonbestemming.

Reactie
Hierop is in bovenstaande al op ingegaan. In relatie tot aangehaalde uitspraken gaat het in dit geval om uitbreiding van bebouwing voor een bedrijfsmatige functie, het professioneel houden van duiven. Juist die combinatie maakt dat de gevraagde ontwikkeling in strijd is met zowel het bestemmingsplan als algemeen beleid voor het buitengebied.

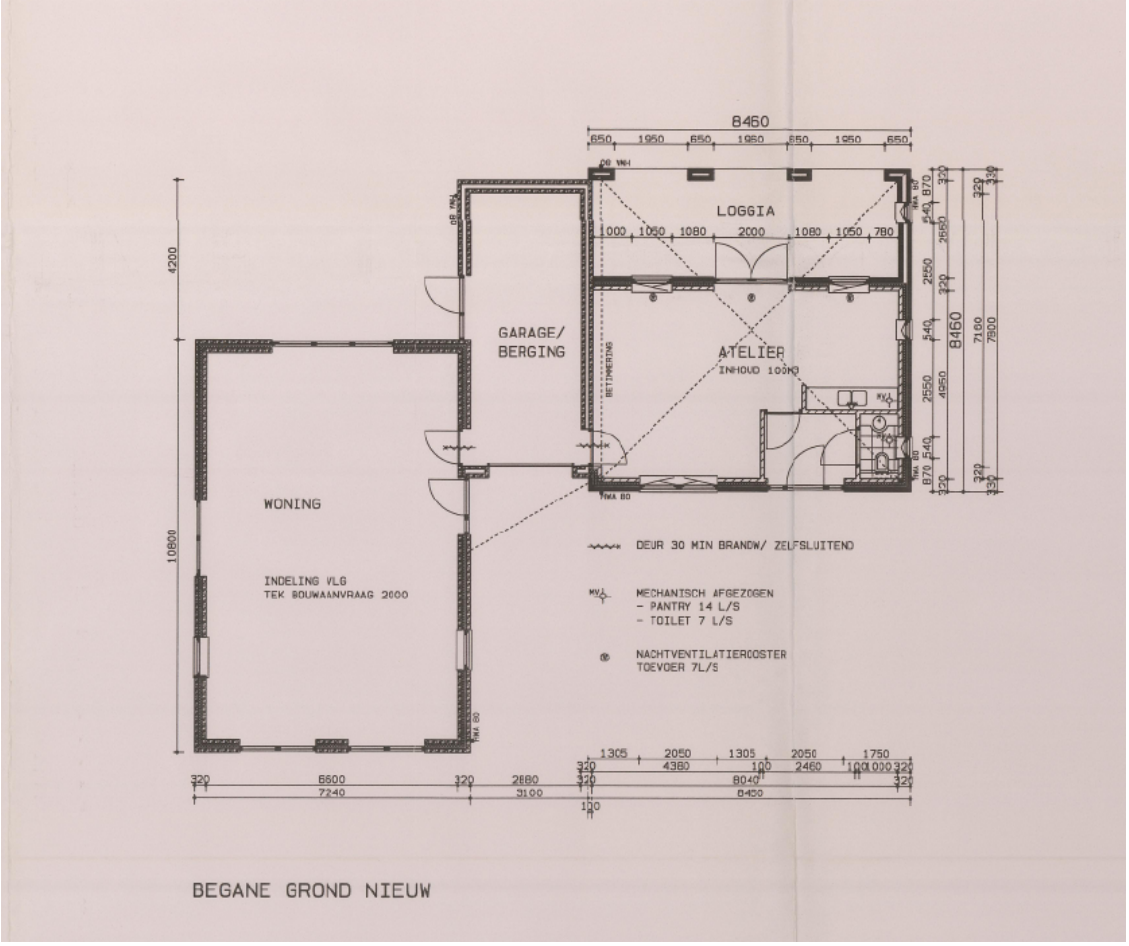
11-12
Indiener van zienswijze vindt dat de begrippen bijgebouw en hoofdgebouw onjuist worden toegepast.

Indiener van zienswijze betoogt dat het aangebouwde bijgebouw, het tussenlid en overkapping deel uitmaken van het hoofdgebouw.

Reactie
Het bestemmingsplan omschrijft een hoofdgebouw als een gebouw, dat op een perceel door zijn constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste gebouw valt aan te merken.
Een bijgebouw is een gebouw, dat in bouwkundig en functioneel opzicht ondergeschikt is aan een op hetzelfde perceel gelegen hoofdgebouw.

Voor bovenstaande afbeelding is de vraag is of sprake is van één hoofdgebouw of een hoofdgebouw met een bijgebouw. Ons inziens is sprake van het laatste. Het bijgebouw is wat betreft hoogte en vormgeving duidelijk ondergeschikt aan het hoofdgebouw.
Daarbij zou in het geval sprake is van één hoofdgebouw betekenen dat het hele gebouw als woning moet worden beschouwd. Dan ontstaat een strijdigheid met de maximaal toegestane inhoud van een woning.

Naast de ruimtelijke ondergeschiktheid blijkt de functionele ondergeschiktheid. Op de bouwtekening is het tussenlid aangegeven als garage/berging en het aangebouwde bijgebouw als atelier met loggia. De bijgebouwen zijn duidelijk functioneel ondergeschikt aan de woning.



De inhoud van de oorspronkelijke woning, waarvan de vergunning (B.1999.208) is verleend op 13 juli 1999, is 395 m³. Bij deze vergunning is een aangebouwd bijgebouw verleend met een oppervlakte van 25 m² (garage/berging).

De bebouwing is later uitgebreid met een atelier en een loggia. Hiervoor is een vergunning op 10 februari 2009 afgegeven (20080485). Deze maken geen onderdeel uit van het hoofdgebouw.

In het bestemmingsplan is in artikel 38 lid 4 bepaald dat voor woningen met een inhoud groter dan 300 m³ de inhoud met maximaal 100 m³ mag worden vergroot en niet meer mag bedragen dan 750 m³.

Uitwerken: de woning is 395 m3 en er mag dus 100 m3 bij. Wat is de inhoud van de garage, het atelier en de loggia.

En zelfs als sprake is van één hoofdgebouw dan betekent de toevoeging van twee duivenhokken dat in combinatie met het bestaande vrijstaande bijgebouw het aantal van twee bijgebouwen overschreden wordt. Er zijn dan op het perceel drie vrijstaande bijgebouwen.

13
Indiener van zienswijze zou bereid zijn tussenlid en overkapping met een oppervlakte van 55 m^2 te willen slopen.

Reactie
Dit is niet aangegeven in de aanvraag of de ruimtelijke onderbouwing en was niet bekend. Voor de beoordeling maakt het geen verschil. Door de realisatie van de twee duivenhokken wordt nog altijd het maximum aantal bijgebouwen en de oppervlakte overschreden. Het totaal aan bijgebouwen wordt dan 125 m^2 (vrijstaand bijgebouw) + 71 m^2 (aangebouwd bijgebouw/loggia/atelier) + 199 m^2 (nieuwe duivenhokken) = 395 m^2.

Op het moment dat het tussenlid wordt gesloopt is het aangebouwd bijgebouw niet meer aangebouwd en kan ook niet meer toegerekend worden aan het hoofdgebouw. Het toerekenen van zowel tussenlid als aangebouwd bijgebouw aan de woning betekent de overschrijding van de maximale inhoudsmaat van de woning van 750 m^3 en is daarom niet mogelijk.

14
Indiener van zienswijze geeft aan dat met de bouw van de twee duivenhokken sprake is van in totaal drie bijgebouwen, omdat aangebouwd bijgebouw, tussenlid en overkapping gezamenlijk moeten worden beschouwd als het hoofdgebouw.

Reactie
Zoals hierboven gesteld beschouwen wij tussenlid, overkapping en aangebouwd bijgebouw als ruimtelijke en functioneel ondergeschikt aan het hoofdgebouw (de woning) en is sprake van ten minste één bijgebouw.
Indiener van zienswijze en gemeente zijn het met elkaar eens dat de realisatie van twee duivenhokken altijd een overschrijding van het aantal bijgebouwen en de oppervlakte daarvan als bepaald in artikel 38 lid 5 onder a.

15
Indiener van zienswijze stelt dat de twee duivenhokken ogenschijnlijk vergunningvrij gerealiseerd mogen worden.

Reactie
Deze stelling is onjuist. Het aangehaalde artikel van bijlage II van het Bor (artikel 2 lid 3 onder f onder 3) heeft betrekking op de oppervlakte van al dan niet met vergunning gebouwde bijbehorende bouwwerken in het bebouwingsgebied. Zoals eerder gesteld bedraagt de oppervlakte in het bebouwingsgebied in de bestaande situatie al meer dan het maximum van 150 m^2. Kortom er bestaat geen ruimte meer voor vergunningsvrije bouwwerken.

16
Indiener van zienswijze stelt dat de kwalificatie van de duivenhokken als bijbehorend bouwwerk betekent dat deze functioneel verbonden moeten zijn met het hoofdgebouw.

Reactie
Deze stelling is aannemelijk. Ook een gebouw dat wordt gebruikt voor een bedrijf of beroep aan huis is aan te merken als bijbehorend bouwwerk en heeft een functionele binding met het hoofdgebouw omdat het de bewoner van het hoofdgebouw is die het beroep of bedrijf uitoefent in het bijbehorend bouwwerk.

17
In het ontwerpbesluit zou voorbijgegaan zijn aan het feit dat voor vergunningvrij bouwen geen beperking in het aantal bijbehorende bouwwerken bestaat en dat één bouwwerk zowel een vergunningvrij als vergunningplichtig deel kan omvatten.

Reactie
Nu geen ruimte op het perceel meer bestaat om vergunningvrij nieuwe bijbehorende bouwwerken te realiseren is hier terecht geen aandacht aan besteed.

18
Indiener van zienswijze bestrijdt dat het bestemmingsplan geen afwijkingsmogelijkheid biedt voor het bouwen van meer dan twee bijgebouwen.

Reactie
Bij de vrijstellingsmogelijkheden in artikel 38 lid 7 t/m 10 wordt alleen gesproken over oppervlakte van bijgebouwen en is geen bepaling over het aantal bijgebouwen aan te treffen.

19
Indiener van zienswijze stelt dat het houden van duiven gezien kan worden als agrarische nevenactiviteit als bedoeld in artikel 38 lid 10.

Reactie
Wij bestrijden niet dat het houden van duiven een agrarische nevenactiviteit kan zijn nu in betreffend artikel daaronder begrepen wordt het hobbymatig houden van dieren. Ook het bedrijfsmatig houden van dieren zou een agrarische nevenactiviteit kunnen zijn.

20
Indiener van zienswijze stelt dat de vrijstelling van artikel 38 lid 10 betrekking heeft op agrarische nevenactiviteiten, waaronder niet alleen het hobbymatig houden van dieren kan vallen maar ook commerciële agrarische nevenactiviteiten.

Reactie
Inderdaad ziet het artikel in een vrijstellingsmogelijkheid voor agrarische nevenactiviteiten. Deze zijn niet uitsluitend beperkt tot het hobbymatig houden van dieren. Desondanks kan de vrijstelling niet toegepast worden omdat deze ziet op vrijstelling tot een totaal bebouwd oppervlak voor bijgebouwen van maximaal 200 m^2. Nu in de bestaande situatie al 251 m^2 aanwezig is kan de vrijstelling niet toegepast worden.

21
Indiener van zienswijze stelt dat artikel 38 lid 10 gelezen moet worden in de zin dat bij het bestaande oppervlakte aan bijgebouwen nog eens 200 m^2 aan bijgebouwen voor agrarische nevenactiviteiten toegevoegd kan worden. Hierbij wordt de toelichting van het plan aangehaald.

Reactie
In de plantoelichting staat in paragraaf 3.3.9 op pagina 84 het volgende.

“Bij woningen horen ook bijgebouwen. Om verstening te voorkomen dient het aantal en de omvang van de bijgebouwen te worden beperkt. Er wordt een maximale totale oppervlakte van 75 m2 voor de bijgebouwen voorgesteld. Om enige concentratie van de woonbebouwing te krijgen, dienen de bijgebouwen binnen een afstand van 40 meter van de gevel van de woning te worden gebouwd. In bijzondere gevallen en onder te stellen voorwaarden kan met een vrijstelling een uitzondering worden gemaakt voor grotere bijgebouwen tot 200 m^2 of tot een afstand van 70 m.”

Deze bepaling dient onmiskenbaar gelezen te worden in die zin dat de genoemde 200 m^2 ziet op de totale oppervlakte aan bijgebouwen bij een woning. Dit is ook in overeenstemming met het doel om verstening in het buitengebied tegen te gaan. De vrijstelling geeft een extra ruimte van 125 m^2 ten opzichte van de basis van 75 m^2.

Nu het maximaal toegestane oppervlakte in de bestaande situatie al is overschreden bestaat geen ruimte de vrijstelling toe te passen en nog meer bebouwing toe te staan.

22
Voortgaand op de stelling dat artikel 38 lid 10 toegepast kan worden doet indiener van zienswijze een concreet voorstel over de als vergunningvrij en te vergunnen bouwwerken.

Reactie
Nu het maximaal oppervlakte aan bijgebouwen reeds is overschreden en daarom ook geen ruimte meer bestaat voor vergunningvrije bouwwerken bestaan geen mogelijkheden de duivenhokken te realiseren.

23
Indiener van zienswijze stelt dat een kleine buitenplanse afwijking in combinatie met de vrijstelling uit artikel 38 lid 10 toegepast kan worden.

Reactie
Nu de vrijstelling uit artikel 38 lid 10 van het bestemmingsplan niet toegepast kan worden is een combinatie met vergunningvrij bouwen niet meer aan de orde.

24
Indiener van zienswijze stelt dat de kleine buitenplanse afwijking in aanvulling op het vergunningvrij bouwen van twee duivenhokken kan worden toegepast.

Reactie
Omdat het bestaande oppervlakte aan bijgebouwen in de bestaande situatie al 251 m^2 bedraagt is geen ruimte voor het vergunningvrij bouwen al dan niet in combinatie met een buitenplanse kleine afwijking van de duivenhokken.

25
Indiener van zienswijze betoogt dat de omgevingsvergunning van rechtswege verleend is omdat de reguliere en niet de uitgebreide procedure van toepassing is.

Reactie
Omdat geen binnenplanse of buitenplanse kleine afwijking (Wabo artikel 2.12 lid 1 onder a onder 1 en 2) van toepassing is kan de omgevingsvergunning alleen verleend worden met een buitenplanse uitgebreide procedure (Wabo artikel 2.12 lid 1 onder a onder 3). Voor deze procedure geldt niet de acht weken termijn van de reguliere voorbereidingsprocedure zodat geen sprake kan zijn van een van rechtswege verleende vergunning.

26
Indiener van zienswijze stelt dat bij het toepassen van een uitgebreide voorbereidingsprocedure getoetst moet worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie
Wij zijn van mening dat het bouwplan en de beoogde functie niet in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening. Het ruimtelijk beleid van de gemeente en specifiek het bestemmingsplan Buitengebied hanteren als uitgangspunt dat verstening niet gewenst is. Tevens is beleid dat zich in het buitengebied geen nieuwe bedrijven kunnen vestigen, met uitzondering van volwaardige agrarische grondgebonden bedrijven. De vestiging van een professionele duivenfokkerij is een bedrijfsmatige activiteit. Deze activiteit is op zich passend in het buitengebied maar vestiging van een nieuw bedrijf is alleen mogelijk op een locatie waarvoor al een bedrijfsbestemming dan wel een agrarisch bouwvlak aanwezig is. Het uitbreiden van bebouwing in de vorm van bijbehorende bouwwerken bij reguliere woningen in het buitengebied leidt tot extra verstening en verrommeling in het buitengebied en vinden wij in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

27
Indiener van zienswijze geeft aan dat de algemene stelling de extra bebouwing in het buitengebied onwenselijk slechts zeer algemeen en daarmee onvoldoende is.

Reactie
Naast de stelling is in de specifieke situatie van belang dat in de beoogde situatie een oppervlakte van 450 m^2 aan bijgebouwen ontstaat bij een woning van circa 90 m^2. Hierbij worden zowel de nieuwe duivenhokken als het bestaande vrijstaande bijgebouw voor de bedrijfsmatige duivenfokkerij aangewend. Op het perceel ontstaat een hoeveelheid bedrijfsbebouwing van 325 m^2. De

bedrijfsmatige activiteiten zijn daarmee niet meer ondergeschikt aan de woonfunctie en daarmee in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

28
Indiener van zienswijze geeft aan dat iedere omgevingsvergunningaanvraag afzonderlijk en naar eigen specifieke kenmerken moet worden beoordeeld.

Reactie
In bovenstaande is voor het specifieke geval beoordeeld waarom de uitbreiding van bebouwing en vestiging van een bedrijfsmatige duivenfokkerij ruimtelijk niet gewenst is.

In het algemeen zou dit ook tot precedentwerking leiden. Immers voor uitbreiding van bebouwing voor bedrijfsmatige activiteiten bij een reguliere woning in het buitengebied wordt ruimte geboden. Niet in te zien valt dat indien de gemeente in dit geval een omgevingsvergunning verleend voor andere gevallen een vergunning geweigerd wordt.

29
Indiener van zienswijze geeft aan dat de duivenhokken geen verrommeling tot gevolg hebben en het woon- en leefklimaat van de omgeving niet wordt aangetast.

Reactie
Zoals in bovenstaande is aangegeven gaat het om meer dan alleen verrommeling. De combinatie van het toevoegen van bijbehorende bebouwing bij een reguliere woning in combinatie met de uitoefening van een bedrijfsmatige activiteit achten wij geen wenselijke ontwikkeling.

30
Indiener verzoekt af te zien van het besluit tot weigeren van de omgevingsvergunning.

Reactie
Uit bovenstaande blijkt dat wij geen gronden zien om mee te werken aan de gevraagde ontwikkeling.

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer
22 februari 2022	**D.108637** **Z.038106**

Voorstel ingebracht door	
Portefeuillehouder	P.A.J.M. van den Hurk
Begrotingsprogramma en taakveld	Fysieke leefomgeving Ruimtelijke ordening

Onderwerp **bouwen van 2 duivenhokken Nieuweweg 1 in Zoelen**

Voorgesteld besluit

1. Een ontwerpverklaring van geen bedenkingen (vvgb) af te geven voor het weigeren van een omgevingsvergunning voor twee duivenhokken aan de Nieuweweg 1 te Zoelen;
2. Deze ontwerpverklaring als definitieve verklaring van geen bedenkingen aan te merken als geen zienswijzen worden ingediend.

Samenvatting van het voorstel
Er is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor de bouw van twee duivenhokken met een oppervlakte van 200 m^2 bij een woning aan de Nieuweweg 1 te Zoelen. Omdat de maximale oppervlakte van bijgebouwen al is overschreden kan de vergunning niet verleend worden. De omgevingsvergunning kan geweigerd worden als de raad een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) afgeeft. Het college vraagt de raad in te stemmen met de ontwerp vvgb. Na het raadsbesluit wordt het ontwerp weigeringsbesluit ter inzage gelegd en kunnen zienswijzen worden ingediend. Daarna kan de raad een definitieve vvgb afgeven en het college kan op basis daarvan de omgevingsvergunning weigeren. Als geen zienswijzen worden ingediend is geen apart raadsbesluit nodig en wordt de ontwerp vvgb de definitieve vvgb.

HOOFDLIJNEN

1. Inleiding

Op 19 december 2019 is een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning voor het bouwen van 2 duivenhokken op het adres Nieuweweg 1 in Zoelen. Op 4 mei 2020 is vervolgens een ruimtelijke onderbouwing aangeleverd om de aanvraag te motiveren. Op 29 september 2020 heeft het college besloten:

1 De aanvraag omgevingsvergunning voor het oprichten van twee duivenhokken aan de Nieuweweg 1 in Zoelen, te weigeren in verband met strijd met het geldende beleid.
2 In gesprek te gaan met de initiatiefnemer om te onderzoeken welke mogelijkheden haalbaar zijn.

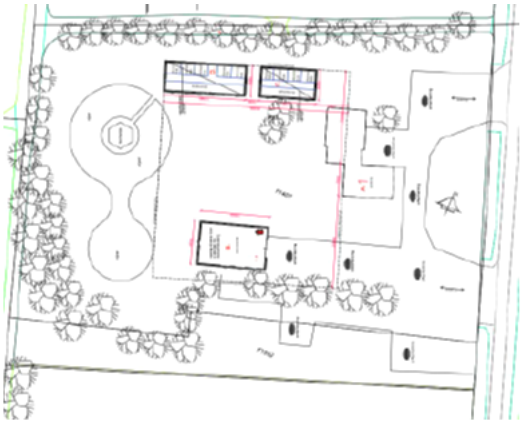
Uitgebreid bestuurlijk en ambtelijk overleg heeft niet geleid tot een aangepast plan of wijziging van de vergunningaanvraag. Dit voorstel heeft als doel het besluit van 29 september 2020 te effectueren door het starten van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure en uw raad de benodigde verklaring van geen bedenkingen daarvoor te vragen.

2. Doel / meetbaar effect

De uniforme openbare voorbereidingsprocedure die nodig is om de gevraagde omgevingsvergunning te weigeren starten en daarvoor een verklaring van geen bedenkingen verlenen.

3. Argumenten

1.1. Het plan voldoet niet aan de regels van het bestemmingsplan Buitengebied 2008



Voor de locatie is het bestemmingsplan Buitengebied 2008 van toepassing. Ter plaatse geldt de bestemming Wonen. Het bestemmingsplan biedt de mogelijk voor maximaal twee bijgebouwen met een maximale oppervlakte 75 m^2. Met een binnenplanse afwijking kan deze oppervlakte tot 200 m^2 worden uitgebreid. In de bestaande situatie wordt deze oppervlakte al overschreden. De oppervlakte aan bijgebouwen is 251 m^2. De oppervlakte van de twee nieuwe duivenhokken bedraag 200 m^2. Er bestaat geen ruimte meer voor deze extra bijgebouwen.
Daarnaast gaat het om een bedrijfsmatige activiteit die in strijd is met de bestemming Wonen.

1.2. Het plan voldoet niet aan het beleid voor buitenplanse afwijkingen

De gemeente kent een beleid voor buitenplanse afwijkingen[1]. In dit beleid is voor het bouwen van bijgebouwen in het buitengebied bepaald dat maximaal 150m² mogelijk is. Het plan voldoet niet aan dit beleid.

1.3. Er bestaan ruimtelijk geen argumenten om mee te werken aan het voornemen

Het ruimtelijk beleid voor het buitengebied is er op gericht dat verdere verstening moet worden tegengegaan (o.a. VAB beleid). Meer dan verdubbeling van de toegestane oppervlakte aan bijgebouwen is hier niet te onderbouwen. Een omvang van 451 m^2 aan bijgebouwen bij een woning is niet proportioneel.
Meewerken aan het initiatief zou een ongewenst precedent scheppen voor andere woningen in het buitengebied.

1.4. Het betreft een bedrijfsmatige activiteit die niet bij een woonbestemming past

Aanvrager is professioneel duivenfokker van beroep en wil op de locatie duiven gaan fokken. Dit is een bedrijfsmatige activiteit. Het bestemmingsplan Buitengebied 2008 geeft geen mogelijkheden voor beroep of bedrijf aan huis.
In beginsel is een beroep of bedrijf aan huis wel denkbaar en passend in het ruimtelijk beleid. Het uitgangspunt is dat de activiteiten in bestaande bebouwing of binnen bestaande bouwmogelijkheden plaatsvinden. Uitbreiding van bebouwing voor een beroep of bedrijf aan huis buiten de geldende oppervlaktes is niet wenselijk omdat de activiteiten juist kleinschalig en ondergeschikt aan de woonfunctie moeten blijven.
Vestiging van een duivenfokkerij op een bestaande en positief bestemde locatie van een (agrarisch) bedrijf zou in beginsel planologisch wel mogelijk zijn mits op de locatie voldoende bedrijfsbebouwing aanwezig of toegestaan is en geen overlast voor de omgeving te verwachten is.

2. Kanttekeningen

Omgevingsdienst Rivierenland heeft verwachtingen gewekt

De omgevingsdienst Rivierenland heeft in zijn brief van 21 april 2020 ten onrecht de verwachting gewekt dat de gemeente zal meewerken aan het initiatief. Deze brief is te betreuren maar aan de brief kunnen geen rechten worden ontleend. De bevoegdheid te besluiten over de ingediende aanvraag ligt bij college en raad.

[1] Gemeenteblad 2021, 230269 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)

TOELICHTING EN UITVOERING

3. Financiën
Voor de behandeling van de vergunningaanvraag worden leges in rekening gebracht.

4. Communicatie
De aanvrager krijgt van de Omgevingsdienst Rivierenland bericht over de besluitvorming en publicaties.

5. Uitvoering en planning
Voor het weigeren van een omgevingsvergunning dient dezelfde procedure gevolgd te worden als voor het verlenen ervan. Voor de verlening of weigering dient de uniforme openbare voorbereidingsprocedure te worden doorlopen waarbij een verklaring van geen bedenkingen van de raad vereist is. Als de raad een ontwerp verklaring afgeeft kan publicatie en ter inzage legging van het ontwerp weigeringsbesluit plaatsvinden. Iedereen heeft dan de mogelijkheid zienswijzen in te dienen over het ontwerp besluit. Als er geen zienswijzen worden ontvangen kan de aanvraag omgevingsvergunning worden geweigerd. Indien er wel zienswijzen komen zal de raad nogmaals een besluit moeten nemen over de beantwoording van de zienswijzen en een definitieve verklaring van geen bedenkingen moeten verlenen.

Als de raad op 22 februari 2022 een besluit neemt kan de ter inzage legging van maart tot half april plaatsvinden. In mei kan dan het weigeringsbesluit worden verzonden. Bij zienswijze zal in juni of juli de raad nogmaals moeten besluiten over verklaring van geen bedenkingen.

8. Participatie
Niet van toepassing.

Bijlagen:
1. Collegebesluit 29 september 2020
2. Brief van 21 april 2020, kenmerk 0214122082, van de omgevingsdienst Rivierenland
3. Publiceerbare aanvraagformulier
4. Tekening Duivenhok 2020-04-24
5. Milieutekening def -1 2020-02-24
6. Ruimtelijke onderbouwing 2020-16-11
7. Landelijke inpassing
8. Raadsbesluit

Inlichtingen bij:
Naam Griffie
Domein

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
22 februari 2022	D.108637 Z.038106	D.108638 Z.038106

Onderwerp **bouwen van 2 duivenhokken Nieuweweg 1 in Zoelen**

De Gemeenteraad van Buren;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 11 januari 2022;

besluit:

1. Een ontwerpverklaring van geen bedenkingen af te geven voor het weigeren van een aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van twee duivenhokken bij de woning aan de Nieuweweg 1 te Zoelen;
2. Deze ontwerpverklaring als definitieve verklaring van geen bedenkingen aan te merken als geen zienswijzen worden ingediend;

Vastgesteld in de openbare vergadering van 22 februari 2022,

De griffier,

E.E. Weijenberg

De voorzitter,

J.P.M. Meijers

Raadsvergadering

Dossiernummer	2389
Extern Zaak ID	Z.022961
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 september 2022
Agendapunt	9.2
Titel	Vaststellen bestemmingsplan Ingen, P. van Westrhenenweg 5
Organisatieonderdeel	Domein Ruimte
Eigenaar	Crum, S.
Portefeuillehouder	J.P. Neven

Bijlagen
Raadsvoorstel Vaststellen bestemmingsplan ‘Ingen, P. van Westrhenenweg 5’
Raadsbesluit Vaststellen bestemmingsplan 'Ingen, P. van Westrhenenweg 5'
Bijlage 1: Bestemmingsplan Verbeelding
Bijlage 2: Bestemmingsplan Regels
Bijlage 3: Bestemmingsplan Toelichting
Bijlage 4: Landbouwkundig advies

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Collegevergadering	12 juli 2022
Agendacommissie	24 augustus 2022
Voorbespreking I	6 september 2022
Raadsvergadering	**20 september 2022**
Raadsvergadering	22 september 2022

Voorgesteld besluit

Besluit

n.v.t.

Toelichting

Dit agendapunt wordt behandeld in het resterende deel van de gemeenteraadsvergadering die wordt voortgezet op donderdag 22 september 2022.

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer
20 september 2022	**D.116439** **Z.022961**

Voorstel ingebracht door	S. Crum
Portefeuillehouder	J.P. Neven
Begrotingsprogramma en taakveld	n.v.t. Ruimte

Onderwerp **Raadsvoorstel vaststellen bestemmingsplan 'Ingen, P. van Westrhenenweg 5'**

Voorgesteld besluit
De raad voorstellen:

1. Het bestemmingsplan "Ingen, P. van Westrhenenweg 5" met identificatienummer NL.IMRO.0214.INGWestrhenenweg5-BVA1 vast te stellen.
2. Geen exploitatieplan vast te stellen bij het bestemmingsplan Ingen, P. van Westrhenenweg 5 omdat het kostenverhaal met een anterieure overeenkomst is geregeld

Samenvatting van het voorstel
Om een nieuwe bedrijfswoning op het perceel P. van Westrhenenweg 5 te Ingen mogelijk te maken, is het noodzakelijk het geldende bestemmingsplan aan te passen. Het bestemmingsplan 'Ingen, P. van Westrhenenweg 5' maakt een bedrijfswoning mogelijk op dit perceel. Het college stelt de raad voor het bestemmingsplan vast te stellen.

HOOFDLIJNEN

1. Inleiding

De initiatiefnemer heeft het verzoek ingediend voor een bedrijfswoning op het perceel aan de P. van Westrhenenweg 5 in Ingen. De bedrijfswoning wordt gesitueerd ten noorden van de bestaande schuur. Een bedrijfswoning past niet binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. Een bestemmingsplan herziening is nodig om dit mogelijk te maken. De noodzaak van een bedrijfswoning is aangetoond met een SAAB advies. Het perceel P. van Westrhenenweg 5 behoud de bestemming agrarisch, maar in het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid voor een bedrijfswoning vastgelegd. Een bedrijfswoning is een gevoelig object, daarom is een spuitvrije zone vastgelegd in het nieuwe bestemmingsplan. Deze zone ligt op twee aangrenzende percelen. Het aangrenzende perceel aan de westkant heeft de bestemming 'Agrarisch' het perceel aan de noordkant 'Agrarisch met waarden – Oeverwalgebied'. Daarnaast is de vorm en grootte van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – containerveld' aangepast aan de werkelijke situatie. Op 10-05-2022 heeft het college besloten om het ontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen.

2. Doel / meetbaar effect

Een bedrijfswoning op het perceel P. van Westrhenenweg 5 planologisch mogelijk maken

3. Argumenten

1.1 Er zijn geen zienswijzen binnen gekomen op het ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 17 mei 2022 tot en met 27 juni 2022 ter inzage gelegen. Dit is gepubliceerd in het gemeenteblad. Het plan kan ingezien worden op

www.ruimtelijkeplannen.nl. Er zijn geen zienswijzen binnen gekomen op het ontwerp bestemmingsplan.

1.2 Een spuitvrije zone is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan
Om een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen is het van belang dat er een spuitvrije zone opgenomen wordt in een straat van 50 meter van de bedrijfswoning. Deze spuitvrije zone is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. In de toelichting staat dat de eigenaren van de omliggende percelen akkoord zijn dat er geen chemische gewasbestrijdingsmiddelen gebruikt mogen worden binnen de aangegeven zone.

2.1 Een exploitatieplan vaststellen is niet nodig
De wet schrijft voor dat er een exploitatieplan moet worden vastgesteld door de gemeenteraad voor gronden waarvoor een bouwplan is voorzien. De raad kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen als het verhaal van de kosten van de grondexploitatie op een andere manier is geregeld. Er is voor dit plan een anterieure overeenkomst gesloten, op deze manier is het kostenverhaal geregeld. De raad kan daarom besluiten geen exploitatieplan vast te stellen.

2 Kanttekeningen
Geen kanttekeningen

TOELICHTING EN UITVOERING

3 Financiën
De kosten voor het plan worden verhaald op de initiatiefnemer. Het kostenverhaal is vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

4 Communicatie
Het vastgestelde bestemmingsplan publiceren wij digitaal in het Gemeenteblad en via de landelijke voorziening: www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende zes weken kunnen belanghebbende tegen het plan in beroep gaan.

5 Uitvoering en planning
Het bestemmingsplan kan voor vaststelling worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, zal het plan opnieuw ter inzage worden gelegd. Gedurende zes weken kunnen belanghebbende tegen het plan in beroep gaan. Na afloop van de beroepstermijn van zes weken treedt het plan in werking.

6 Participatie
Omwonenden zijn van tevoren op de hoogte gesteld van het plan. De perceeleigenaren van het perceel ten noorden en het perceel ten westen wisten ook van tevoren dat het bestemmingsplan invloed zou hebben op hun perceel. Zij hebben hiervoor goedkeuring gegeven. Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. Een ieder kon een zienswijze indienen.

7. Duurzaamheid
De nieuwe bedrijfswoning wordt verwarmd middels een warmtepomp. Ook komen er zonnepanelen op het dak van de woning.

Bijlagen:
Bijlage 1: Bestemmingsplan verbeelding
Bijlage 2: Bestemmingsplan regels
Bijlage 3: Bestemmingsplan toelichting
Bijlage 4: SAAB advies

Inlichtingen bij:

Naam	S. Crum
Domein	Ruimte

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
20-09-2022	**D.116439** **Z.022961**	**D.125230** **Z.022961**

Onderwerp **Bestemmingsplan P. van Westrhenenweg 5 Ingen**

De Gemeenteraad van Buren;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 12 juli 2022;

besluit: De raad voorstellen:

1. Het bestemmingsplan “Ingen, P. van Westrhenenweg 5” met identificatienummer NL.IMRO.0214.INGWestrhenenweg5-BVA1 vast te stellen.
2. Geen exploitatieplan vast te stellen bij het bestemmingsplan Ingen, P. van Westrhenenweg 5 omdat het kostenverhaal met een anterieure overeenkomst is geregeld.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022

De griffier, De voorzitter,

J.J. Rochat J.P.M. Meijers

LEGENDA

PLANGEBIED

plangebied

BESTEMMINGEN

- A — Agrarisch
- AW-O — Agrarisch met waarden - Oeverwalgebied
- V — Verkeer
- WA — Water
- L-R — Leiding - Riool
- WR-A3 — Waarde - Archeologie 3 archeologisch onderzoeksgebied 1
- WS-BW — Waterstaat - Beheerszone watergang

AANDUIDINGEN

- milieuzone - teeltvrije zone
- vrijwaringszone - weg
- bouwvlak
- R — hartlijn leiding - riool
- (sa-ctv) — specifieke vorm van agrarisch - containerveld
- (sa-sz) — specifieke vorm van agrarisch - spuitvrije zone

VERKLARING

35 37 — BGT- en kadastrale gegevens

bestemmingsplan **Ingen, P. van Westrhenenweg 5**

schaal :	1 : 2000	datum :	20-09-2022
formaat :	A3	datum ondergrond :	01-04-2021
projectnummer :	210157	voorontwerp :	-
bladnummer :	1	ontwerp :	10-05-2022
aantal bladen :	1	vaststelling :	20-09-2022
Identificatiecode :	NL.IMRO.0214.INGWestrhenenweg5-BVA1		

gemeente **Buren**

adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling

Postbus 479, 6800 AL Arnhem I T 026 357 69 11 I www.sab.nl

adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling

Bestemmingsplan | Regels

Ingen, P. van Westrhenenweg 5

Gemeente Buren

Datum: 20 september 2022

Projectnummer: 210157

ID: NL.IMRO.0214.INGWestrhenenweg5-BVA1

INHOUD

REGELS

1	**Inleidende regels**	**3**
Artikel 1	**Begrippen**	**3**
Artikel 2	**Wijze van meten**	**9**
2	**Bestemmingsregels**	**12**
Artikel 3	**Agrarisch**	**12**
Artikel 4	**Agrarisch met waarden - Oeverwalgebied**	**17**
Artikel 5	**Verkeer**	**20**
Artikel 6	**Water**	**21**
Artikel 7	**Leiding - Riool**	**22**
Artikel 8	**Waarde - Archeologie 3 archeologisch onderzoeksgebied 1**	**24**
Artikel 9	**Waterstaat - Beheerszone watergang**	**27**
3	**Algemene regels**	**28**
Artikel 10	**Anti-dubbeltelregel**	**28**
Artikel 11	**Algemene bouwregels**	**28**
Artikel 12	**Algemene gebruiksregels**	**28**
Artikel 13	**Algemene aanduidingsregels**	**29**
Artikel 14	**Algemene afwijkingsregels**	**30**
4	**Overgangs- en slotregels**	**33**
Artikel 15	**Overgangsrecht**	**33**
Artikel 16	**Slotregel**	**34**

De verbeelding

Verbeelding met legenda

1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:
het bestemmingsplan Ingen, P. van Westrhenenweg 5 met identificatienummer NL.IMRO.0214.INGWestrhenenweg5-BVA1 van de gemeente Buren.

1.2 bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.

1.3 aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens:
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aan huis gebonden nevenactiviteiten:
consumentenverzorgende, dienstverlenende en ambachtelijke activiteiten, die in de tot een woning behorende gebouwen worden uitgeoefend, alsmede galeries, vrijwel uitsluitend door de bewoner(s) van de desbetreffende woning.

1.6 achtererfgebied:
erf aan de achterkant en de niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijkant, op meer dan 1 m van de voorkant, van het hoofdgebouw.

1.7 agrarisch bedrijf:
een bedrijf dat is gericht op het voortbrengen van producten door middel van het telen van gewassen en/of het houden van dieren.

1.8 agrarisch hulpgebouw:
een bij een agrarisch bedrijf behorend agrarisch bedrijfsgebouw dat is gesitueerd buiten een bouwvlak en dat bijvoorbeeld dient voor het melken van vee, voor de opslag van goederen en materieel en/of ter beschutting tegen weersinvloeden.

1.9 archeologische waarde:
de aan een gebied toegekende waarde in verband met de kennis en de studie van het in dat gebied voorkomende bodemarchief.

1.10 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.11 bed en breakfast:
een kleinschalige aan de woonfunctie ondergeschikte accommodatie voor uitsluitend logies en ontbijt en bedoeld voor kortstondig, wisselend recreatief verblijf.

1.12 bedrijfsbouwwerk c.q. bedrijfsgebouw:
een bouwwerk c.q. een gebouw dat dient voor de uitoefening van één of meer bedrijfsactiviteiten.

1.13 bedrijfswoning:
een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is.

1.14 bestaand:
bij bouwwerken:
bouwwerken die:
a op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan legaal bestonden of in uitvoering waren, of;
b gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden overeenkomstig de Woningwet of Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of krachtens die wetten gegeven voorschriften;
bij gebruik:
gebruik dat op het tijdstip van het van kracht worden van het bestemmingsplan, voor zover betrekking hebbend op het desbetreffende gebruik, legaal bestond.

1.15 bestemmingsgrens:
de grens van een bestemmingsvlak.

1.16 bestemmingsvlak:
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.17 bevoegd gezag:
bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning.

1.18 bijbehorend bouwwerk:
uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd op de grond staand gebouw, of ander bouwwerk met een dak.

1.19 bouwen:
plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk.

1.20 bouwgrens:
de grens van een bouwvlak.

1.21 bouwlaag:
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van kelder en zolder.

1.22 bouwperceel:
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten. Indien en voor zover twee bouwpercelen middels de aanduiding relatie met elkaar zijn verbonden worden deze aangemerkt als één bouwperceel.

1.23 bouwvlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.24 bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.25 containerteelt:
het kweken van planten/bomen in potten op een gesloten bed-ondergrond of een open bed-ondergrond met drainage.

1.26 dagrecreatie:
verblijf buiten de woning voor recreatieve doeleinden zonder dat er een overnachting ter plaatse mee gepaard gaat.

1.27 dak:
iedere bovenbeëindiging van een gebouw.

1.28 detailhandel:
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.29 dienstverlening:
het bedrijfsmatig verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden.

1.30 eerste bouwlaag:
de bouwlaag op de begane grond.

1.31 extensief dagrecreatief medegebruik:
een aan de bestemming ondergeschikt gebruik voor niet gemotoriseerde dagrecreatie gericht op het rustig beleven en gebruikmaken van aanwezige specifieke omgevingskwaliteiten in de vorm van wandelen, fietsen, varen, vissen en dergelijke.

1.32 gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.33 grondgebonden agrarische productie:
de agrarische productie, waarbij het voortbrengen van producten geheel of hoofdzakelijk afhankelijk is van het voortbrengend vermogen van onbebouwde grond in de directe omgeving van het desbetreffende agrarisch bedrijf. Afhankelijkheid van de grond kent hierbij de volgende aspecten: voedervoorziening, mestafzet of het bieden van een natuurlijk substraat voor plantaardige teelten.

1.34 hoofdgebouw:
een gebouw, of gedeelte daarvan, dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als het belangrijkste gebouw is aan te merken.

1.35 hoofdverblijf:
een gebouw of een deel van een gebouw dat:
òf door eenzelfde persoon of huishouden gebruikt wordt als woonruimte op een wijze die, ingevolge het bepaalde in artikel 24 tot en met 31 van de Wet gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens, noopt tot inschrijving van de bewoner(s) in de basisadministratie van de gemeente waarin dat gebouw is gelegen; hiervan is sprake indien er naar redelijke verwachting gedurende een half jaar ten minste twee derde van de tijd in het gebouw wordt verbleven;
òf indien betrokkene op meer dan één adres woont, het adres is waar hij naar redelijke verwachting gedurende een half jaar de meeste malen zal overnachten; met dien verstande dat van een gebruik als hoofdverblijf voorts wordt geacht sprake te zijn wanneer buiten het zomerseizoen (dat loopt van 1 mei tot 1 oktober) in een kalenderjaar ter plaatse meer dan 70 maal nachtverblijf wordt gehouden en door betrokkene niet aannemelijk is of kan worden gemaakt, dat elders over een hoofdverblijf kan worden beschikt.

1.36 kantoor- en praktijkruimte:
een ruimte waarvan de aard en indeling zijn afgestemd op de uitoefening van administratieve, (para)medische, sociaalwetenschappelijke, juridische, therapeutische, kunstzinnige, ontwerptechnische en andere hiermede vergelijkbare beroepen, door de bewoner(s) van de desbetreffende woning.

1.37 kampeermiddel:
een al dan niet als bouwwerk aan te merken tent, tentwagen, kampeerauto, trekkershut, (sta) caravan of hiermee gelijk te stellen onderkomen, dat bestemd is voor recreatief verblijf en waarbij de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.38 kas:
een bouwwerk, bestaande uit onder meer een steun constructie en een afdichting van glas, bedoeld om gewassen te beschermen tegen weersinvloeden.

1.39 kunststoftunnel:
een bouwwerk, bestaande uit onder meer een steunconstructie en een afdichting van kunststoffolie, bedoeld om gewassen te beschermen tegen weersinvloeden.

1.40 landschappelijke beplanting:
opgaande, uit houtgewas bestaande beplanting, in hoofdzaak bestaande uit streekeigen soorten, ter verfraaiing van het landschap en/of ter inpassing van hierin voorkomende bouwwerken en werken.

1.41 landschappelijke waarde:
de aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het waarneembare deel van het aardoppervlak, welke waarde bepaald wordt door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de levende en niet-levende natuur.

1.42 molen:
bouwwerk bestemd en geschikt voor het benutten van windkracht.

1.43 natuurwaarde:
de aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door de hydrologie en door geologische, geomorfologische, bodemkundige en biologische elementen, zowel afzonderlijk, als in onderlinge samenhang.

1.44 nevenactiviteit:
een ander gebruik naast het bestaande gebruik, maar daaraan ondergeschikt en waarbij het bestaande gebruik volwaardig blijft bestaan.

1.45 niet-grondgebonden agrarische productie:
de agrarische productie, waarbij het voortbrengen van producten niet afhankelijk is van de bodem waarop de productie plaatsvindt, dan wel waarbij het voortbrengen van producten in hoofdzaak plaatsvindt in gebouwen.

1.46 niet-permanente teeltondersteunende voorziening:
voorzieningen zoals folies, insectengaas, acryldoek, wandelkappen, schaduwhallen, hagelnetten; deze teeltondersteunende voorzieningen kunnen op dezelfde locatie gebruikt worden zo lang de teelt dit vereist, met een maximum van 6 maanden.
Deze tijdelijke voorzieningen hebben een directe relatie met het grondgebruik.

1.47 omgevingsvergunning:
een vergunning als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, zoals deze wet luidde ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

1.48 overkapping:
een bouwwerk, bestaande uit onder meer een steunconstructie en een afdekking van kunststoffolie, bedoeld om gewassen te beschermen tegen weersinvloeden.

1.49 overnachtingsaccommodatie:
Een overdekte en door wanden omsloten ruimte waarin door personen de nacht kan worden doorgebracht.

1.50 paardenbak:
een buitenrijbaan ten behoeve van paardrij-activiteiten, met een bodem van zand, hout, boomschors of ander materiaal om de bodem te verstevigen en al dan niet voorzien van een omheining.

1.51 perceelsgrens:
de scheiding tussen percelen, die niet aan éénzelfde eigenaar behoren dan wel niet door éénzelfde gebruiker worden benut.

1.52 permanente bewoning c.q. gebruik als hoofdverblijf:
gebruik van een gebouw door eenzelfde persoon of eenzelfde huishouden op een wijze die ingevolge het bepaalde in de artikelen 24 tot en met 31 van de Wet gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens noopt tot inschrijving in de basisadministratie van de gemeente Buren. Hiervan is sprake indien er naar redelijke verwachting gedurende een half jaar tenminste twee derde van de tijd in het recreatieverblijf wordt verbleven.

1.53 productiegebonden detailhandel:
detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, gerepareerd en/of toegepast in het productieproces, waarbij de detailhandelsfunctie ondergeschikt is aan de productiefunctie.

1.54 prostitutie:
het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.55 seksinrichting:
een voor publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden en waaronder in elk geval wordt verstaan een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon, seksbioscoop, seksautomaat, sekstheater of parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.56 stacaravan:
een aanhangwagen, zonder uitgebreide aanpassingen als één geheel verrijdbaar, die kan dienen als recreatief onderkomen, daaronder overnachting begrepen, met een lengte van meer dan 8 m en/of een breedte van meer dan 2,5 m, dan wel een ander, zonder uitgebreide aanpassingen als één geheel verrijdbaar, kampeermiddel, dat niet is of kan worden uitgerust om als aanhangwagen achter een motorvoertuig over de openbare weg te worden voortbewogen.

1.57 teeltondersteunende voorzieningen:
voorzieningen in, op of boven de grond die door agrarische bedrijven met plantaardige teelten worden gebruikt om de volgende doelen na te streven:

1. verbetering van de productie, onder meer door teeltvervroeging en -verlating, terugdringing van onkruidgroei en beperking van vraatschade;
2. verbetering van de arbeidsomstandigheden, onder meer door gewassen verhoogd te telen of
3. het bereiken van positieve effecten op milieu en water (bodembescherming, terugdringing onkruidbestrijding, effectief omgaan met water);
4. het voorkomen van schade door vorst;

met dien verstande dat dit niet geldt voor vollegrondsteelt zoals bij wijnbouw en/of aspergeteelt;

1.58 volwaardig agrarisch bedrijf:
een agrarisch bedrijf dat de arbeidsomvang heeft van tenminste één volledige arbeidskracht en waarvan de continuïteit ook op lange termijn in voldoende mate verzekerd is.

1.59 voorgevel:
de lijn die gelijk loopt aan de naar de straat gerichte voorgevel van het hoofdgebouw en het verlengde daarvan. Van een hoofdgebouw gelegen op de hoek van meer dan 1 straat moeten alle gevels van het hoofdgebouw, gelegen aan de straatkant, gezien worden als voorgevel.

1.60 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht:
wet van 6 november 2008 (Stb. 496), houdende regels inzake een vergunningstelsel met betrekking tot activiteiten die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving en inzake handhaving van regelingen op het gebied van de fysieke leefomgeving (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht), zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan.

1.61 woning:
een (gedeelte van een) gebouw, niet zijnde een woonwagen, dat dient voor de huisvesting van één huishouden.

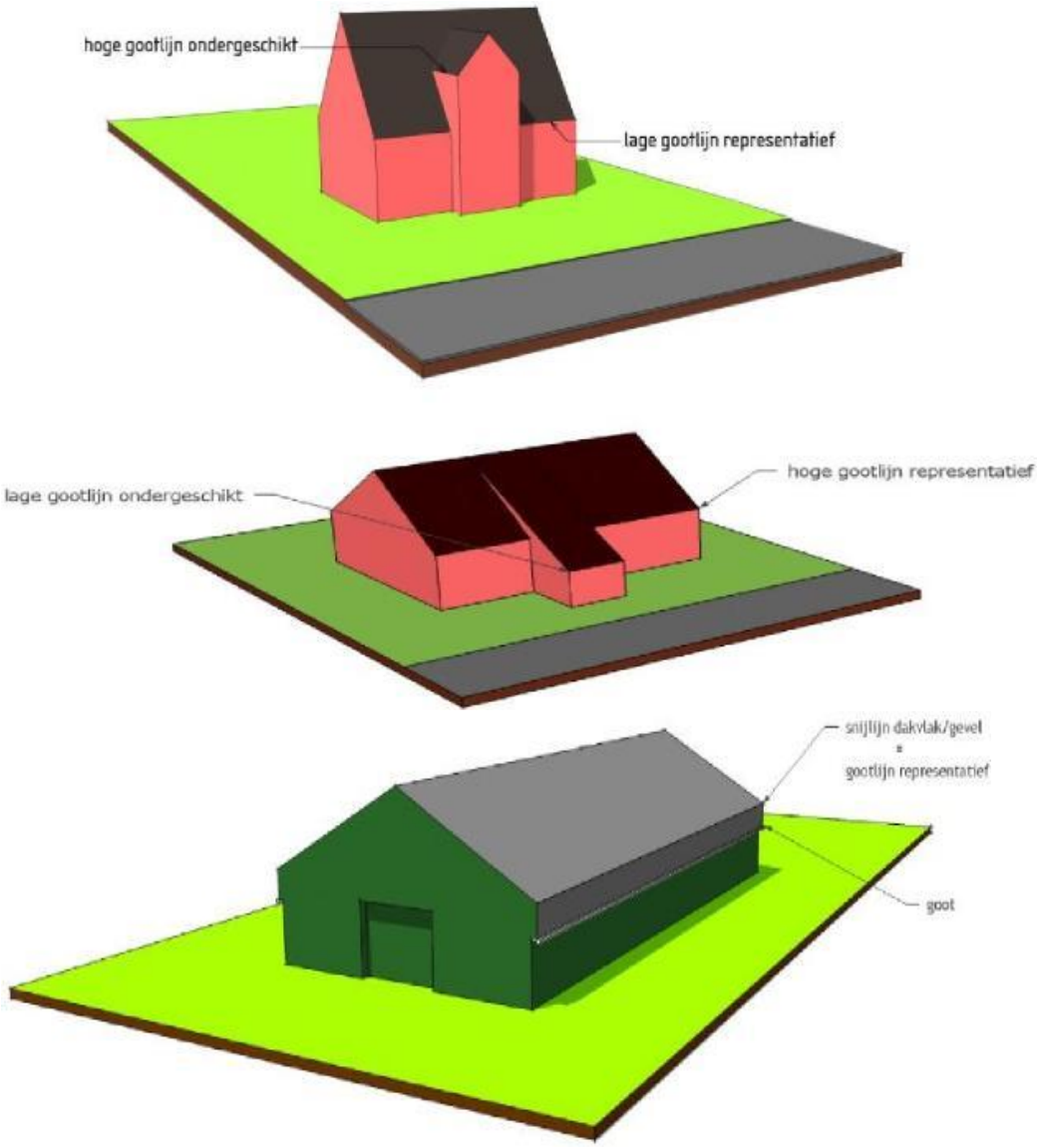
1.62 woonwagen:
voor bewoning bestemd gebouw dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst en op een daartoe bestemd perceel is geplaatst.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 de afstand tot de bouwperceelgrens
tussen de grenzen van een bouwperceel en enig punt van het op dat bouwperceel voorkomend (hoofd)gebouw, waar die afstand het kortst is;

2.2 de goothoogte van een bouwwerk
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

Toelichting bij de goothoogte:
Als gootlijn wordt aangemerkt het snijpunt van het verticale gevelvlak met de bovenzijde van het aansluitende dakvlak.
De te toetsen goothoogte is die hoogte die representatief kan worden geacht voor de hoofdmassa. Onderstaande figuur toont voorbeelden wat onder de representatieve goothoogte wordt verstaan en wat onder ondergeschikte delen wordt verstaan. De ondergeschikte goothoogte mag niet meer dan 1/3e deel van de breedte van het dakvlak bedragen.



2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.4 de inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.6 peil

a Voor bouwwerken, waarvan de hoofdtoegang of voorgevel zich bevindt binnen een maximale afstand van 5 meter tot de rand van de weg (inclusief stoep), geldt de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang.

b Als aan een dijk wordt gebouwd en indien de voorgevel van een bouwwerk binnen een afstand van maximaal 5 meter uit de grens van de weg (dijk) ligt geldt de kruin van de dijk.

c Als in of op de grens van water wordt gebouwd geldt het Nieuw Amsterdams Peil voor het bouwwerk.

d Voor gebouwen gelegen binnen de woonbestemming Donkerstraat 15, de hoogte van het afgewerkte terrein (maaiveld) ter plaatse van de hoofdingang van het gebouw.

e In andere gevallen voor bouwwerken geldt de gemiddelde hoogte van het aanliggende, afgewerkte terrein, dat gelegen is binnen het desbetreffende bestemmingsvlak.

In algemene zin geldt dat:

f Indien een bouwwerk aan meer dan één weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend.

g Plaatselijke ophogingen aan de voet van het bouwwerk, die niet bij het verdere verloop van het terrein passen, blijven buiten beschouwing voor de hoogte van het peil. Ophogingen die noodzakelijk zijn voor de bouw, vallen niet onder deze plaatselijke ophogingen.

h Voor een bouwwerk op een erf- of perceelgrens is het maatgevende peil aan die kant waar het aansluitend afgewerkt terrein het hoogst is.

2.7 Ondergeschikte bouwdelen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, gevel- en kroonlijsten, regenpijpen, stoeptreden, luifels, balkons en overstekende daken, buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw-, c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 m bedraagt.

2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

3.1.1 Algemeen

De voor ‘Agrarisch’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a grondgebonden agrarische productie;
b het weiden van dieren;
c bijbehorende voorzieningen, huiserven, gaarden en opslag;
d landschappelijke beplanting;
e watergangen en daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, de waterberging daaronder begrepen;
f extensief dagrecreatief medegebruik;

voor zover de gronden op de verbeelding zijn aangeduid als 'bouwvlak', zijn deze gronden tevens bestemd voor:

g niet-grondgebonden agrarische productie met bijbehorende voorzieningen en opslag, voor zover deze productie plaatsvindt als neventak van een bedrijf dat in hoofdzaak is gericht op de grondgebonden agrarische productie;
h ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - containerveld' een containerveld;
i bijbehorende be- en verwerking van agrarische producten, productiegebonden detailhandel en detailhandel in streekeigen agrarische producten.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Bouwregels binnen de bouwvlakken

Op de gronden met de bestemming ‘Agrarisch’, voor zover dit betreft de bouwvlakken, mogen uitsluitend worden gebouwd:

a bedrijfsgebouwen ten behoeve van de bestemming;
b het bestaande aantal bedrijfswoningen, met dien verstande dat indien geen bedrijfswoning aanwezig is, maximaal één bedrijfswoning per volwaardig agrarisch bedrijf is toegestaan;
c bijbehorende bouwwerken ten behoeve van de bedrijfswoning;
d bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming.

3.2.2 Bedrijfsgebouwen

Bij de bouw van de in artikel 3.2.1 onder a bedoelde bedrijfsgebouwen dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:

a kassen en permanente kunststoftunnels zijn uitsluitend toegestaan indien het gebruik daarvan in het verlengde van de hoofdteelt ligt en het gezamenlijke oppervlak niet meer bedraagt dan 1.500 m^2;
b ingeval sprake is van kassen en/of permanente kunststoftunnels bij (laan)boomteeltbedrijven mag de totale oppervlakte niet meer bedragen dan 2.500 m^2;

c van de gezamenlijke bedrijfsgebouwen ten behoeve van de niet-grondgebonden agrarische productie mag het totale oppervlak niet meer bedragen dan 750 m^2; indien en voorzover een containerveld is toegestaan, geldt het containerveld als een niet-grondgebonden activiteit en mag de oppervlakte van het veld niet meer bedragen dan 3500 m^2;
d van de gezamenlijke bedrijfsgebouwen ten behoeve van de volgens artikel 3.1.1 onder i toegestane nevenactiviteiten mag het totale oppervlak niet meer bedragen dan 25% van het oppervlak van de bedrijfsgebouwen, tot een maximum van 350 m^2;
e de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 m, met dien verstande dat de bouwhoogte van kassen en kunststoftunnels niet meer mag bedragen dan 7 m;
f de goothoogte mag niet meer bedragen dan 7 m.
g Voor gebouwen geldt dat de afstand tot de perceelsgrens niet minder mag bedragen dan 5 m.

3.2.3 Bedrijfswoningen

Bij de bouw van de in artikel 3.2.1 onder b bedoelde bedrijfswoningen dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:

a indien een bedrijfswoning is toegestaan maar nog niet aanwezig is of indien sprake is van de vervanging van een bestaande bedrijfswoning, mag de bedrijfswoning uitsluitend in- of aanpandig met, dan wel op ten hoogste 5 m van een bedrijfsgebouw worden gebouwd;
b de inhoud mag niet meer bedragen dan 750 m^3;
c de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 m;
d de goothoogte mag niet meer bedragen dan 6 m;

met dien verstande dat, indien de bestaande inhoud, bouwhoogte of goothoogte groter respectievelijk hoger is, deze grotere of hogere maat maatgevend is.

e Voor gebouwen geldt dat de afstand tot de perceelsgrens niet minder mag bedragen dan 5 m.

3.2.4 Bijbehorende bouwwerken

Bij de bouw van de in artikel 3.2.1 onder c bedoelde bijbehorende bouwwerken dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:

a per bedrijfswoning mogen niet meer dan 2 vrijstaande bijbehorende bouwwerken worden gebouwd en mag het totale oppervlak van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedragen dan 75 m^2;
b de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 7 m;
c de goothoogte mag niet meer bedragen dan 3 m.

3.2.5 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

Bij de bouw van de in artikel 3.2.1 onder d bedoelde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, dienen de volgende bepalingen in acht te worden genomen:

a de bouwhoogte van erfafscheidingen mag niet meer bedragen dan 2,5 m;
b de wandhoogte van mestbassins mag niet meer bedragen dan 4 m;
c de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 9 m.

3.2.6 Bouwregels buiten de bouwvlakken

Op de gronden met de bestemming 'Agrarisch' voor zover gelegen buiten de bouwvlakken, mogen uitsluitend worden gebouwd:

a niet-permanente teeltondersteunende voorzieningen zoals kunststoftunnels en overkappingen;
b molens ten behoeve van de waterhuishouding;
c overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming.

3.2.7 Teeltondersteunende voorzieningen

Voor het bouwen van de in artikel 3.2.6 onder a bedoelde teeltondersteunende voorzieningen mag de bouwhoogte niet meer bedragen dan 6 m.

3.2.8 Molens

Bij de bouw van de in 3.2.6 onder b bedoelde molens mag de ashoogte niet meer bedragen dan 6 m.

3.2.9 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

Bij de bouw van de in artikel 3.2.6 onder c bedoelde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:

a de oppervlakte mag niet meer bedragen dan 10 m^2;
b de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 2,5 m.

3.3 Afwijken van de bouwregels

3.3.1 Algemeen

Tot het afwijken van de regels wordt pas overgegaan, indien hierdoor:

a de functies en waarden die in het plan aan de desbetreffende en aan de omliggende gronden zijn toegekend, niet blijvend onevenredig worden geschaad;
b voor zover het betreft gronden gelegen buiten de bouwvlakken, uit een nader onderzoek is gebleken dat hierdoor de landschappelijke waarden en de natuurwaarden die eigen zijn aan de desbetreffende gronden, of de mogelijkheden tot het herstel of de ontwikkeling van deze waarden, niet blijvend onevenredig worden geschaad en, in geval het bouwwerken betreft, van tevoren in voldoende mate is verzekerd dat wordt voorzien in de aanleg van een landschappelijke beplanting ter inpassing van de bouwwerken die door het verlenen van de omgevingsvergunning mogelijk worden gemaakt.

3.3.2 Overschrijding bouwvlak

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de regels voor de bouw van een in artikel 3.2.1 onder a en onder d bedoeld bouwwerk dat de grenzen van een bouwvlak overschrijdt, indien en voor zover:

a het bouwwerk niet of niet doelmatig in zijn geheel op het bouwvlak kan worden opgericht;
b het bouwvlak niet reeds is vergroot door toepassing van de wijzigingsbevoegdheid;
c de overschrijding van de grens van het bouwvlak niet meer bedraagt dan 15 m;
d indien het een bedrijfsgebouw betreft de oppervlakte van het gedeelte dat de grenzen van het bouwvlak overschrijdt niet meer bedraagt dan 300 m^2.

3.3.3 Agrarisch hulpgebouw

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de regels voor de bouw van een agrarisch hulpgebouw buiten een bouwvlak, indien en voor zover:

a het hulpgebouw niet of niet doelmatig op een bouwvlak kan worden opgericht;
b de oppervlakte van het perceel waarop het gebouw wordt opgericht meer bedraagt dan 1 ha;
c de oppervlakte van het gebouw niet meer bedraagt dan 0,25% van het perceel waarop het gebouw wordt opgericht en niet meer bedraagt dan 100 m^2;
d de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 7 m;
e de goothoogte niet meer bedraagt dan 3 m.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Als gebruik in strijd met de bestemming 'Agrarisch' wordt in ieder geval begrepen:

a een gebruik als volkstuin;
b een gebruik voor niet-grondgebonden agrarische productie, behoudens ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - containerveld';
c een gebruik voor de verwerking van agrarische producten, voor zover dit gebruik meer bedraagt dan 250 m^2 en een gebruik voor productiegebonden detailhandel en detailhandel in streekeigen agrarische producten, voor zover dit gebruik meer bedraagt dan 50 m^2;
d de opslag van mest buiten de agrarische bouwvlakken;
e de opslag van goederen en materieel in de openlucht en buiten de agrarische bouwvlakken;
f de opslag van goederen en materieel in de openlucht en op de agrarische bouwvlakken, voor zover de hoogte van de opslag meer bedraagt dan 4 m;
g de plaatsing van kampeermiddelen;
h het gebruik van chemische gewasbeschermingsmiddelen ten behoeve van de fruitteelt of boomteelt op gronden met de nadere aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - spuitvrije zone', een en ander met dien verstande dat onder chemische gewasbeschermingsmiddelen geen biologische gewasbeschermingsmiddelen worden begrepen.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het toegestane gebruik volgens het bepaalde in artikel 3.1, voor het verlenen van huisvesting van seizoenarbeiders, met dien verstande dat:

a de huisvesting uitsluitend bedoeld is voor seizoenarbeiders die tijdelijk werkzaam zijn voor het betreffende agrarische bedrijf;
b het betreft wisselend gebruik, afhankelijk van de bedrijfsmatige noodzaak in de productiegebonden seizoenen;
c de aanwezige bedrijfsgebouwen voor dit doel mogen worden ingericht voor een overnachtingsaccommodatie, die niet geschikt is voor zelfstandige bewoning, en/of daarbij behorende voorzieningen;
d indien aangetoond wordt dat onvoldoende ruimte aanwezig is binnen de aanwezige bedrijfsgebouwen deze voor dit doel ook mogen worden uitgebreid, waarbij de regels voor bedrijfsgebouwen overeenkomstig deze regels van toepassing zijn;

e indien mogelijkheden voor de sub c genoemde overnachtingsaccommodatie redelijkerwijs ontbreken, in plaats daarvan en maximaal gedurende 4 aaneengesloten maanden, binnen het bouwvlak tijdelijke mobiele woonunits mogen worden geplaatst, met geen groter gezamenlijk oppervlak dan 100 m^2, geen hogere hoogte dan 3 m en mits wordt voorzien in een doeltreffende landschappelijke inpassing;
f aangetoond wordt dat de omvang van de overnachtingsaccommodatie en/of het aantal te realiseren woonunits is afgestemd op de behoefte aan tijdelijke arbeidskrachten;
g van de sub e genoemde periode kan worden afgeweken indien aangetoond wordt dat de aard van de agrarische bedrijfsvoering noodzaakt tot de huisvesting van seizoenarbeiders buiten de genoemde periode;
h de functies en waarden die in het plan aan de desbetreffende en aan de omliggende gronden zijn toegekend, niet blijvend onevenredig worden geschaad.

3.6 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.6.1 Uitvoeren van werkzaamheden

Het is verboden binnen de bestemming ‘Agrarisch’ voor zover dit niet betreft de bouwvlakken, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

a werken en werkzaamheden die direct zijn gericht op het storten, deponeren of op andere wijze opslaan van grond, puin of afvalmaterialen, voor zover deze van elders zijn aangevoerd;
b het aanbrengen van oppervlakteverhardingen, voor zover het niet betreft wegen en paden ten behoeve van het normale agrarische gebruik, en voorzover het niet betreft het aanbrengen van verhardingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - containerveld';
c het dempen, aanleggen of verbreden van watergangen.

3.6.2 Uitzonderingen

Het in artikel 3.6.1 vervatte verbod geldt niet voor:

a werken en werkzaamheden binnen het kader van het normale onderhoud, beheer of herstel van de functies, die het plan aan de gronden toekent;
b werken en werkzaamheden die ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren;
c werken en werkzaamheden ten aanzien waarvan door bevoegd gezag is medegedeeld dat deze, wat aard en omvang betreft, van zodanige ondergeschikte betekenis zijn, dat voor de uitvoering daarvan geen omgevingsvergunning wordt vereist.

3.6.3 Onderzoek

Het bevoegd gezag gaat pas over tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, als bedoeld in , indien artikel 3.6.1 uit een nader onderzoek is gebleken dat door de beoogde werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvan te verwachten directe of indirecte gevolgen, de landschappelijke waarden en de natuurwaarden, die eigen zijn aan de desbetreffende gronden, of de mogelijkheden tot het herstel of de ontwikkeling van deze waarden, niet blijvend onevenredig worden geschaad.

Artikel 4 Agrarisch met waarden - Oeverwalgebied

4.1 Bestemmingsomschrijving

4.1.1 Algemeen

De voor ‘Agrarisch met waarden - Oeverwalgebied’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a grondgebonden agrarische productie;
b het weiden van dieren;
c instandhouding, dan wel herstel en ontwikkeling, van de landschappelijke waarden en de natuurwaarden die eigen zijn aan een agrarisch oeverwalgebied;
d watergangen en daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, de waterberging daaronder mede begrepen;
e extensief dagrecreatief medegebruik.

Tot de landschappelijke waarden en de natuurwaarden die eigen zijn aan de gronden worden gerekend:

f reliëf: geulen, ruggen en huisterpen;
g waterhuishouding: een relatief laag grond- en oppervlaktewaterpeil;
h watersysteem: wielen, plassen en open water;
i grondgebruik: een divers agrarisch gebruik, onder meer als grasland, akkerland, boomgaard en boomkwekerij, waarbij de diverse gebruiksvormen door elkaar heen voorkomen;
j verkaveling: een kleinschalige verkaveling, waarbij zowel regelmatige als onregelmatige en zowel strookvormige als blokvormige percelen voorkomen en die voor een deel het reliëf volgt;
k opgaande beplanting: relatief veel erf-, kavelgrens- en wegbeplantingen, boomgaarden en bosjes, met als meest kenmerkende boomsoorten eiken, essen, iepen, lindes, fruit-, noten- en kastanjebomen;
l bebouwing: relatief veel bebouwing, waarbij deze zowel kan voorkomen in de vorm van geconcentreerd liggende buurtschappen en lintbebouwing als in de vorm van verspreid liggende bebouwing;
m flora: droge, halfnatuurlijke, kruidenrijke graslanden, akkeronkruiden en opgaande beplanting met bijbehorende onderbegroeiing;
n fauna: diersoorten die zijn gebonden aan opgaande beplanting (zoals vleermuizen, zang- en roofvogels en kleine zoogdieren, waaronder marterachtigen).

4.2 Bouwregels buiten de bouwvlakken

4.2.1 Op de gronden met de bestemming ‘Agrarisch met waarden - Oeverwalgebied’, voor zover gelegen buiten de agrarische bouwvlakken, mogen uitsluitend worden gebouwd:

a niet-permanente teeltondersteunende voorzieningen zoals kunststoftunnels en overkappingen;
b molens ten behoeve van de waterhuishouding;
c overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming.

4.2.2 Bij de bouw van de in artikel 4.2.1 lid a bedoelde teeltondersteunende voorzieningen mag de hoogte niet meer bedragen dan 6 m.

4.2.3 Bij de bouw van de in artikel 4.2.1 lid b bedoelde molens mag de hoogte niet meer bedragen dan 6 m.

4.2.4 Bij de bouw van de in artikel 4.2.1 lid c bedoelde overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:
a de oppervlakte mag niet meer bedragen dan 10 m^2;
b de hoogte mag niet meer bedragen dan 2,5 m.

4.3 Afwijken van de bouwregels

4.3.1 Algemeen

Tot het afwijken van het bepaalde in artikel 4.3.2 wordt pas overgegaan, indien hierdoor:
a de functies en waarden die in het plan aan de desbetreffende en aan de omliggende gronden zijn toegekend, niet blijvend onevenredig worden geschaad;
b voor zover het betreft gronden gelegen buiten de bouwvlakken, uit een nader onderzoek is gebleken dat hierdoor de landschappelijke waarden en de natuurwaarden die eigen zijn aan de desbetreffende gronden, of de mogelijkheden tot het herstel of de ontwikkeling van deze waarden, niet blijvend onevenredig worden geschaad en, in geval het bouwwerken betreft, van tevoren in voldoende mate is verzekerd dat wordt voorzien in de aanleg van een landschappelijke beplanting ter inpassing van de bouwwerken die door het verlenen van de omgevingsvergunning mogelijk worden gemaakt.

4.3.2 Agrarisch hulpgebouw

Burgemeester en Wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 4.2.1, voor de bouw van een agrarisch hulpgebouw buiten een bouwvlak, indien en voor zover:
a het hulpgebouw niet of niet doelmatig op een bouwvlak kan worden opgericht;
b de oppervlakte van het perceel waarop het gebouw wordt opgericht meer bedraagt dan 1 ha;
c de oppervlakte van het gebouw niet meer bedraagt dan 0,25% van het perceel waarop het gebouw wordt opgericht en niet meer bedraagt dan 100 m^2;
d de hoogte niet meer bedraagt dan 7 m;
e de goothoogte niet meer bedraagt dan 3 m.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Als gebruik in strijd met de bestemming ‘Agrarisch met waarden - Oeverwalgebied’, dat ingevolge artikel 12.2 is verboden, wordt in ieder geval begrepen:
a een gebruik als volkstuin;
b een gebruik voor niet-grondgebonden agrarische productie;
c een gebruik voor de verwerking van agrarische producten, voor zover dit gebruik meer bedraagt dan 250 m^2 en een gebruik voor productiegebonden detailhandel en detailhandel in streekeigen agrarische producten, voor zover dit gebruik meer bedraagt dan 50 m^2;
d de opslag van mest buiten de agrarische bouwvlakken;
e de opslag van goederen en materieel in de openlucht en buiten de agrarische bouwvlakken;
f de opslag van goederen en materieel in de openlucht en op de agrarische bouwvlakken, voor zover de hoogte van de opslag meer bedraagt dan 4 m;

g de plaatsing van kampeermiddelen;
h het gebruik van chemische gewasbeschermingsmiddelen ten behoeve van de fruitteelt of boomteelt op gronden met de nadere aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - spuitvrije zone', een en ander met dien verstande dat onder chemische gewasbeschermingsmiddelen geen biologische gewasbeschermingsmiddelen worden begrepen.

4.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.5.1 Algemeen

Het is verboden binnen de bestemming ‘Agrarisch met waarden - Oeverwalgebied’, voor zover dit niet betreft de bouwvlakken, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

a werken en werkzaamheden die direct zijn gericht op het storten, deponeren of op andere wijze opslaan van grond, puin of afvalmaterialen, voor zover deze van elders zijn aangevoerd;
b het vellen, rooien of beschadigen van houtgewas, geen productiebos, productieboomgaard , zacht-fruitopstand, (boom)kwekerij of windsingel zijnde, voor zover dit niet betreft de verzorging van de aanwezige houtopstanden;
c het afgraven, ophogen of egaliseren van gronden;
d het aanbrengen van oppervlakteverhardingen, voor zover het niet betreft wegen en paden ten behoeve van het normale agrarische gebruik;
e het dempen, aanleggen of verbreden van watergangen.

4.5.2 Uitzondering

Het in artikel 4.5.1 vervatte verbod geldt niet voor:

a werken en werkzaamheden binnen het kader van het normale onderhoud, beheer of herstel van de functies, die het plan aan de gronden toekent;
b werken en werkzaamheden, voor zover daarvoor, op het tijdstip van het van kracht worden van het plan, reeds een vergunning is verleend ingevolge de Ontgrondingenwet;
c werken en werkzaamheden die ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren;
d werken en werkzaamheden die zijn bedoeld om de directe gevolgen van calamiteiten of plagen te beperken;
e werken en werkzaamheden ten aanzien waarvan door Burgemeester en Wethouders is medegedeeld dat deze, wat aard en omvang betreft, van zodanige ondergeschikte betekenis zijn, dat voor de uitvoering daarvan geen omgevingsvergunning wordt vereist.

4.5.3 Burgemeester en Wethouders gaan pas over tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, als bedoeld in artikel 4.5.1 indien uit een nader onderzoek is gebleken dat door de beoogde werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvan te verwachten directe of indirecte gevolgen, de landschappelijke waarden en de natuurwaarden.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor ‘Verkeer’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a wegen, parkeerplaatsen en fiets- en voetpaden met bermen;
b bijbehorende voorzieningen;
c buis- en kabelleidingen voor riolering, nutsbedrijven en overeenkomende doeleinden;
d watergangen en daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, de waterberging daaronder begrepen;
e instandhouding, dan wel herstel en ontwikkeling, van de landschappelijke waarden en de natuurwaarden die eigen zijn aan wegbermen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Op de gronden met de bestemming ‘Verkeer’ mogen uitsluitend worden gebouwd:

a masten ten behoeve van verlichting en verkeers- en verwijsborden;
b abri's en rijwielstallingen;
c overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming.

5.2.2 Bij de bouw van de in artikel 5.2.1 a bedoelde masten mag de hoogte niet meer bedragen dan 10 m.

5.2.3 Bij de bouw van de in artikel 5.2.1 b bedoelde abri's en rijwielstallingen dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:

a de oppervlakte mag niet meer bedragen dan 15 m^2;
b de hoogte mag niet meer bedragen dan 3 m.

5.2.4 Bij de bouw van de in artikel 5.2.1 c bedoelde overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:

a de oppervlakte mag niet meer bedragen dan 10 m^2;
b de hoogte mag niet meer bedragen dan 2,5 m.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a waterpartijen, watergangen en daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, de waterberging daaronder begrepen;

b instandhouding, dan wel herstel en ontwikkeling, van de landschappelijke waarden en de natuurwaarden die eigen zijn aan waterpartijen, watergangen en bijbehorende oeverzones;

c extensief dagrecreatief medegebruik.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Op de gronden met de bestemming 'Water' mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming, waaronder mede begrepen duikers en overkluizingen.

6.2.2 Bij de bouw van de in artikel 6.2.1 bedoelde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:

a de oppervlakte mag, behoudens bij duikers en overkluizingen, niet meer bedragen dan 10 m^2;

b de hoogte mag niet meer bedragen dan 2,5 m.

Artikel 7 Leiding - Riool

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor ‘Leiding - Riool’ aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het transport van afvalwater door een rioolwaterpersleiding.

7.2 Bouwregels

Op de gronden met de dubbelbestemming ‘Leiding - Riool’ mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de dubbelbestemming ‘Leiding - Riool’ worden gebouwd.

7.3 Afwijken van de bouwregels

7.3.1 Algemeen

Tot het afwijken van het bepaalde in artikel 7.3.2 wordt pas overgegaan, indien hierdoor:

a de functies en waarden die in het plan aan de desbetreffende en aan de omliggende gronden zijn toegekend, niet blijvend onevenredig worden geschaad;
b gehoord de betrokken leidingbeheerder, is gebleken dat hierdoor de belangen van de bescherming van de desbetreffende leidingen, of de veiligheid van mensen, dieren en goederen, niet blijvend onevenredig worden geschaad.

7.3.2 Burgemeester en Wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 7.2, voor de bouw van bouwwerken, indien en voor zover deze zijn toegestaan voor de in artikel 7.1 bedoelde, eveneens op de verbeelding voor deze gronden aangegeven, overige bestemmingen.

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.4.1 Het is verboden binnen de dubbelbestemming ‘Leiding - Riool’ zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

a werken en werkzaamheden welke direct zijn gericht op het storten, deponeren of op andere wijze opslaan van, van elders aangevoerde, grond, puin of afvalmaterialen;
b het aanplanten van een houtopstand, waaronder begrepen een productieboomgaard, een zacht-fruitopstand, een (boom)kwekerij of een windsingel;
c het afgraven, ophogen of egaliseren van gronden;
d het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
e het indrijven van voorwerpen in de grond;
f buis- en kabelleidingen voor riolering, nutsbedrijven en overeenkomstige doeleinden.

7.4.2 Het in artikel 7.4.1 vervatte verbod geldt niet voor:

a werken en werkzaamheden binnen het kader van het normale onderhoud, beheer of herstel van de functies, die het plan aan de gronden toekent;
b werken en werkzaamheden binnen het kader van de normale agrarische bedrijfsvoering en bodemexploitatie;
c werken en werkzaamheden welke ten tijde van het van kracht worden van het bestemmingsplan in uitvoering waren;
d werken en werkzaamheden ten aanzien waarvan door Burgemeester en Wethouders is medegedeeld dat deze werken of werkzaamheden, wat aard en omvang betreft, van zodanige ondergeschikte betekenis zijn, dat voor de uitvoering daarvan geen omgevingsvergunning wordt vereist.

7.4.3 De werken en werkzaamheden als bedoeld in artikel 7.4.1, zijn slechts toelaatbaar indien door die werken of werkzaamheden, gehoord de betrokken leidingbeheerder, is gebleken dat hierdoor de belangen van de bescherming van de desbetreffende leidingen, of de veiligheid van mensen, dieren en goederen, niet blijvend onevenredig worden geschaad.

Artikel 8 Waarde - Archeologie 3 archeologisch onderzoeksgebied 1

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor ‘Waarde - Archeologie 3 archeologisch onderzoeksgebied 1’ aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van archeologische waarden van de gronden.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Bouwen

Voor het bouwen op gronden met de bestemming ‘Waarde - Archeologie 3 archeologisch onderzoeksgebied 1’ dient, overeenkomstig de regels voor de andere op deze gronden voorkomende bestemmingen, de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport te overleggen waarin de archeologische waarden van de gronden, die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld. Op voorwaarde dat:

a het bouwwerk(en) betreft waarbij de oppervlakte groter is dan 100 m^2 en de grondwerkzaamheden diepen reiken dan 0,30 m onder het bestaande maaiveld;
b het bouwwerk(en) betreft waarbij de oppervlakte kleiner is dan 100 m^2 en de grondwerkzaamheden dieper reiken dan 0,30 m onder het bestaande maaiveld voor zover de bouw van de bouwwerk(en) plaatsvindt op een kleinere afstand van 50 m van gronden die bestemd zijn als ‘Waarde - Archeologie 2 archeologisch waardevol gebied’.

8.2.2 Voorwaarden bouwen

Indien uit het onder artikel 8.2.1 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen zullen of kunnen worden verstoord, kan het bevoegd gezag één of meerdere van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen:

a de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b de verplichting tot het doen van opgravingen;
c de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

8.3 Afwijken van de bouwregels

8.3.1 Omgevingsvergunning bouwen

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 8.2.1 indien:

a het bouwwerk dient ter vervanging van een bestaand bouwwerk, waarbij de oppervlakte noch de diepte wordt uitgebreid;
b het bouwwerk(en) betreft die voor archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn;
c de archeologisch waarde van het terrein in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld;
d het bouwwerk is gesitueerd binnen 3 m uit de fundering van een bestaand bouwwerk.

8.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.4.1 Werken en werkzaamheden

Het is verboden binnen de gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie 3 archeologisch onderzoeksgebied 1' zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegd gezag (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of van werkzaamheden) de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

a het afgraven, diepploegen, egaliseren, frezen, mengen, ontginnen, scheuren en woelen van gronden;
b het graven of vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren of het aanbrengen van drainage;
c het verwijderen van bestaande funderingen;
d het verlagen van het waterpeil;
e het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
f het uitvoeren van heiwerken en/of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem;
g het aanplanten van een houtopstand, waaronder begrepen een bos, boomgaard, zachtfruitopstand, (boom)kwekerij of windsingel, of het rooien daarvan waarbij stobben worden verwijderd;
h het aanleggen, verbreden of verharden van wegen, voet, ruiter of rijwielpaden-/-banen of parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen;
i het aanleggen van nieuwe ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

8.4.2 Uitzonderingen

Het in artikel 8.4.1 vervatte verbod geldt niet voor:

a werken en werkzaamheden in de bodem tot een diepte van 0,30 m onder het bestaande maaiveld en met een oppervlakte kleiner dan 100 m^2 voor zover de werken en werkzaamheden plaatsvinden op een grotere afstand dan 50 m van gronden die zijn bestemd als 'Waarde - Archeologie 2 archeologisch waardevol gebied';
b werken en werkzaamheden met een oppervlakte kleiner dan 30 m^2; voor zover de werken en werkzaamheden plaatsvinden op een kleinere afstand dan 50 m van gronden die zijn bestemd als 'Waarde - Archeologie 2 archeologisch waardevol gebied';
c werken en werkzaamheden voor zover het betreft de herplant van een bestaande houtopstand, waaronder begrepen een bos, een boomgaard, zachtfruitopstand, (boom)kwekerij of windsingel;
d werken en werkzaamheden die het gewone onderhoud betreffen, met inbegrip van onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande oppervlakteverhardingen, beplantingen langs wegen en bestaande traces van kabels en leidingen;
e werken en werkzaamheden inden en voor zover daarvoor, op het tijdstip van het van kracht worden van het plan, reed een omgevingsvergunning is verleend;
f werken en werkzaamheden die ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren;
g werken en werkzaamheden die zijn bedoeld om de directe gevolgen van calamiteiten of plagen te beperken;
h werken en werkzaamheden die archeologisch onderzoek betreffen.

8.4.3 Verlening

a Een omgevingsvergunning zoals bedoeld in artikel 8.4.1 kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

b Alvorens over de aanvraag wordt beslist, dient de aanvrager een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.

c Een rapport is niet noodzakelijk indien naar het oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarde van het terrein in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Deze informatie wordt dan als een rapport beschouwd.

8.5 Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk

a In het belang van de archeologische monumentenzorg kan het bevoegd gezag regels verbinden aan een sloopregeling.

b Aan de omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag de regel verbinden dat de sloopwerken vanaf het maaiveld en dieper worden begeleid door een deskundige wanneer de latere verstoringsdiepte dieper reikt dan 0,30 m onder maaiveld en het grondoppervlak van de werken meer bedraagt dan 100 m^2.

c Indien tijdens de begeleiding van de sloop werken van zeer hoge waarden worden aangetroffen, wordt hiervan onmiddellijk melding gemaakt bij het bevoegd gezag die in het belang van de archeologische monumentenzorg aanvullende voorwaarden kunnen verbinden aan de omgevingsvergunning.

Artikel 9 Waterstaat - Beheerszone watergang

9.1 Bestemmingsomschrijving

9.1.1 Algemeen

De voor ‘Waterstaat - Beheerszone watergang’ aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor:

a bescherming, beheer en verbetering van watergangen;

b voorzieningen voor de waterhuishouding.

9.1.2 Op de gronden met de dubbelbestemming ‘Waterstaat - Beheerszone watergang’ is tevens de Algemene Keur van het Waterschap Rivierenland van toepassing.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Op gronden met de bestemming ‘Waterstaat - Beheerszone watergang’, met uitzondering van de gronden met de eveneens voor deze gronden aangegeven bestemming ‘Water’, mogen geen bouwwerken worden gebouwd.

9.2.2 Voor zover de gronden tevens zijn bestemd voor de eveneens voor deze gronden aangegeven bestemming ‘Water’, mogen op deze gronden bouwwerken worden gebouwd overeenkomstig de bepalingen van die bestemming.

9.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 9.2.1 voor de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming en voor de bouw van bouwwerken, indien en voor zover deze zijn toegestaan voor de in de bestemmingsomschrijving van dit artikel bedoelde, eveneens voor deze gronden aangegeven andere bestemmingen, en uit een schriftelijke verklaring van de betrokken waterbeheerder is gebleken dat hierdoor de waterstaatkundige belangen niet blijvend onevenredig worden geschaad.

3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Overschrijding van bouwgrenzen

Van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mag met een omgevingsvergunning afgeweken worden van het bepaalde in hoofdstuk 2 van deze regels, ten behoeve van tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappen(huizen), galerijen, hellingbanen, funderingen, balkons, entreeportalen, veranda's en afdaken, mits:

a de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 m;
b de bouwhoogte van entreeportalen en veranda's niet meer bedraagt dan de bouwhoogte van de eerste bouwlaag van het betreffende gebouw;
c de breedte van entreeportalen en veranda's niet meer bedraagt dan 50% van de breedte van de betreffende gevel van het gebouw.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 Parkeren

12.1.1 Algemeen

a Een omgevingsvergunning voor bouwen wordt slechts verleend, indien sprake is van voldoende parkeergelegenheid, uitgaande van de kengetallen uit CROW-publicatie 381.
b Indien de onder a bedoelde kerngetallen worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.
c Het bepaalde onder a en b is niet van toepassing indien en voorzover binnen een bestemming een specifieke parkeerregeling c.q. parkeernormering is op genomen.

12.1.2 Afwijking

Het bevoegd gezag kan afwijken van het bepaalde in artikel 12.1.1:

a indien het voldoen aan de kengetallen uit de CROW-publicatie leidt tot de aanleg en instandhouding van een onevenredig aantal parkeerplaatsen, gerelateerd aan het bestaande én het nieuwe gebruik; aangetoond dient te worden dat met het voorgenomen aantal parkeerplaatsen voldaan kan worden aan de parkeerbehoefte;
b voor zover aangetoond wordt dat op andere wijze in de parkeerbehoefte kan worden voorzien.

12.2 Strijdig gebruik

12.2.1 Algemeen

Onder gebruik in strijd met de regels van dit plan wordt in ieder geval verstaan:

a gebruik van gronden of bouwwerken voor permanente bewoning, met uitzondering van de toegelaten (bedrijfs)woningen;
b gebruik als seksinrichting;
c gebruik als escortbedrijf,
d gebruik als smartshop;
e gebruik als coffeeshop;
f gebruik als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, anders dan als stort- en/of opslagplaats voor normaal gebruik;
g het gebruik van gronden en opstallen voor de plaatsing van kampeermiddelen;
h het gebruik als paardenbak, tennisbaan, vijver groter dan 10 m^2, zwembad groter dan 10 m^2 en (midget)golf;
i het gebruik ten behoeve van een geluidzoneringsplichtige inrichting;
j het gebruik van vrijstaande bijbehorende bouwwerken en bedrijfsgebouwen voor bewoning.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

13.1 Milieuzone - teeltvrije zone

13.1.1 Aanduidingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - teeltvrije zone' is het verboden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a het aanleggen van productieboomgaarden;
b het aanleggen van boomkwekerijen;
c het plaatsen van teeltondersteunende voorzieningen.

13.1.2 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 13.1.1 als door middel van onderzoek is aangetoond dat een aanvaardbaar woon- en leefmilieu bij de omliggende gevoelige functies kan worden gewaarborgd.

13.2 Vrijwaringszone - weg

13.2.1 Aanduidingsomschrijving

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - weg' zijn de gronden, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens aangeduid voor de bescherming van het gebruik van de naastgelegen verkeerswegen.

13.2.2 Bouwregels

Op de gronden met de aanduiding 'vrijwaringszone - weg' mogen geen bouwwerken worden gebouwd.

13.2.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 13.2.2, voor de bouw van bouwwerken:

a indien en voor zover deze zijn toegestaan voor de in artikel 13.2.1 bedoelde, eveneens voor deze gronden aangegeven, overige bestemmingen;

b indien hierdoor de functies en waarden die in het plan aan de desbetreffende en aan de omliggende gronden zijn toegekend, niet blijvend onevenredig worden geschaad;
c indien, gehoord de betrokken wegbeheerder, is gebleken dat hierdoor de belangen van de bescherming van de desbetreffende verkeerswegen, of de veiligheid van mensen, dieren en goederen, niet blijvend onevenredig worden geschaad.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

14.1 Bed & breakfast

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan voor de inrichting en het gebruik van woningen ten behoeve van bed & breakfast, waaronder wordt verstaan een kleinschalige aan de woonfunctie ondergeschikte accommodatie voor uitsluitend logies en ontbijt en bedoeld voor kortstondig, wisselend recreatief verblijf, indien en voor zover:

a het betreft een woning, die tevens bewoond blijft;
b geen groter vloeroppervlak dan 60 m^2 ten behoeve van bed & breakfast in beslag wordt genomen;
c niet meer dan 3 slaapkamers, ten behoeve van maximaal 6 personen, van de betreffende woning worden ingericht en gebruikt voor bed & breakfast;
d de bed & breakfast voorziening niet functioneert als een zelfstandige woning;
e parkeren plaats vindt op eigen terrein;
f van tevoren in voldoende mate is verzekerd dat het beoogde gebruik geen onevenredig nadelige gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen of voor de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven.

14.2 Kleine uitbouwen woningen

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de regels van het plan voor de bouw van kleine uitbouwen aan woningen, indien en voor zover:

a de overschrijding van een krachtens het plan aangegeven begrenzing niet meer bedraagt dan 2 m;
b de oppervlakte van de uitbouw niet meer bedraagt dan 6 m^2.

14.3 Aan huis gebonden nevenactiviteiten en kantoor- en praktijkruimten

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de regels van het plan voor een gebruik ten behoeve van aan huis gebonden nevenactiviteiten en kantoor- en praktijkruimten, indien en voor zover:

a de desbetreffende woning bewoond blijft;
b het vloeroppervlak van de gebouwen ten behoeve van het gebruik voor aan huis gebonden nevenactiviteiten en kantoor- en praktijkruimten niet meer bedraagt dan 50 m^2;
c het onbebouwde gedeelte van het perceel niet wordt gebruikt voor de beoogde activiteit, met uitzondering van parkeervoorzieningen;
d de nevenactiviteit geen detailhandel betreft;
e de beoogde activiteit geen ontwikkeling tot gevolg heeft waarop de bestaande nutsvoorzieningen, wegen en parkeervoorzieningen niet zijn afgestemd;
f van tevoren in voldoende mate is verzekerd dat het beoogde gebruik geen ontoelaatbare invloed heeft op het woon- en leefmilieu van de omliggende woningen.

14.4 Evenementen

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan voor het gebruik van gronden voor het houden van meerdaagse evenementen, waaronder worden verstaan kermissen, jaarmarkten, tentfeesten en daarmee vergelijkbare evenementen.

14.5 Grenzen en aanduidingen

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan ten behoeve van:

a het afwijken van bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en overige aanduidingen in het horizontale vlak, indien en voor zover afwijking noodzakelijk is in verband met de uitmeting van het terrein en er geen dringende redenen zijn die zich tegen de afwijking verzetten, mits de afwijking ten opzichte van hetgeen in het plan is aangegeven niet meer bedraagt dan 2,5 m;
b het afwijken van bouwgrenzen en overige aanduidingen in het horizontale vlak, niet zijnde bestemmingsgrenzen, indien en voor zover afwijking noodzakelijk is uit een oogpunt van doelmatig gebruik van de grond, mits de afwijking ten opzichte van hetgeen in het plan is aangegeven niet meer bedraagt dan 2,5 m;
c de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m.

14.6 Nutsvoorzieningen

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan ten behoeve van de bouw van bouwwerken voor nutsvoorzieningen zoals pompgemalen, verdeel-, regel- of transformatorruimten, telefooncentrales, telefooncellen, geldautomaten en abri's, waarvan de inhoud niet meer mag bedragen dan 50 m^3 en de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 3 m, alsmede voor beeldhouwwerken en daarmee gelijk te stellen kunstzinnige elementen met geen grotere bouwhoogte dan 6 m en lichtmasten en vlaggenmasten met geen grotere bouwhoogte dan 10 m.

14.7 Kleinschalige voorzieningen in de toeristisch en recreatieve sector

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan voor het gebruik van gronden ten behoeve van kleinschalige voorzieningen in de toeristische en recreatieve sector, mits voldaan wordt aan het volgende:

a de voorzieningen zijn uitsluitend toegestaan in het achtererfgebied;
b op eigen terrein dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid;
c er vindt geen onevenredige aantasting plaats van het woon- en leefmilieu;
d er vindt geen milieubelemmering plaats voor omliggende functies en bedrijven;
e er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de verkeersveiligheid;
f er ontstaat geen onevenredige verkeers- en parkeeroverlast voor de omgeving.

14.8 Paardenbakken, tennisbanen, vijvers, zwembaden, (midget)golf, theetuinen en buitenexposities voor galeries

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de regels van het plan voor de aanleg van en het gebruik van gronden als paardenbak, tennisbaan, vijver, zwembad geen gebouw zijnde, (midget)golf, theetuin en buitenexpositie voor een galerie, met dien verstande dat:

a het uitsluitend gronden betreft die niet verder dan 70 m uit de gevel van het hoofdgebouw van de bijbehorende woning zijn gelegen, op een afstand van tenminste 5 m tot een perceelgrens zijn gelegen en niet zijn gelegen ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - weg ';
b uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van het gebruik waarvan afwijking wordt verleend met geen grotere hoogte dan 2,5 m mogen worden gebouwd, met dien verstande dat, voor zover het tennisbanen betreft, bijbehorende hekwerken geen grotere hoogte mogen hebben dan 4 m;
c het bepaalde ten aanzien van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden bij de betreffende bepalingen van het plan waarvan afwijking wordt verleend, tevens in acht wordt genomen;
d ingeval van theetuin en buitenexpositie voor galeries voorzien wordt in parkeergelegenheid op eigen terrein.

14.9 Terras bij horecafunctie

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan voor het in gebruik nemen van grond voor een terras met daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde behorende bij een horecafunctie, met in acht name van het volgende:

a het terras behoort bij een horecafunctie;
b het terras in ruimtelijke zin aansluit op de horecafunctie;
c er geen ruimtelijke, stedenbouwkundige en milieuhygiënische belemmeringen zijn;
d eventueel bijbehorende windschermen een maximale hoogte mogen hebben van 2 meter.

14.10 Bijbehorend bouwwerk vóór de voorgevel van het hoofdgebouw

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan voor het plaatsen, vernieuwen of veranderen van een bijbehorend bouwwerk vóór de voorgevel van het hoofdgebouw, met in acht name van het volgende:

a het aantal woningen mag niet wijzigen;
b de stedenbouwkundige situatie is dusdanig, het bijbehorend bouwwerk niet achter de voorgevel kan staan;
c het bijbehorend bouwwerk is vrijstaand, zodat het niet aan het hoofdgebouw vastzit;
d de plaats van het bijbehorend bouwwerk moet passen binnen het bestaande verkavelingspatroon;
e er zijn geen landschappelijke, ruimtelijke, stedenbouwkundige en milieuhygiënische beperkingen.

4 Overgangs- en slotregels

Artikel 15 Overgangsrecht

15.1 Overgangsrecht bouwwerken

15.1.1 Algemeen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

a gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
b na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

15.1.2 Afwijken bij omgevingsvergunning

Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in artikel 15.1.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 15.1.1 met maximaal 10 %.

15.1.3 Uitzondering

Het bepaalde in artikel 15.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

15.2 Overgangsrecht gebruik

15.2.1 Algemeen

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

15.2.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 15.2.1 te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

15.2.3 Onderbroken gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in artikel 15.2.1 na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

15.2.4 Uitzondering

Het bepaalde in artikel 15.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 16 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan ‘Ingen, P. van Westrhenenweg 5’.

adviseurs in ruimtelijke ontwikkeling

Bestemmingsplan | Toelichting

Ingen, P. van Westrhenenweg 5

Gemeente Buren

Datum: 20 september 2022

Projectnummer: 210157

ID: NL.IMRO.0214.INGWestrhenenweg5-BVA1

INHOUD

TOELICHTING

1	**Inleiding**	**3**
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging van het plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	5
2	**Het plan**	**6**
2.1	Huidige situatie	6
2.2	Toekomstige situatie	7
3	**Beleidskader**	**10**
3.1	Rijksbeleid	10
3.2	Provinciaal beleid	12
3.3	Gemeentelijk beleid	15
4	**Milieu- en omgevingsaspecten**	**20**
4.1	Milieueffectrapportage	20
4.2	Bodem	20
4.3	Geur	21
4.4	Geluid	22
4.5	Bedrijven en milieuzonering	23
4.6	Gewasbestrijding	24
4.7	Externe veiligheid	25
4.8	Luchtkwaliteit	27
4.9	Natuur	28
4.10	Water	30
4.11	Archeologie	33
4.12	Cultuurhistorie	34
4.13	Verkeer en parkeren	35
4.14	Kabels en leidingen	35
5	**Juridische aspecten**	**36**
5.1	Inleiding	36
5.2	Juridische methodiek	36
5.3	Planregels	36
6	**Economische uitvoerbaarheid**	**37**

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 38
7.1 Overleg 38
7.2 Procedure 38

Bijlagen

- Bijlage 1: Landbouwkundig advies
- Bijlage 2: Landschappelijke inpassing
- Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek
- Bijlage 4: Historisch bodemonderzoek
- Bijlage 5: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 6: Quickscan flora en fauna
- Bijlage 7: AERIUS berekening
- Bijlage 8: Watertoets
- Bijlage 9: Archeologisch onderzoek

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de P. van Westrhenenweg 5 in Ingen bevindt zich een boomkwekerij met de daarbij behorende bedrijvigheid. De eigenaar is voornemens een eerste bedrijfswoning op het terrein te realiseren. Daarnaast wordt het gebied uitgebreid waarbinnen de aanleg van een containerveld is toegestaan, overeenkomstig de feitelijke situatie.

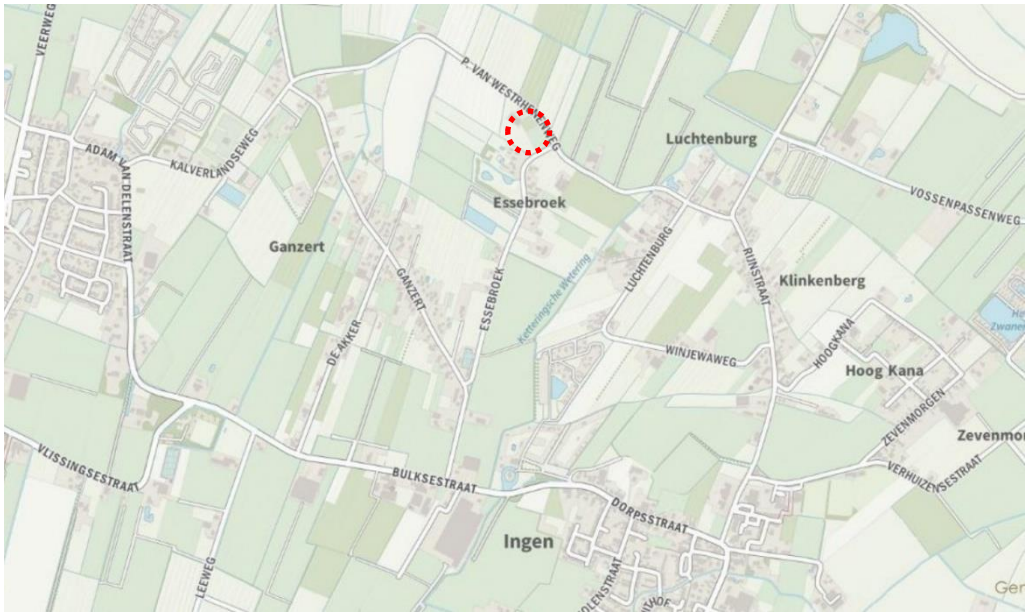
Het ter plaatse geldende bestemmingsplan ‘Buren, herziening 2017’ staat de gewenste bedrijfswoning niet toe. Om het plan mogelijk te maken is daarom een herziening van het bestemmingsplan nodig.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied is gesitueerd in het buitengebied van de gemeente Buren, ten noorden van de kern Ingen. Het gebied rondom het perceel kenmerkt zich als een open agrarisch gebied met enkele agrarische bedrijven en burgerwoningen.

Ten zuiden van het perceel bevindt zich het kleine buurschap Essenbroek. Hier bevinden zich enkele burgerwoningen. Ten noorden, westen en oosten bevinden zich agrarische gronden die voornamelijk worden gebruikt ten behoeve van bomenkwekerijen en fruitteelt.

Op de navolgende afbeeldingen zijn de globale ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan.



Globale ligging plangebied (rood omlijnd) in relatie tot de kern Ingen (Bron: PDOK).

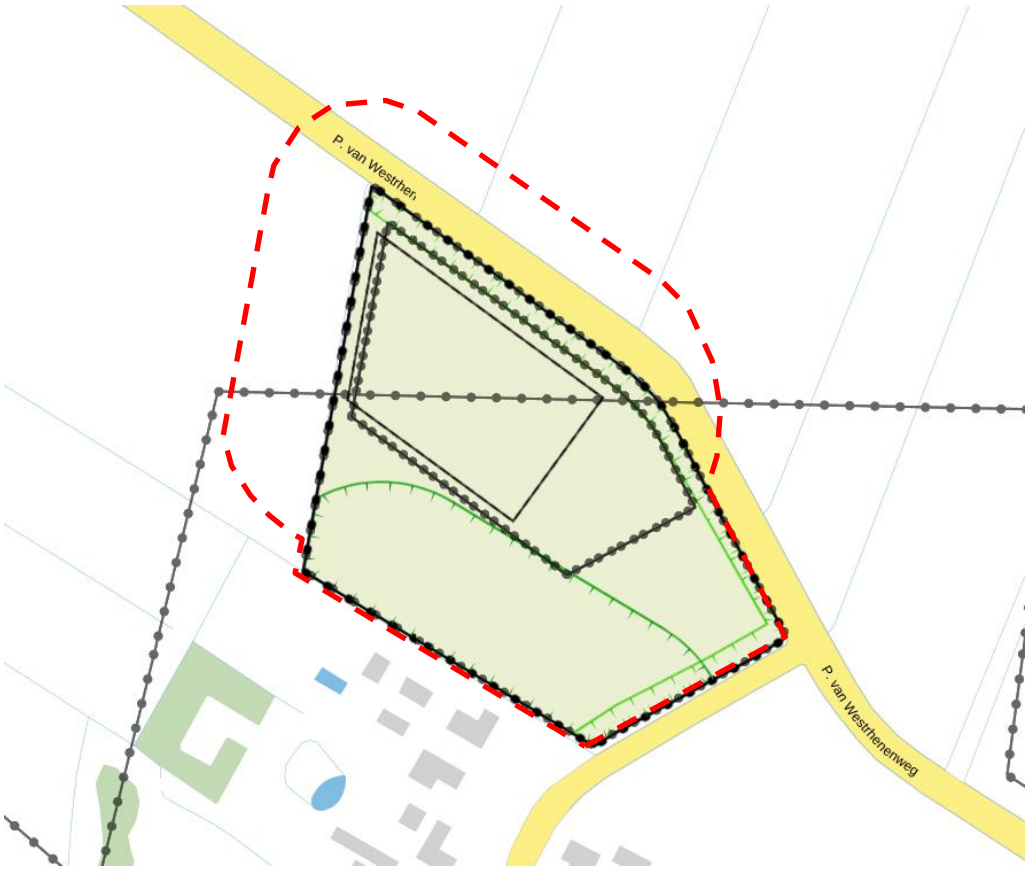
Het plangebied bij benadering (rood omlijnd) (Bron: Google Earth).

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan ‘Buren, herziening 2017’, zoals vastgesteld op 27 juni 2017 door de gemeenteraad van Buren. Op grond van dit bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming ‘Agrarisch’. Daarnaast heeft een deel van het plangebied de dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie 3 archeologisch onderzoeksgebied 1’. Het zuidelijk deel van het plangebied heeft de gebiedsaanduiding ‘milieuzone - teeltvrije zone'. Een strook aangrenzend aan de P. van Westrhenenweg heeft de gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone - weg’. Binnen het bestemmingsvlak is een bouwvlak opgenomen. Dit bouwvlak heeft de functieaanduiding ‘bedrijfswoning uitgesloten’ en de functieaanduiding ‘specifieke vorm van agrarisch - containerveld’.

Ter plaatse van de bestemming ‘Agrarisch’ zijn de gronden bestemd voor grondgebonden agrarische productie, het weiden van dieren, bijbehorende voorzieningen, huiserven, gaarden en opslag, landschappelijke beplanting, watergangen en bijbehorende voorzieningen en extensief dagrecreatief medegebruik. Binnen het bouwvlak mogen onder andere bedrijfsgebouwen worden gebouwd ten behoeve van de bestemming. Tevens zijn bestaande bedrijfswoningen toegestaan, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning uitgesloten' een bedrijfswoning niet is toegestaan.

De navolgende afbeelding geeft de huidige juridisch-planologische situatie ter plaatse van het plangebied globaal weer.



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Buren, herziening 2017' met daarop het plangebied rood omlijnt (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl).

De initiatiefnemer heeft het voornemen een bedrijfswoning op het perceel te realiseren. Omdat ter plaatse van het bouwvlak de aanduiding 'bedrijfswoning uitgesloten' opgenomen is, is er geen bedrijfswoning toegestaan op het perceel. Om voorliggende ontwikkeling mogelijk te maken is daarom een herziening van het bestemmingsplan nodig.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit 7 hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de bestaande situatie van het plangebied en komt de planbeschrijving aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt de toets aan het beleidskader weergegeven, waarna in hoofdstuk 4 de haalbaarheid van het plan aangetoond wordt voor wat betreft milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de juridische planopzet en hoofdstuk 6 gaat in op de economische uitvoerbaarheid. Het laatste hoofdstuk behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 Het plan

2.1 Huidige situatie

In het plangebied is een boomkwekerij gevestigd. Op het perceel vinden diverse werkzaamheden plaats, waaronder het planten, verplanten, verzorgen en verkopen van de bomen. Ter uitvoering van deze werkzaamheden worden verschillende machines en werktuigen ingezet. Ten behoeve van het opslaan van materieel en andere bedrijfsbenodigdheden is enkele jaren geleden een bedrijfsgebouw in het plangebied gerealiseerd.

Onderstaande afbeelding geeft een visualisatie van het plangebied in de huidige situatie weer.

Bovenaanzicht plangebied (rood) in huidige situatie (Bron: Google maps)

2.2 Toekomstige situatie

Met het voorliggende plan wordt de realisatie van een eerste bedrijfswoning op het perceel mogelijk gemaakt. Daarnaast wordt het gebied waarbinnen de aanleg van een containerveld is toegestaan juridisch-planologisch uitgebreid, zodat het overeenkomt met de feitelijke situatie.

Noodzaak bedrijfswoning
Met het voorliggende plan wordt de realisatie van een eerste bedrijfswoning op het perceel mogelijk gemaakt. De bedrijfswoning is noodzakelijk voor een goede en efficiente bedrijfsvoering. Deze zorgt ervoor dat de eigenaar direct toezicht heeft op het bestaande bedrijfsgebouw, waardoor diefstal van het materieel kan worden voorkomen. Daarnaast is direct toezicht op de kwekerij nodig om tijdig maatregelen te treffen om schade aan bomen als gevolg van vandalisme en onvoorspelbare weersomstandigheden tegen te gaan. Een bedrijfswoning zorgt er tot slot voor dat de eigenaar te allen tijde beschikbaar is om klanten te bedienen en leveranciers te ontvangen. In de huidige situatie kunnen klanten alleen op afspraak het bedrijf bezoeken en moet de eigenaar steeds heen en weer rijden tussen zijn woning en het bedrijf. Bedrijfstechnisch en bedrijfseconomisch leidt dit tot een zeer ongewenste situatie.

In de toelichting van het bestemmingsplan “Buitengebied 2008” (pag. 80) worden in de visie van gemeente de volgende voorwaarden gesteld ten aanzien van de bouw van een eerste bedrijfswoning: “Voor de bouw van een bedrijfswoning op het bouwperceel dient eerst de volwaardigheid en continuïteit van het bedrijf en de noodzaak van de bedrijfswoning te worden aangetoond. Een bedrijfsomvang van 70 NGE's wordt daarvoor als volwaardig beschouwd”.

De S/A/A/B is om advies gevraagd omtrent de volwaardigheid van het bedrijf en de noodzaak voor een bedrijfswoning[1]. In dit advies wordt geconcludeerd dat sprake is van een ruim volwaardig grondgebonden agrarisch bedrijf in de vorm van een (laan)bomenkwekerij en dat er voldoende toekomstperspectief is gelet op de opzet en organisatie van het bedrijf en de leeftijden en ondernemerschap van de vennoten. Met betrekking tot de noodzaak wordt gesteld dat deze is te rechtvaardigen gelet op het benodigde toezicht op het bedrijf en een te verwachten toename aan vervoerders naar de locatie door het grotere teeltareaal.

Inrichting bouwvlak
De eerste bedrijfswoning wordt compact gesitueerd bij het bedrijfsgebouw. Met de situering van de bedrijfswoning is ingezet op het realiseren van een voor- en achtererf. De bedrijfswoning zal daarom tussen het bedrijfsgebouw en de P. van Westrhenenweg worden gerealiseerd. De woning en het bedrijfsgebouw kennen dezelfde oriëntatierichting zodat de dieptewerking van de verkavelingsstructuur ter plaatse behouden blijft. In onderstaand figuur wordt de beoogde situatie ter plaatse van het bouwvlak weergegeven.

[1] S/A/A/B (2020), Landbouwkundig advies inzake een eerste bedrijfswoning aan de P. van Westrhenenweg 5 te Ingen, kenmerk: 000974551bw20, 15 april 2020.

Toekomstige inrichting en landschappelijke inpassing (Bron: VanWestreenen)

In onderstaande afbeelding is weergegeven waar in de toekomstige situatie binnen het perceel een containerveld is toegestaan. Op het containerveld worden de bomen gekweekt in potten. Het veld is niet voorzien van verharding.

Luchtfoto met aanduiding gebied waarbinnen een containerveld is toegestaan (rode lijn) (bron: app.pdok.nl)

Landschappelijke inpassing

Het bouwvlak met het bedrijfsgebouw en de bedrijfswoning wordt landschappelijk ingepast conform een landschappelijk inpassingsplan[2]. Langs de zuid-, west- en noordzijde van de kavel wordt een struweelhaag aangeplant (B in afbeelding landschappelijke inpassing), met hazelaar, veldesdoorn, gewone liguster, sleedoorn, gelderse roos en haagbeuk. Daarnaast wordt aan de westelijke perceelsgrens een rij van 5 zomereiken aangeplant (A in afbeelding landschappelijk inpassing). De aanplant van struweelhagen en het toevoegen van een bomenrij zorgt ervoor dat de bebouwing binnen het bouwvlak niet 'kaal' in het landschap komt te staan en tegelijkertijd niet volledig verdwijnt achter het groen. Het overige deel van het perceel wordt ingeplant ten behoeve van de boomkwekerij, waaronder containerteelt. In onderstaande afbeelding is de landschappelijke inpassing van het bouwvlak weergegeven.

[2] VanWestreenen (2022) Landschappelijke inpassing, projectnummer 202203-OV-ELDIK, 10 maart 2022.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 De Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de leefomgeving met ambities. In de NOVI worden de nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Er worden vier prioriteiten voor Nederland geformuleerd:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het prioriteren en afwegen van de verschillende belangen en opgaven:

1. combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Er wordt weer gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van ruimte;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: er moet altijd gekeken worden naar de context van het gebied. Keuzes in verschillende gebieden kunnen daarom verschillen;
3. afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van toekomstige generaties.

Toetsing

Het rijk zet in de NOVI voor het landelijk gebied in op een toekomstbestendige ontwikkeling. Dit betekent dat landgebruik zorgvuldig en efficiënt vormgegeven dient te worden, met oog voor de huidige en toekomstige vraag. Onderhavig plan voorziet in een eerste bedrijfswoning behorende bij een boomkwekerij en een uitbreiding van het containerveld. Met de realisatie van de bedrijfswoning worden de woon- en bedrijfsfunctie op het terrein gecombineerd, wat zorgt voor een efficiënte bedrijfsvoering van de boomkwekerij. Het plan sluit hiermee aan bij de ambities uit de NOVI.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Natuurnetwerk Nederland (NNN), Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij Natuurnetwerk Nederland en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de NNN is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

In de SVIR is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:
1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
2. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Toetsing
Het plangebied ligt binnen het nationale landschap 'Rivierengebied' en raakt hiermee nationaal belang 10: ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten. Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk in het verleden een selectie gemaakt van twintig nationale landschappen. De landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het Rijk laat het beleid ten aanzien van landschap op land over aan provincies. In paragraaf 3.2.2 is het plan getoetst aan het provinciale beleid ten aanzien van nationale landschappen en wordt geconcludeerd dat de kernkwaliteiten niet worden aangetast.

Het plangebied valt daarnaast binnen de begrenzing van de Romeinse Limes. In het Barro is geregeld dat voor erfgoed van uitzonderlijke waarde (de Romeinse Limes) de provincie in een verordening de kernkwaliteiten moet uitwerken, objectiveren en regels moet stellen voor de instandhouding en versterking van deze kernkwaliteiten. In paragraaf 3.2.2 is het voorliggende plan getoetst aan de provinciale omgevingsvisie en verordening van Gelderland en wordt geconcludeerd dat het voorliggende bestemmingsplan past binnen het beleid dat hierin is opgenomen.

Het voorgenomen plan bestaat uit de realisatie van een bedrijfswoning en de uitbreiding van het containerveld van de boomkwekerij. De ontwikkeling is relatief kleinschalig en raakt hierdoor niet aan overige nationale belangen waar in de SVIR beleid voor is opgesteld.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Vanuit het rijk wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd en als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale

benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Wat onder stedelijke ontwikkeling wordt verstaan is in het Bro opgenomen. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit ‘een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen’. Uit jurisprudentie blijkt dat een woningbouwplan dat voorziet in de realisatie van maximaal 11 woningen niet hoeft te worden aangemerkt als woningbouwlocatie of een andere stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro.

Toetsing

Met voorliggende plan wordt de realisatie van één nieuwe bedrijfswoning mogelijk gemaakt. Dit ligt ver beneden de drempelwaarde van 11 woningen. De ladder voor duurzame verstedelijking hoeft daarom niet te worden doorlopen.

3.1.4 Conclusie

Voorliggend plan is niet in strijd met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie en -verordening Gelderland

Op 19 december 2018 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland vastgesteld. Sinds 1 maart 2019 is deze Omgevingsvisie van kracht. De provincie heeft in de Omgevingsvisie een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland centraal gesteld.

- *Gezond en veilig.* Dat = een gezonde leefomgeving, schone en frisse lucht, een schoon milieu, een niet vervuilde bodem, voldoende schoon en veilig (drink)water, bescherming van onze flora en fauna. Dat = voorbereid zijn op klimaatverandering, zoals hitte, droogte, bosbranden en overstromingen. En, dat = aandacht hebben voor verkeersveiligheid en veilige bedrijvigheid.
- *Schoon en welvarend.* Dat = een dynamisch, duurzaam en aantrekkelijk woon-, werk- en ondernemersklimaat, goed bereikbaar en met een goed functionerende arbeidsmarkt en dito kennis- en onderwijsinstellingen. Maar dat = ook: het tegengaan van schadelijke uitstoot, afval en uitputting van grondstoffen. En: het investeren in nieuwe, alternatieve vormen van energie.

Onderdeel van de Omgevingsvisie zijn diverse thematische visieschetsen met de volgende thema's:
- energietransitie: van fossiel naar duurzaam;
- klimaatadaptie: omgaan met veranderend weer;
- circulaire economie: sluiten van kringlopen;
- biodiversiteit: werken met de natuur;
- bereikbaarheid: duurzaam verbonden;
- vestigingsklimaat: een krachtige, duurzame topregio;
- woon- en leefomgeving: dynamisch, divers, duurzaam.

De Omgevingsvisie bevat de strategische ambities voor de lange termijn. De Omgevingsverordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De verwachting is dat de Omgevingsverordening op termijn alle regels zal gaan bevatten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving.

Toetsing
Met betrekking tot het vestigingsklimaat streeft de provincie naar een duurzaam, dynamisch en toegankelijk economisch vestigingsklimaat, waar voor ondernemers en inwoners een sterke aantrekkingskracht vanuit gaat. Dit wil de provincie onder andere bereiken door het stimuleren van ondernemerschap en innovatie, ook met oog voor ontwikkeling van lokale markten. Het voorliggende plan maakt een bedrijfswoning mogelijk die noodzakelijk is voor een goede en efficiënte bedrijfsvoering van de boomkwekerij. Daarnaast wordt het containerveld uitgebreid. De boomkwekerij zorgt lokaal voor werkgelegenheid en past hiermee in het beleid van de provincie met betrekking tot het vestigingsklimaat.

Wonen
In artikel 2.2 van de verordening is opgenomen dat een bestemmingsplan nieuwe woningen alleen mogelijk maakt als de ontwikkeling past binnen een door Gedeputeerde Staten vastgestelde regionale woonagenda. De vraag naar woningen is in de huidige situatie groter dan er nu door de huidige afspraken binnen de regio Rivierenland gebouwd mogen worden.

Nationaal Landschap
Het plangebied ligt in het Nationaal landschap Rivierengebied, in het deelgebied "Lienden". Binnen een Nationaal Landschap zijn ontwikkelingen mogelijk, mits deze de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap niet aantasten. De kernkwaliteiten van dit gebied worden als volgt beschreven:

a fraai zicht op de Utrechtse Heuvelrug;
b karakteristieke kleinschalige oeverwal met rijke afwisseling van boomgaarden, grasland, buurtschappen, dorpen, verspreide bebouwing, beeldbepalende boerderijen en kleigaten, in contrast met het naastliggende open komgebied;
c aanwezigheid van de oude loop van de Rijn langs ingepolderde uiterwaard De Mars en waardevol meandersysteem met groot aantal geulen;
d vrij uitzicht vanaf de dijk over het binnendijkse landschap en over de rivier met uiterwaarden.

Met het voorliggend plan worden de bovengenoemde kernkwaliteiten niet aangetast. Het plangebied ligt op de oeverwal. De toevoeging van de woning, het containerveld en erfbeplanting passen binnen het kleinschalige karakter van de oeverwal. Het plangebied ligt niet in of aan De Mars of de oude Rijnbandijk en niet in het open komgebied. Daarnaast wordt het initiatief op een bestaand perceel gerealiseerd, in de nabijheid van het bestaande bedrijfsgebouw. Het voorliggende plan is hierdoor niet van invloed op het (vrije) uitzicht op het gebied vanaf de dijk of het uitzicht op de Utrechtse Heuvelrug.

Romeinse Limes
In de Provinciale Verordening zijn de indicatieve grenzen van de Romeinse Limes aangegeven. Het plangebied ligt in dit gebied. Binnen dit gebied kunnen de gronden resten uit de romeinse tijd bevatten. De kernkwaliteiten van de Romeinse Limes zijn forten (castella), burgerlijke nederzettingen, kampdorpen (vici), grafvelden, de militaire infrastructuur, bestaande uit wegen, waterwerken en wachttorens en scheepswrakken.

In artikel 2.60 van de Provinciale Verordening is opgenomen dat een bestemmingsplan (of wijzigingsplan) geen activiteiten mogelijk maakt die deze kernkwaliteiten van de Romeinse Limes aantasten. Voor zover bekend zijn er geen kernkwaliteiten aanwezig in het plangebied en op basis van het archeologisch onderzoek dat ter plaatse van het plangebied is uitgevoerd worden geen vindplaatsen verwacht (zie paragraaf 4.11).

Intrekgebied
De provincie streeft ernaar het grondwater als bron voor de drinkwatervoorziening te beschermen. De provincie heeft vanuit de Drinkwaterwet een zorgplicht voor een duurzame openbare drinkwatervoorziening. De provincie wil de beschikbaarheid van de grondstof voor de openbare drinkwatervoorziening veiligstellen en daar bij besluiten rekening mee houden. Daarom zijn in een intrekgebied geen bestemmingen mogelijk die de winning van fossiele energie, zoals aardgas, aardolie, schaliegas en steenkoolgas, mogelijk maken. Met het voorliggende plan wordt geen winning van fossiele energie mogelijk gemaakt, waarmee het niet in strijd is met het beleid van de provincie ten aanzien van intrekgebieden.

3.2.2 Regionale woonagenda

Voor de regio Rivierenland is voor de periode van 2020-2030 de “Regionale Woonagenda Rivierland” opgesteld. Het doel van de regionale woonagenda is om de woningbouwopgave in de regio af te stemmen. Deze afstemming moet zorgen voor voldoende woningen, voor de juiste doelgroepen én op de goede plek. Onderhavig plan beoogd de realisatie van een bedrijfswoning in de gemeente Buren. De visie en ambitie van gemeente Buren staat niet op zichzelf, dit gaat samen op met haar positie binnen de regio, werkgelegenheid, de agrarische sector, toerisme, zorg, participatie en omzien naar elkaar. Gemeente Buren wenst met nieuwbouw op maat haar huidige inwoners te faciliteren. Cliënten zijn in de huidige situatie woonachtig in de kern Lienden, gemeente Buren. Derhalve zijn cliënten al inwoners van de gemeente en zij wensen met nieuwbouw op maat zich te vestigen te Ingen. Onderhavig plan sluit derhalve aan bij de ambities van gemeente Buren en tevens bij de Regionale Woonagenda Rivierenland.

3.2.3 Conclusie

Voorliggend plan is niet in strijd met het geldende provinciaal beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

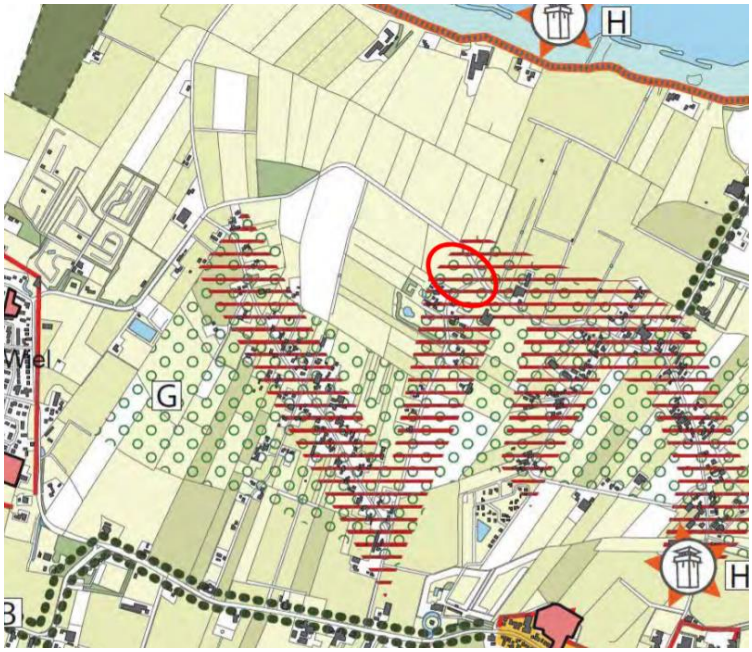
3.3.1 Structuurvisie gemeente Buren 2009 - 2019

Op 27 oktober 2009 is de Structuurvisie Buren 2009-2019 vastgesteld. De structuurvisie gaat in op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot 2019. Het doel van deze structuurvisie is enerzijds het aangeven van de kaders waarbinnen ontwikkelingen en projecten kunnen plaatsvinden en anderzijds het communiceren van de ambities van de gemeente aan derden. De gemeente kent weinig verstedelijking, waardoor kwaliteiten als rust, ruimte en een schoon milieu nog ruimschoots aanwezig zijn. Het ruimtelijk beleid van de gemeente is erop gericht de kwaliteiten te behouden en verder uit te bouwen, zodanig dat deze kwaliteiten bepalend worden voor het imago van de gemeente. Daarbij zal ernaar worden gestreefd de kwetsbare aspecten, zoals leefbaarheid en het voorzieningenniveau, binnen de kernen en buurtschappen op peil te houden.

In de structuurvisie wordt het structuurbeeld 2019 op een plankaart weergegeven. Een nadere uitwerking gaat per kern afzonderlijk in op de specifieke functies, waarden en mogelijkheden. Met name de relatie met het buitengebied is daarbij van belang. Per kern zijn de bijzondere kwaliteiten van het omliggende buitengebied aangeduid. In relatie tot deze bijzondere kwaliteiten van de omgeving zijn contouren rondom de kernen getrokken. Er is hierbij een onderscheid gemaakt in harde en zachte contouren. De harde contouren mogen ook op de langere termijn (na 2019) niet overschreden worden. De zachte contouren mogen op de langere termijn (na 2019) wél overschreden worden. Hoewel de structuurvisie gericht is op de ruimtelijke ontwikkeling tot 2019, biedt deze structuurvisie houvast voor de uitgangspunten van de gemeente Buren tot een nieuwe structuurvisie is vastgesteld.

Toetsing

Het plangebied is gelegen op een oeverwal ten noorden van Ingen. Op de oeverwallen en stroomruggen wordt gestreefd naar een verdere ontwikkeling van het grondgebonden landbouwkundig gebruik, in samenhang met behoud, herstel en ontwikkeling van de specifieke landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden, welke de besloten, kleinschalige karakteristiek van de oeverwallen en stroomruggen ondersteunen. Het behoud van hoogstamfruitgaarden wordt gestimuleerd. Evenals nieuwe ontwikkeling hiervan.



Uitsnede structuurvisie met globale ligging plangebied (rode cirkel)

Het plangebied maakt onderdeel uit van een landschappelijke versterkingszone rivieroeverwal rond de concentratie van buurschappen ten noorden van Ingen. Het betreft de buurtschappen Klinkenberg, Hoog Kana, Zevenmorgen, Luchtenburg, Essebroek en Ganzert. Deze buurtschappen hebben een nauwe relatie tot de kern Ingen. Ze bevatten woningtypen, voorzieningen en bedrijvigheden, waaronder detailhandel, die eigen zijn aan kernen en die in de rest van het buitengebied van de gemeente Buren nauwelijks, en zeker niet in een dergelijke concentratie, worden aangetroffen.

Voor alle buurtschappen binnen de gemeente Buren geldt dat deze als zelfstandige concentratie van bebouwing herkenbaar moeten blijven. Voorkomen moet worden dat ze aan grotere kernen vastgroeien.

Onderhavig plan voorziet in de realisatie van een nieuwe bedrijfswoning op een bestaande bedrijfslocatie waar reeds bebouwing aanwezig is. Het plan is hierdoor niet van invloed op herkenbaarheid van de bebouwingsconcentraties van de aanwezige buurtschappen. Het gaat hierbij om een kleinschalige ontwikkeling, waarmee geen nieuwe bouwlocatie wordt mogelijk gemaakt. Daarnaast wil de gemeente met haar beleid boomkwekerijen stimuleren en behouden. Met de realisatie van de bedrijfswoning en de uitbreiding van het containerveld wordt hieraan bijgedragen, doordat deze zorgt voor een efficiëntere bedrijfsvoering van de boomkwekerij. Het plan past derhalve binnen de visie van de gemeente Buren.

3.3.2 Landschapsontwikkelingsplan Buren

Het landschapsontwikkelingsplan (LOP) is een uitwerking van de Structuurvisie Buren 2009-2019 die door de gemeenteraad is vastgesteld. In die structuurvisie is een uitvoerige analyse van allerlei aspecten van het landschap verricht: cultuurhistorie, groen, verkeer, ruimtelijke kwaliteit en het ruimtelijk overheidsbeleid. Het LOP bouwt op die analyse voort, maar heeft er een uitwerking, detaillering aan toegevoegd die heeft uitgemond in een landschapskundige ontwikkelingsvisie. In de visie staat wat het karakteristieke beeld van het landschapszones zijn, hoe de verschillende functies over het gebied verspreid zijn en wat de drijvende krachten achter de ontwikkeling van het landschap nu en in de toekomst zullen zijn.

Binnen de gemeente Buren zijn - op basis van de historie én het huidige gebruik – vier verschillende varianten van het rivierenlandschap te herkennen:

1. Buren's historische rivierenlandschap met zes dubbellintdorpen op smalle stroomruggen en het stadje Buren aan de Korne, met een afwisseling van burgerlijk verpozen en grootschalig boeren;
2. Rijswijk's weidse rivierenlandschap van de binnen- en buitendijkse agrarische polders in en om het Rijswijkse Veld waar verhalen over de verdwenen en verschenen rivieren te lezen zijn;
3. Maurik's dynamische rivierenlandschap van het Eiland van Maurik naar De Beldert met van noord naar zuid de reeks: (vergraven) uiterwaarden - dijk - oeverwal (met Maurik) - komgebied het Broek en het Hornixveld - ontgrondende oeverwal langs de Linge;
4. Lienden's lommerrijke rivierenlandschap met lintbebouwing op het brede stroomruggencomplex van Lienden- Ommeren- Ingen tegenover de Utrechtse Heuvelrug - met de uiterwaarden van de Nederrijn en de Marspolder in het noorden en de dorpspolders van Aalst, Meerten, Ommeren en Ingen in het zuiden.

Vervolgens is de visie nader uitgewerkt en per onderscheiden deelgebied (27 stuks) binnen de vier verschillende landschapsensembles geconcretiseerd.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Lienden's Lommerrijk rivierenlandschap, deelgebied 'de stroomruggen met hun dorpen en lommerrijke linten'. Hier bepalen de fruit- en bomenteelt en de daartussen gelegen erven het beeld van het landschap, die het gebied een besloten karakter geven. Het gebied kent een traditie van rijke en veelsoortige boombeplantingen op de omhaagde erven.

Voor de buurtschappen ten noorden van Ingen en het buurtschap Aalst kan de voorgestane landschapsversterking tevens gestalte krijgen in het bonusproject 'leefbare linten voor de buurtschappen'. Hierin gaat het er om de inrichting van en langs de wegen door de buurtschappen aan te passen aan het tegenwoordige gebruik als menging van woonomgeving, boom- en fruitteelt en allerhande kleinschalige bedrijvigheid. Het gaat om veiligheid, betrokkenheid en beeldkwaliteit.

Toetsing

Het voorliggende plan maakt de realisatie van een nieuwe bedrijfswoning en de uitbreiding van het containerveld bij de aanwezige boomkwekerij mogelijk. De locatie wordt omringd door gronden die gebruikt worden voor de boomteelt. De bedrijfswoning wordt landschappelijk ingepast met een omhaagd erf. Het plan draagt hiermee bij aan het besloten karakter van de oeverwal. De aanwezige waardevolle landschappelijke kenmerken worden niet aangetast.

3.3.3 Toekomstvisie Buren 2030

Op 14 december 2010 stelde de raad van de gemeente Buren de Toekomstvisie Buren 2030 vast. De toekomstvisie hoort een wensbeeld te scheppen voor 2030. De visie vormt tevens het referentiekader voor toekomstige beleidsbeslissingen. In het visietraject staan de belevingen en behoeften van de inwoners in de 15 kernen centraal. In het visietraject zijn de trends en scenario's in beeld gebracht. Op basis van vier scenario's (behoud het goede, het woonscenario, het economisch scenario en het natuurscenario) werd de eerste confrontatie aangegaan tussen verlangens, beleid en toekomstige oplossingsrichtingen. Uiteindelijk blijkt dat het woonscenario het meest recht doet aan het wensbeeld dat de inwoners, bestuurders en politici voor ogen hebben. In het woonscenario gaat het om ingrijpen in de woningmarkt om de vergrijzing en krimp tegen te gaan. De huidig voorgenomen plannen om 1200 woningen extra te bouwen zijn te mager om substantieel een bijdrage te leveren aan het tegen gaan van de krimp en het creëren van een gevarieerder aanbod. De woningmarkt moet aantrekkelijker worden gemaakt voor diverse doelgroepen. Voor de jonge gezinnen moeten betaalbare woningen op de markt komen.

Het gevolg van het woonscenario op het schaalniveau van de kernen is dat het woningbouwprogramma van de woonvisie volledig is uitgevoerd. Naast het uitvoeren van het woningbouwprogramma uit de woonvisie worden nog een kleine 700 extra woningen opgeleverd tot 2030. Het woningbouwprogramma tot 2030 betekent dat de rode contouren uit de structuurvisie volledig zijn ingekleurd.

In de Toekomstvisie Buren 2030 wordt gesproken over het ‘Ei van Buren’. Dit zijn de vier gebieden rond de kernen Beusichem, Buren, Maurik, Lienden met in het midden een groen middengebied. De vier kernen functioneren per subgebied als een voorzieningencentrum voor de direct omliggende kleinere kernen. Het groene middengebied staat als verbindend gebied symbool voor:

- het agrarisch karakter van de gemeente;
- het landschap dat in de loop der eeuwen is gevormd door de rivierdelta;
- de recreatiewaarde van rust, ruimte en landschapsbeheer.

Door beeldbepalende accenten van het middengebied te versterken en het gebied als hevelpunt te gebruiken bij innovaties op het vlak van de agrarische sector (inclusief de boomteelt) en de gezonde leefstijl (consumeren en recreëren) kan deze verbindende rol richting de kernen alleen maar worden vergroot.

Toetsing

Het plangebied maakt onderdeel uit van het buitengebied van de gemeente Buren en hoewel het niet wordt aangeduid als groen middengebied, past de planlocatie binnen de eigenschappen van dit gebied. De ontwikkeling van een bedrijfswoning en de uitbreiding van het containerveld zijn niet in strijd met het agrarische karakter van het gebied.

In dit bestemmingsplan wordt slechts één bedrijfswoning mogelijk gemaakt. Dit is een zeer kleinschalige ontwikkeling en heeft daarom geen invloed op het woonbeleid. Het plan past binnen de Toekomstvisie Buren 2030.

3.3.4 Conclusie

Het gemeentelijke beleid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Milieueffectrapportage

Algemeen
Voor plannen en activiteiten, die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, kan het noodzakelijk zijn dat een milieueffectrapport wordt opgesteld. In hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage is dit geregeld. Er is een m.e.r.-plicht voor plannen (planMER) en een m.e.r.-plicht voor besluiten. Een plan is plan-m.e.r.-plichtig als het plan kaders stelt voor m.e.r.-plichtige activiteiten.

Een bestemmingsplan kan plan-m.e.r.-plichtig zijn. Dit is het geval als het plan kaders stelt voor latere m.e.r.-plichtige activiteiten en/of als voor het plan een passende beoordeling nodig is. Daarnaast kan een plan ook m.e.r.-plichtig zijn als er een concreet (bouw)plan ter uitvoering ligt.

Toetsing
Onderhavig plan betreft de realisatie van één nieuwe bedrijfswoning en de uitbreiding van het containerveld bij een bestaande boomkwekerij. De ontwikkeling is daarmee kleinschalig te noemen en er is slechts sprake van een zeer beperkt nieuw ruimtebeslag. Gelet op de aard en omvang van dit plan is er daarom geen sprake van een activiteit zoals genoemd in het Besluit m.e.r.

Conclusie
Het aspect milieueffectrapportage vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.2 Bodem

Algemeen
Voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld voor de toevoeging van functies waar langdurig of frequent mensen verblijven, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Toetsing
Onderhavig plan voorziet in de realisatie van een bedrijfswoning ter plaatse van het bouwvlak en de uitbreiding van een containerveld. Het containerveld wordt gerealiseerd op gronden waar reeds een boomkwekerij is toegestaan. Ter plaatse van het bouwvlak is in 2011 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd[3].

Uit het onderzoek blijkt dat er zintuigelijk geen noemenswaardige bijmengingen en bodemvreemde materialen zijn waargenomen in de vaste bodem. Ook is er geen asbestverdacht materiaal op of in de bodem aangetroffen.

[3] Midden Nederland Milieu (2011). Verkennend bodemonderzoek, projectnummer 2011229, april 2011

In de vaste bodem zijn verhoogde gehalten aan cadmium aangetoond. In het grondwater zijn verhoogde gehalten barium aangetoond. De verhoogde gehalten overschrijden respectievelijk de achtergrond- en streefwaarden, maar vormen geen aanleiding tot nader onderzoek.

Aangezien het bodemonderzoek uit 2011 meer dan 5 jaar oud is, is middels een historisch vooronderzoek[4] (conform NEN5725) is onderzocht of binnen de onderzoekslocatie voor bodemverontreiniging verdachte deellocaties aanwezig zijn (geweest). Geconcludeerd wordt dat ter plaatse van de onderzoekslocatie, met uitzondering van de boomgaard van 1850 tot 1896, geen activiteiten en/of calamiteiten hebben plaatsgevonden die de milieuhygiënische bodemkwaliteit nadelig kunnen hebben beïnvloed. Aangezien de bestrijdingsmiddelen (OCB's) pas vanaf circa 1940 werden toegepast is de boomgaard een onverdachte activiteit. De hypothese luidt daarom dat de onderzoekslocatie niet verdacht is voor bodemverontreiniging.

Aangezien het plangebied onder andere voor de periode na 2011 niet verdacht is voor bodemverontreininging, is geen vervolgonderzoek nodig.

Conclusie
Op basis van de onderzoeksresultaten bestaan vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaren voor de voorgenomen ontwikkeling. Het aspect bodem vormt dus geen belemmering voor onderhavig plan.

4.3 Geur

Algemeen
De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt in eerste instantie het wettelijk kader bij de beoordeling van een aanvraag om een milieuvergunning voor dierenverblijven van veehouderijen. De Wet geurhinder en veehouderij geeft hiervoor geurbelastings- en afstandsnormen in relatie met geurgevoelige objecten in de nabijheid van de (geprojecteerde) veehouderij. De Wgv heeft betrekking op twee aspecten.

Ten eerste speelt de geurbelasting een rol bij de beoordeling of er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Ten tweede moet bij de belangenafweging voor een zorgvuldige besluitvorming worden nagegaan of een partij niet onevenredig in haar belangen wordt geschaad.

Toetsing
Omdat er met onderhavig plan sprake is van de realisatie van een geurgevoelig object (bedrijfswoning), is de geurbelasting binnen het plangebied beoordeeld. Ten aanzien van de beoordeling of sprake is van een goed woon- en leefklimaat wordt onderscheid gemaakt tussen de voorgrondbelasting en achtergrondbelasting. De voorgrondbelasting betreft de geurbelasting van individuele veehouderij op een geurgevoelig object. De achtergrondbelasting betreft de gebiedsbelasting: cumulatieve geurbelasting in een gebied als gevolg van de aanwezige veehouderijen.

[4] Hunneman Milieu-advies (2022), Historisch vooronderzoek op de locatie aan de P. van Westrhenenweg 5 te Ingen, kenmerk 220147/lvh01, 18 februari 2022.

Op korte afstand van het plangebied is geen sprake van een veehouderij. Er is dan ook geen sprake van geurbelasting op het plangebied als gevolg van een nabijgelegen veehouderij. Ten aanzien van de achtergrondbelasting kan op basis van de zeer beperkte aanwezigheid van veehouderijbedrijven in de directe omgeving worden gesteld dat sprake is van een acceptabel achtergrondniveau voor geur. Het geuronderzoek uitgevoerd t.b.v. het gemeentelijke geurbeleid onderschrijft dit.

Conclusie
Het aspect geur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

4.4 Geluid

Algemeen
De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen.

Toetsing
Door TecMaP is een akoestisch onderzoek[5] uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder. Omdat de woning is gelegen binnen de zone van de P. van Westrhenenweg heeft de gemeente verzocht om de geluidsbelastingen ten gevolge van wegverkeer op de woning inzichtelijk te maken en te toetsen volgens het systeem uit de Wet geluidhinder.

Uit de berekeningen en toetsing blijkt het volgende:
- De geluidbelasting vanwege het verkeer over de P. van Westrhenenweg en de Essebroek bedraagt na aftrek minder dan 48 dB Lden. Dit betekent dat voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de woning hoeft geen hogere waarde als bedoeld in de Wet geluidhinder te worden aangevraagd.

Voor de woning moet worden voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012 ten aanzien van de karakteristieke geluidwering van de gevels, waarbij uitgegaan moet worden van de gecumuleerde geluidbelasting exclusief aftrek ex artikel 3.4 RMV 2012. De grenswaarde van het geluidniveau in de geluidgevoelige ruimten van de nieuw te realiseren woningen mag daarbij maximaal 33 dB bedragen. Ook aan dit criterium wordt ruimschoots voldaan.

[5] TecMaP (2021). P. van Westrhenenweg ong. te Ingen Akoestisch onderzoek. Datum: 20 april 2021.

Conclusie
In de woonvertrekken en buitenverblijfsruimten (tuinen en terras) is sprake van een aanvaardbaar woon en leefklimaat. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen
Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu kan worden bereikt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies is de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat onder andere om de omgevings- en gebiedstypen 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen-horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Voor gemengde gebieden kunnen de aanbevolen richtafstanden met één stap worden verminderd. De afstand wordt gemeten vanaf het op de verbeelding aangeduide deel voor de bedrijfsmatige activiteit tot aan de gevel van nieuwe of bestaande gevoelige functies gelegen buiten betreffend perceel.

Toetsing
De omgeving van het plangebied kan worden getypeerd als rustig buitengebied, aangezien het plangebied is gelegen in een gebied met weinig functiemening. Er bevinden zich voornamelijk woningen en enkele agrarisch bedrijven in de omgeving van het plangebied.

In de eerste plaats toetsen we of de nieuwe functie past in de omgeving. Het plan voorziet in de toevoeging van een nieuwe bedrijfswoning. Deze vormt in het kader van milieuzonering geen hindergevoelige bestemming ten opzichte van de boomkwekerij, maar wel ten opzichte van andere omliggende hinderveroorzakende functies. In de omgeving van het plangebied zijn enkele fruitteeltbedrijven aanwezig. Een fruitteeltbedrijf betreft een hinderveroorzakende functie. Het dichtstbijzijnde fruitteeltbedrijf bevindt zich aan de P. van Westrhenenweg 2. In onderstaande tabel wordt de afstand van het fruitteeltbedrijf getoetst aan de richtingafstanden in de VNG brochure.

Functie	Omschrijving VNG	Richtafstanden in meters (gemengd gebied)				Gemeten afstand
		Geur	Stof	Geluid	Gevaar	
Fruitteeltbedrijf	Akkerbouw en fruitteelt (bedrijfsgebouwen)	10	10	30	10	210 meter

Op basis van bovenstaande beoordeling kan worden geconcludeerd dat de nieuwe woning ruim buiten de richtafstanden van de omliggende fruitteeltbedrijven ligt. In de directe omgeving van het plangebied liggen geen andere bedrijven waarvoor de realisatie van de woningen een beperking kan vormen. Geconcludeerd dat het plan geen belemmering vormt voor de bedrijfsvoering voor omliggende bedrijven en dat ter plaatse van het plangebied sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat.

In de tweede plaats moet worden bepaald of de omgeving de nieuwe functie toelaat. Met het voorliggende plan wordt geen nieuwe hinderveroorzakende functie mogelijk gemaakt. Het plan vormt daarom ook geen belemmering voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van aanwezige gevoelige functies.

Conclusie
Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

4.6 Gewasbestrijding

Algemeen
Bij ruimtelijke plannen in de buurt van de teelt van gewassen (akkerbouw, fruitteelt) moet rekening worden gehouden met 'spuitzones'. Dit is een zone, gebaseerd op jurisprudentie van de Raad van State, die moet worden aangehouden tussen gevoelige functies (zoals wonen) en de gronden waarop gewassen worden gehouden waarbij gewasbeschermingsmiddelen (mogen) worden gebruikt. De zone is bedoeld om voor omliggende functies een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen. De nieuwe woonbestemming ligt direct aansluitend aan gronden die in gebruik zijn als fruitboomkwekerij. Er moet derhalve getoetst worden in hoeverre de teelt kan leiden tot overlast en of de bestemmingswijziging negatieve gevolgen heeft voor de exploitatie van de fruitboomkwekerij.

Regelgeving
Er zijn in Nederland geen wettelijke bepalingen over minimaal aan te houden afstanden tussen gronden waarop gewassen (zoals fruitbomen) in de open lucht worden geteeld en nabij gelegen woningen. Over het algemeen wordt een afstand van 50 meter aanvaardbaar geacht. Echter, deze afstand is niet in regelgeving vastgelegd. Het blootstellingsrisico is afhankelijk van meerdere factoren zoals gebruikte middelen, gebruikte spuittechniek, windsnelheid en windrichting. Daardoor kan er geen globale (of specifieke) richtlijn worden gegeven die wetenschappelijk kan worden onderbouwd. Voor elk geval moet een locatiespecifieke afweging plaatsvinden.

De Nederlandse wetgeving met betrekking tot gewasbeschermingsmiddelen is met name gericht op de reductie van de risico's van het gebruik van deze middelen voor het watermilieu. De Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Wgb) bevat een toelatingsstelsel voor het op de markt brengen en het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen en biociden. In deze wet zijn ook bepalingen opgenomen die betrekking hebben op de bescherming van de gezondheid van de professionele gebruikers en werknemers. Het Activiteitenbesluit milieubeheer bevat regels om de emissie van bestrijdingsmiddelen naar het water te reduceren. De afstanden en teeltvrije zones die in het Activiteitenbesluit worden genoemd zijn gerelateerd aan het oppervlaktewater. Per 1 januari 2018 is het Activiteitenbesluit milieubeheer gewijzigd. Het is sindsdien verplicht om bij open teelten te spuiten met een driftreductie van 75%, óók als het perceel niet is gelegen aan een watergang. Vanaf de inwerkingtreding kan en dient bij de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen hiermee rekening te worden gehouden. Een driftreductie van 75% is immers relevant voor de in beginsel aan te houden afstand tot gevoelige objecten. Over het algemeen wordt aangenomen dat de spuitzones vanwege de voorgeschreven driftreductie van 75% kleiner zijn dan de gangbare 50 m die in beginsel werd gehanteerd voor de beschreven wijziging van het Activiteitenbesluit.

Toetsing

Vanwege de toevoeging van de bedrijfswoning is vanaf het bouwvlak uitwaarts een spuitzone opgenomen in de verbeelding. Deze zone heeft een breedte van 50 m en ligt op de bestemmingen ‘Agrarisch’ en ‘Agrarisch met waarden - Oeverwalgebied’ rondom het bouwvlak. Binnen deze zone is het gebruik van chemische gewasbeschermingsmiddelen ten behoeve van de fruitteelt of boomteelt niet toegestaan, met dien verstande dat onder chemische gewasbeschermingsmiddelen geen biologische gewasbeschermingsmiddelen worden begrepen. Een goed woon- en leefklimaat is door het gebruik van de spuitzone gewaarborgd.

De spuitzone welke doorloopt op naastgelegen percelen is doorgenomen met eigenaren van de omliggende percelen. Daarbij is vermeld dat na het toevoegen van de spuitzone het gebruik van chemische gewasbeschermingsmiddelen niet meer is toegestaan binnen deze zone. De eigenaren van omliggende percelen waarbij sprake is van het toevoegen van de spuitzone zijn akkoord dat er geen chemische gewasbeschermingsmiddelen gebruikt worden binnen de aangegeven zone.

Conclusie

Het aspect gewasbestrijding vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

4.7 Externe veiligheid

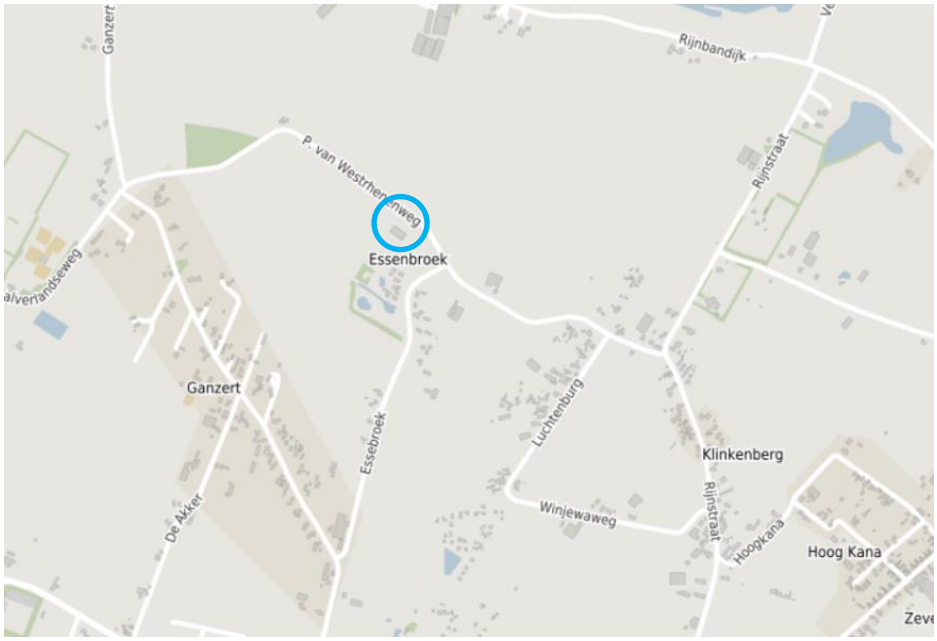
Algemeen

Externe veiligheid heeft betrekking op locaties waar een ongeval met gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden, waardoor personen die geen directe relatie hebben tot de risicovolle activiteit zouden kunnen komen te overlijden. Bij een ruimtelijke besluit voor het toelaten van (beperkt) kwetsbare objecten moet worden getoetst aan risiconormen en veiligheidsafstanden. Dit is met name relevant op korte afstand van risicobronnen. Indien een (beperkt) kwetsbaar object wordt toegelaten binnen het invloedsgebied van

een belangrijke risicobron, moet ook het groepsrisico worden verantwoord. Bovendien is het van belang om af te wegen in hoeverre nieuwe risicobronnen binnen een plangebied worden toegestaan.

Voor de beoordeling van een ruimtelijk plan moet voor externe veiligheid worden vastgesteld of het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van specifieke risicovolle inrichtingen, relevante transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of relevante buisleidingen. Toetsingskaders zijn het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi), het "Besluit externe veiligheid transportroutes" (Bevt) en het "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb). Daarnaast zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit milieubeheer veiligheidsafstanden genoemd die rond stationaire risicobronnen, niet zijnde een Bevi-inrichting, moeten worden aangehouden.
Tenslotte zijn in de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente ambities opgenomen over het al dan niet toelaten van risicovolle activiteiten.

Toetsing
Het plan omvat de toevoeging van één nieuwe bedrijfswoning. Dit is een kwetsbaar object. Om te inventariseren of er stationaire en mobiele bronnen in de nabijheid van het plangebied zijn gelegen is de Risicokaart Nederland geraadpleegd. Onderstaande afbeelding toont een uitsnede van de risicokaart.



Uitsnede risicokaart, plangebied blauw omlijnt (bron: Risicokaart.nl)

Binnen 1.000 m van het plangebied liggen geen risicobronnen. Het invloedsgebied van een ongeval op het spoor, weg of water kan groter zijn dan 1.000 meter. Hiervoor is daarom gekeken naar een afstand tot 4.000 m vanaf het plangebied. Binnen 4.000 meter van het plangebied ligt de transportroute over de N225 en N416. Hierover worden stoffen vervoerd met een invloedsgebied van maximaal 45 meter. Het plangebied bevindt zich ruim buiten deze risicocontour.

Conclusie
Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.8 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO_2) en zwevende deeltjes als PM_{10} (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$. Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$ wordt voldaan.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diversie regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO_2 en PM_{10} betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het plan tot maximaal 1,2µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het plan 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden, waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Toetsing
Onderhavig plan voorziet in de realisatie van één nieuwe bedrijfswoning. Er is geen sprake van een gevoelige functie zoals bedoeld in het 'Besluit gevoelige bestemmingen'. Daarnaast is bij de realisatie van één woning sprake van een NIBM-project en het project hoeft daarom niet getoetst te worden aan de Europese grenswaarden.

Raadpleging van de NSL-monitoringstool heeft aangetoond dat er in de omgeving van het plangebied geen sprake is van (dreigende) grenswaarde-overschrijdingen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Vanuit zowel de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening vormt het plan op het gebied van luchtkwaliteit daarom geen belemmering.

Conclusie
Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.9 Natuur

Algemeen
Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Vanaf 1 januari 2017 geldt hiervoor de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt bepaalde plant- en diersoorten, natuurgebieden en bossen. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing worden verkregen.

Toetsing

Soortenbescherming
In het plangebied komen mogelijk verschillende beschermde soorten voor die vermeld staan in de tabellen van de Flora- en faunawet. Door Staro BV is in quick scan ecologie[6] uitgevoerd. Uit de resultaten van de uitgevoerde quickscan kan navolgende worden geconcludeerd:

Soorten van paragraaf 3.1 van de Wet natuurbescherming
Het projectgebied biedt geen geschikte nestlocaties voor beschermde en algemene vogelsoorten. Het projectgebied is wel geschikt als foerageergebied voor roofvogels, uilen, weide- en akkervogels en andere vogelsoorten. Door de realisatie van de bedrijfswoning gaat een deel van het foerageergebied voor vogels waarvan het nest jaarrond is beschermd, akker- en weidevogels en meer algemene vogelsoorten verloren. Tijdens en na de werkzaamheden blijft echter voldoende foerageergebied aanwezig in het overig deel van het perceel en de omliggende graslanden en akkers. De voorgenomen plannen zullen derhalve geen (significant) negatief effect hebben op het foerageergebied van (beschermde) vogelsoorten.

[6] Staro (2021) Quickscan flora en fauna en Natuurtoets, Datum: mei 2021.

In de omgeving van het projectgebied zijn verschillende (potentiële) nestlocaties en broedende vogels waargenomen. Gedurende het broedseizoen zijn nesten strikt beschermd en mogen broedende vogels niet worden verstoord. Vanwege de relatief kleine afstand van het ooievaarsnest tot het projectgebied (40 meter), kunnen de geplande werkzaamheden leiden tot verstoring van de ooievaars. De realisatie van de bedrijfswoning dient te worden uitgevoerd buiten het broedseizoen van ooievaars om verstoring van de broedende vogels te voorkomen. Het broedseizoen loopt globaal van maart tot september.

Soorten van paragraaf 3.2 van de Wet natuurbescherming
Mogelijk dat een individuen van libellen het projectgebied af en toe doorkruisen. De voorgenomen plannen hebben echter geen negatief effect op beschermde libellen.

Het projectgebied is mogelijk onderdeel van het landhabitat voor poelkikkers. Daarbij kunnen individuen van poelkikker en rugstreeppad mogelijk incidenteel het projectgebied doorkruisen bij de trek van overwinteringsgebied naar voortplantingswater en andersom. De voorgenomen plannen hebben echter geen negatief effect op beschermde amfibiesoorten, doordat voldoende geschikt gebied in de omgeving aanwezig blijft. Door te voorkomen dat het juiste habitat ontstaat (tijdelijke poelen, plassen en zanddepots), wordt voorkomen dat rugstreeppad zich in het projectgebied vestigt en worden daardoor negatieve effecten op rugstreeppad en knelpunten met de Wet natuurbescherming voorkomen. Dit kan gedaan worden door zandhopen af te dekken en geen ondiepe waterplassen in het terrein te laten liggen.

Mogelijk foerageren vleermuizen binnen het projectgebied, boven de sloten langs het projectgebied en rondom de populierenlaan. Ook kan de populierenlaan dienen als belangrijke vliegroute voor vleermuizen. Voorgenomen plannen hebben geen betrekking op de sloten of bomen rondom het projectgebied. Tijdens en na de werkzaamheden blijft daardoor voldoende geschikt foerageergebied voor vleermuizen beschikbaar. Ook de mogelijke vliegroute blijft intact. De werkzaamheden zullen derhalve geen (significant) negatief effect hebben op het leefgebied van vleermuizen.

Tijdens de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de mogelijke vliegroute en foerageergebied van vleermuizen met betrekking tot lichtverstoring. Door de verlichting ’s nachts uit te zetten of door de lichtstralen af te schermen en naar beneden te richten, wordt verstoring van vleermuizen in de omgeving tijdens de werkzaamheden voorkomen.

Soorten van paragraaf 3.3 van de Wet natuurbescherming
Mogelijk dat een individuen van libellen het projectgebied af en toe doorkruisen. De voorgenomen plannen hebben echter geen negatief effect op beschermde libellen.
Het projectgebied is mogelijk onderdeel van het landhabitat voor gewone pad, bruine kikker, kleine watersalamander, bastaardkikker en alpenwatersalamander. Daarbij kunnen individuen van deze soorten mogelijk incidenteel het projectgebied doorkruisen bij de trek van overwinteringsgebied naar voortplantingswater en andersom. De voorgenomen plannen hebben echter geen negatief effect op beschermde amfibiesoorten, doordat voldoende geschikt gebied in de omgeving aanwezig blijft.

Het projectgebied kan onderdeel vormen van het grotere leefgebied van das, vos, haas, konijn, ree en algemene spits-, woel- en ware muizensoorten. In de directe omgeving van het projectgebied is en blijft voldoende geschikt leefgebied aanwezig voor deze soorten. De werkzaamheden hebben derhalve geen significant negatief effect op het leefgebied van das, vos, haas, konijn, ree en algemene spits-, woel- en ware muizensoorten

Bij de graafwerkzaamheden binnen het projectgebied kunnen individuen van algemene spits-, woel- en ware muizensoorten die mogelijk tussen de vegetatie zitten worden verstoord of verwond. Voor algemene spits-, woel- en ware muizensoorten geldt in de provincie Gelderland een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Wel geldt altijd de Algemene zorgplicht, zie §1.4. Om het verwonden van dieren te voorkomen kan bij het verwijderen van de vegetatie één kant op worden gewerkt, zodat aanwezige dieren kunnen vluchten.

Gebiedsbescherming
Het plangebied bevindt zich niet in of aangrenzend Natura-2000 gebieden, Wetlands of Beschermde- of Staatsnatuurmonumenten. Daarnaast is het plangebied niet gelegen binnen of in de nabijheid van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Gezien de afstand tot de beschermde gebieden heeft plan geen direct effect op deze beschermde gebieden.

Het plangebied ligt op ongeveer 600 meter afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000- gebied “Rijntakken”, deelgebied Uiterwaarden Neder-Rijn. Een negatief effect op Natura 2000-gebied, zoals de toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebied, kan niet op voorhand uitgesloten worden. Om de wettelijke consequenties van de voorgenomen activiteiten vast te kunnen stellen is door Van Westreenen een stikstofberekening[7] uitgevoerd.

Uit de calculaties in het stikstofonderzoek en de bijbehorende AERIUS-berekening blijkt dat in de toegepaste ‘worst-case’ benadering de stikstofdepositie niet leidt tot significant negatieve effecten op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Dit geldt voor de realisatiefase als voor de gebruiksfase. Derhalve kan op voorhand worden uitgesloten dat er bij onderhavig project sprake zal zijn van significant negatieve effecten.

<u>Conclusie</u>
Zowel de gebieds- als de soortenbescherming vormen geen belemmering voor voorliggend plan.

4.10 Water

<u>Beleid</u>
Rijksbeleid – Het Nationaal Waterplan 2016-2021
Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is op 10 december 2015 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbe-

[7] AERIUS Calculator. Projectberekening. Datum: 16 maart 2022.

leid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:
- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld.
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater.
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement.
- Nederlanders leven waterbewust.

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien zijn het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.

Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

Provinciaal beleid – Omgevingsvisie Gaaf Gelderland
Op 19 december 2018 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland vastgesteld. De hoofdzaken van het provinciaal beleid voor water zijn gericht op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit systeem bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater en is duurzaam als het ook in de toekomst kan blijven functioneren en in stand kan worden gehouden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

De provincie onderschrijft de ambitie van de Europese Kaderrichtlijn Water dat uiterlijk in 2027 het grond- en oppervlaktewater in Europa schoon en ecologisch gezond moet zijn en dat er voldoende water is voor duurzaam gebruik en voert deze uit. De beschermde gebieden voor grondwater, waterberging, de Kaderrichtlijn Water en Natura 2000 zijn leidend bij de uitwerking van dit beleid in programma's of in kaders in de verordening. Er worden condities gesteld voor effectief en zuinig gebruik van drinkwa-

ter, speciale waterecologie (Hoogst Ecologisch Niveau wateren en Specifiek Ecologische Doelstelling wateren), (grond)waterafhankelijke landnatuur plus de beschermingszones natte landnatuur en grondwateronttrekkingen voor drinkwater en industrie, groter dan 150.000 m3/jaar.

De provincie stelt via uitvoerend beleid de doelen voor de regionale wateren voor de Kaderrichtlijn Water vast en geeft daarbij ook invulling aan de voorzieningenniveaus. Met de Gelderse waterschappen en de landbouw geeft de provincie invulling aan het vasthouden van water in de bodem, het grondwater en de haarvaten van het watersysteem. Bescherming tegen overstromingen vindt primair plaats op basis van preventie, waar nodig aangevuld met maatregelen in de ruimtelijke ordening en evacuatie. Deze bescherming gebeurt bij voorkeur in combinatie met het ontwikkelen en versterken van karakteristieke riviernatuur in Natura 2000-gebieden.

Beleid Waterschap Rivierenland
Met ingang van 27 november 2015 is het Waterbeheerprogramma 2016-2021 'Koers houden, kansen benutten' bepalend voor het waterbeleid. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit, wegen en waterketen.

Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

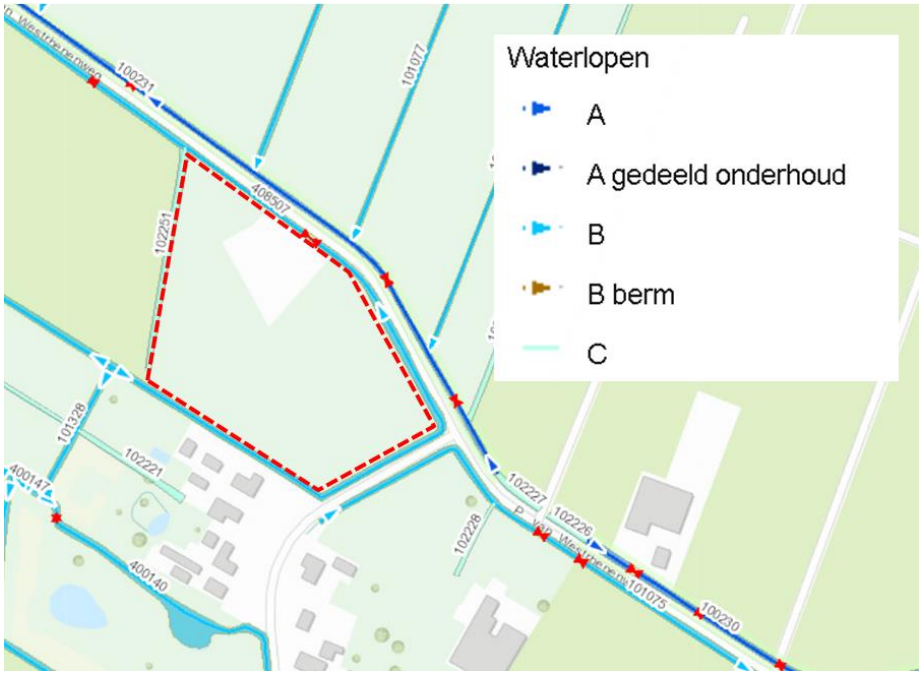
Het Waterschap Rivierenland hanteert de beleidsregel 'Nieuwe lozingen vanaf verhard oppervlak'. Deze heeft als doel de versnelde afvoer van hemelwater als gevolg van de uitbreiding van het verhard oppervlak te beperkten tot de maatgevende afvoer van het landelijk gebied. Een uitbreiding van het verhard oppervlak moet vanuit waterhuishoudkundig opzicht dus waterbalans-neutraal plaatsvinden.

Om te voorkomen dat individuele bewoners voor kleine voorzieningen zoals serres, tuinschuurtjes, enkele woning, etc., moeten compenseren geldt er een eenmalige vrijstelling van de compensatieplicht van 500 m² voor stedelijk gebied en 1.500 m² voor landelijk gebied.

Er moet voldoende berging zijn bij extremere omstandigheden. Voor ontwikkeling met een toename van verhard oppervlak tot 5.000 m² kan een standaardberekening worden toegepast, waarbij wordt uitgegaan van een maatgevende bui die eenmaal in de 10 jaar voorkomt. Vuistregel daarbij is dat 436 m³ waterberging per hectare verhard oppervlak nodig is.

<u>Toetsing</u>
Huidige situatie
De locatie waar de bedrijfswoning gerealiseerd zal worden is in de huidige situatie onverhard. Het kadastrale perceel waarop de bedrijfswoning is gepland wordt in zijn geheel begrensd door watergangen. Aan de noord, oost- en zuidzijde is een B-

watergang gelegen. Aan de oostzijde bevindt zich een C-watergang, zie onderstaande afbeelding.



Uitsnede situering watergangen nabij plangebied (rode lijn) (bron: Legger Wateren, waterschap Rivierenland)

Toekomstige situatie
In de toekomstige situatie wordt een bedrijfswoning op het perceel gerealiseerd en wordt het containerveld uitgebreid. Ten opzichte van de bestaande situatie zal het verhard oppervlak toenemen met circa 114 m^2. Het containerveld is niet verhard. Er worden nu geen watergangen aangepast of gedempt. In het verleden is ter compensatie reeds een verbreding van de huidige watergangen uitgevoerd.

Overleg waterschap
Voor onderliggend plan is een watertoets[8] uitgevoerd. Hieruit volgt dat het waterschap een positief advies uitbrengt voor het plan, onder de voorwaarde dat er voldoende rekening wordt gehouden met water hergebruik, bergen en afvoeren. Het ruimtelijke plan hoeft in het kader van de watertoets niet meer toegestuurd te worden aan het waterschap.

Conclusie
Het aspect water vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

4.11 Archeologie

Algemeen
Door ondertekening van het verdrag van Valletta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de

[8] Waterschap Rivierenland (2021). Watertoets. Datum: 19 mei 2021.

Erfgoedwet 2016, uitgewerkt in het Besluit Erfgoedwet archeologie, is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Toetsing
Ter plaatse van het huidige en toekomstige bouwvlak is door archeologisch adviesbureau RAAP in 2011 een archeologisch vooronderzoek[9] uitgevoerd in de vorm van een bureau- en inventariserend veldonderzoek Het onderzoeksbureau treft geen enkele archeologische indicator in de boorkernen aan die wijst op bewoning in het verleden. Het onderzoek wijst tevens uit dat de relatief natte omstandigheden het onwaarschijnlijk maken dat een intacte vindplaats aantroffen zal worden.

Het conceptrapport is na oplevering in 2011 door de regioarcheoloog namens gemeente Buren getoetst, waarbij de resultaten en conclusies zijn onderschreven. Het selectieadvies is overgenomen: binnen het onderzoeksgebied is geen nader archeologisch onderzoek noodzakelijk. De dubbelbestemming van het destijds geldende bestemmingsplan (Buitengebied Buren 2008) is voor het onderzochte gebied komen te vervallen. Voor de omliggende gronden, deel uitmakend van het plangebied (ca 1 ha), is een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3 archeologisch onderzoeksgebied 1' opgenomen conform de dubbelbestemming uit het geldende bestemmingsplan 'Buren, herziening 2017'.

Conclusie
Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend plan.

4.12 Cultuurhistorie

Algemeen
Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

Toetsing
In het plangebied is geen monumentale bebouwing aanwezig. De nieuwe bedrijfswoning wordt gerealiseerd ter plaatse van de huidige bedrijfskavel en ook de uitbreiding van het containerveld vindt plaats binnen het huidige perceel van de boomkwekerij. De huidige verkaveling blijft hierdoor behouden. Voor het plangebied is bovendien een landschappelijk inpassingsplan opgesteld, waarin rekening is gehouden met landschappelijke waardevolle structuren en elementen in (de omgeving van) het plangebied.

[9] RAAP (2011), Archeologisch vooronderzoek, RAAP-notitie 3791, mei 2011.

Conclusie
Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

4.13 Verkeer en parkeren

Verkeer
Het voorliggende plan voorziet in de realisatie van een bedrijfswoning. De woning wordt ontsloten op de P. van Westrhenenweg. De toevoeging van één woning zorgt voor een zeer beperkte verkeersaantrekkende werking, welke kan worden opgevangen op de bestaande infrastructuur. Voorliggend plan zal geen toenemende druk op het heersende verkeersbeeld veroorzaken. Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan

Parkeren
De parkeerbehoefte voor onderhavig plan kan worden bepaald aan de hand van CROW-publicatie 381 (d.d. december 2018). Bij de berekening van de parkeerbehoefte is voor de nieuwe woning uitgegaan van een ligging in het buitengebied. De gemeente Buren is op basis van CBS-gegevens een niet stedelijke gemeente. Voor de categorie ‘koop, huis, vrijstaand’ geldt een parkeernorm van maximaal 2,8 parkeerplaatsen per woning. Voor de nieuwe bedrijfswoning dient dus te worden voorzien in 3 parkeerplaatsen. In het plangebied is voldoende ruimte aanwezig om in deze parkeerbehoefte te voorzien.

Conclusie
Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

4.14 Kabels en leidingen

Er zijn binnen het plangebied geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig die mogelijk een beperking kunnen vormen bij de bestemming van het plangebied.

Conclusie
Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

5 Juridische aspecten

5.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels die vergezeld gaan van een toelichting. De verbeelding en de regels zijn juridisch bindend. De toelichting maakt geen onderdeel uit van het juridisch plangedeelte. Wel fungeert de toelichting als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

5.2 Juridische methodiek

De regels zijn ondergebracht in een viertal hoofdstukken:

- hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin een aantal regels die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de regels in de overige hoofdstukken en de wijze van meten;
- hoofdstuk 2 (bestemmingsregels), met daarin per bestemming onder meer een bestemmingsomschrijving, bouwregels en afwijkingsregels;
- hoofdstuk 3 (algemene regels), met daarin een anti-dubbeltelregel en algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels en algemene afwijkingsregels;
- hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), met daarin het overgangsrecht en de slotbepaling.

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Daarnaast is ten behoeve van de leesbaarheid enige informatie, bijvoorbeeld topografische gegevens, op de verbeelding opgenomen. Deze ondergrond heeft geen juridische status. Deze informatie is weergegeven bij de verklaring.

5.3 Planregels

5.3.1 Bestemmingen

De opgenomen (dubbel)bestemmingen en aanduidingen komen voort uit het bestemmingsplan ‘Buren, herziening 2017’ en ‘Reparatieplan buitengebied 2012’. Voor een toelichting hierop wordt daarom hiernaar verwezen. Aanvullend is de regeling met betrekking tot spuitzonering toegepast.

6 Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt op particulier initiatief gerealiseerd. De kosten in verband met de realisatie zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemer. Voor de gemeente zijn er geen andere kosten verbonden aan dit plan, waardoor het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk is. De economische uitvoerbaarheid wordt hiermee geacht te zijn aangetoond.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader wordt het bestemmingsplan voor advies toegezonden aan betrokken instanties.

7.2 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan Ingen, P. van Westrhenenweg 5 heeft van 17 mei 2022 tot en met 27 juni 2022 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen kenbaar te maken aan de gemeenteraad. Er zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.

Stichting Advisering Agrarische Bouwplannen

Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Buren
Postbus 23
4020 BA Maurik

Plaats	:	**Nijmegen**
Datum	:	**15 april 2020**
Uw kenmerk	:	**Mail d.d. 24-01-2020, dhr. B. Bouwman**
Ons kenmerk	:	**00097451bw20**
Bestand	:	**w:\saab\adviezen 2020\buren\p. van westrhenenweg 5, ingen\advies boomkwekerij gebr. van eldik.ingen.nbp.doc**
E-mail	:	**info@stichtingaab.nl**
Bijlage(n)	:	**1**

Onderwerp ***Landbouwkundig advies inzake een eerste bedrijfswoning aan de P. van Westrhenenweg 5 te Ingen t.n.v. V.O.F. Gebr. Van Eldik Boomkwekerijen.***

Geacht college,

Met betrekking tot uw verzoek om advies inzake bovenvermeld onderwerp, bericht de S/A/A/B u het volgende.

De V.O.F. Gebr. Van Eldik Boomkwekerijen, gevestigd en bedrijfsvoerend aan de P. van Westrhenenweg 5 te Ingen en elders, is voornemens hier een eerste bedrijfswoning op te richten.

Planologische regeling
Voor het perceel aan de P. van Westrhenenweg 5 te Ingen, vigeert het bestemmingsplan "Buren, herziening 2017". Het perceel heeft daarin de bestemming 'Agrarisch' met de aanduiding van een agrarisch bouwvlak met de functieaanduiding 'bedrijfswoning uitgesloten'. Alvorens een bedrijfswoning toe te staan, verzoekt u de S/A/A/B om een advies uit te brengen waarin wordt ingegaan op de volwaardigheid van het bedrijf en de noodzaak om daar een bedrijfswoning bij te hebben.

Bedrijfsbeschrijving
De V.O.F. Gebr. Van Eldik Boomkwekerijen, wordt gevormd door de gebroeders A. (Albert) van Eldik (44 jaar) en diens broer C. J. (Corné) van Eldik (39 jaar). Zij exploiteren samen in de vorm van een V.O.F. de boomkwekerij aan de P. van Westrhenenweg 5 te Ingen. Albert is met zijn vrouw H. (Hanneke) van Eldik – Doeze Jager (40 jaar) en drie kinderen nu al 12 jaar woonachtig in een recreatiewoning aan de Linge Singel 6 te Lienden. Ook Cor is getrouwd en woonachtig in de bebouwde kom, van Ochten. De boomkwekerij bestaat sinds 1999. Naast Cor, Albert en Hanneke, die de administratie doet, zijn nog drie personeelsleden werkzaam in het bedrijf, waarvan er twee nog een dag in de week naar school gaan

Op de locatie wordt beschikt over een efficiënt ingedeelde loods voor de tijdelijke opslag van de bomen, het netten van de kluit, het knippen en opbinden, en de stalling van werktuigen. Voor de loods is het terrein nog onverhard. Deze ruimte wordt al wel benut als opstelstrook voor de bomen en als kuilhoek. Op de locatie is ook nog een pottenveld van circa 1.000 m^2 aanwezig, zodat de verkoop langer doorloopt. Zij verhandelen zelf de eigen teelt. Daarnaast doen zij ook gedeeltelijk in- en verkoop aan hoveniers zodat die op een plaats kan laden. Dit betreft circa 20% van de omzet.

De boomkwekerij heeft blijkens de gecombineerde opgave 2019 de beschikking over 20,9 hectare teeltgronden, waarvan 3,45 hectare in eigendom. Hiervan is circa de helft gelegen aan de P. van Westrhenenweg te Ingen. Van alle gronden wordt circa 15 hectare benut voor de teelt van bomen. Op de verdere percelen staat merendeels tijdelijk een groenbemester. Recent is er nog een pachtperceel bijgekomen waarmee thans wordt beschikt over circa 23 hectare aan teeltgronden.

Voornemen
Verzoeker, V.O.F. Gebr. Van Eldik Boomkwekerijen, wil nu beschikt wordt over een eigen bedrijfslocatie waar de loods inmiddels op gerealiseerd is, hier ook een bedrijfswoning realiseren. De bedrijfswoning is gewenst rechts voor de loods, gezien vanaf de weg. Deze is bedoeld voor de heer A. van Eldik en zijn gezin.

Argument voor de bedrijfswoning is vooral het al jaren vele en toenemende heen en weer rijden tussen de woon- en bedrijfslocatie dat steeds meer opbreekt. Hier gaat veel tijd en efficiëntie mee verloren. Zeker nu het teeltperceel en de handel is toegenomen, om welke reden er ook meer verkeer van en naar de bedrijfslocatie komt. Hier is toezicht bij benodigd en ook op de loods en het pottenveld ter voorkoming van diefstal. Ook ontbreekt het op de locatie, nu daar geen bedrijfswoning staat, aan een internetverbinding. Om die reden en omdat de administratie thuis wordt gevoerd door mevrouw Van Eldik die thuis ook de zorg voor de kinderen heeft, staat de computer ook thuis. Gevolg is dat alle handel die overdag per mobiel plaats vindt pas 's avonds kan worden ingevoerd en verwerkt hetgeen inefficiënt is.

Voor het voornemen is een verzoek ingediend door Van Westreenen BV. Verder zijn aan de S/A/A/B overgelegd de jaarrekening van 2018 en de gecombineerde opgave 2019.

Landbouwkundig beleid
Het ruimtelijke beleid is er op gericht zelfstandige, volwaardige agrarische bedrijven de mogelijkheid te bieden in het agrarische buitengebied een eerste bedrijfswoning te realiseren. Een en ander uiteraard afhankelijk van de bestemming van het betreffende gebied. Dit betekent dat er sprake moet zijn van een onderneming met een voldoende arbeidsbehoefte en arbeidsinkomen voor tenminste één volwaardige arbeidskracht. Dit wordt onder meer gerelateerd aan de aard en de omvang van het bedrijf. Naast dit criterium wordt beoordeeld op de noodzakelijkheid van de bedrijfswoning voor de bedrijfsvoering en de continuïteit van de onderneming op langere termijn. Aangetoond dient te worden dat er voldoende (economisch) perspectief is voor een duurzame agrarische bedrijfsvoering, waarbij onder andere de opleiding, ervaring en leeftijd van de ondernemer en de beschikbaarheid van een bedrijfsopvolger van belang zijn. Duidelijk moet zijn dat er sprake is van een serieus en concreet initiatief, met als doel het duurzaam exploiteren van een volwaardig agrarisch bedrijf. Voorkomen moet worden dat, indien het bedrijf bijvoorbeeld te beperkt van omvang en/of niet realistisch genoeg is, de onderneming en daarmee de bedrijfsgebouwen en bedrijfswoning op termijn hun agrarische functie verliezen.

Advies
Na bestudering van de aangeleverde stukken en een ter plaatse uitgevoerd onderzoek, bericht de S/A/A/B u in antwoord op uw vragen het volgende.

Gesteld mag worden op basis van de geconstateerde feiten tijdens het bedrijfsbezoek en de overgelegde stukken, dat thans sprake is van een ruim volwaardig grondgebonden agrarisch bedrijf in de vorm van een (laan)bomenkwekerij onder de naam V.O.F. Gebr. Van Eldik Boomkwekerijen. De S/A/A/B is in het verlengde hiervan van mening dat er sprake is van een voldoende toekomstperspectief gelet op de opzet en organisatie van het bedrijf, en de leeftijden en ondernemerschap van de vennoten.

Aangaande de noodzaak van een bedrijfswoning is de S/A/A/B van mening dat met een bedrijfswoning op de locatie beter toezicht mogelijk is op de teelt en het komen en gaan van vervoerders hetgeen de efficiëntie van de bedrijfsvoering ten goede komt. Mede gelet op het benodigde toezicht op de loods en de werktuigen ter voorkoming van diefstal, en een te verwachten toename aan vervoerders naar de locatie door het grotere teeltareaal, is de realisatie van een bedrijfswoning naar mening van de S/A/A/B dan ook te rechtvaardigen.

Alles overwegende stelt de S/A/A/B in reactie op uw adviesvraag dat sprake is van een volwaardig agrarisch bedrijf, waarbij de oprichting van een bedrijfswoning uit landbouwkundig oogpunt als noodzakelijk kan worden gezien.

Hierbij zij opgemerkt dat voorliggend positief advies andere dan landbouwkundige overwegingen onverlet laat.

Ervan uitgaande u hiermede naar behoren te hebben geadviseerd,

hoogachtend,
Stichting Advisering Agrarische Bouwplannen

Dhr. J.W. de Vos
Secretaris S/A/A/B

Bijlage

Bijlage behorende bij de brief aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Buren, zaaknummer 00097451bw20.

Aan het uitbrengen van een landbouwkundig advies zijn conform de voorwaarden van de Stichting Advisering Agrarische Bouwplannen kosten verbonden. Deze kosten bedragen per standaard advies € 820,00 (exclusief BTW), exclusief reistijd. De reistijd is 1,5 uur á € 65,00 (exclusief BTW).

Het bedrag van € 1.110,18 (inclusief BTW) zal u na afloop van deze maand in rekening worden gebracht. U dient op basis van deze brief NIET tot betaling over te gaan.

Mochten er gedurende de maand meerdere landbouwkundige adviezen aan uw gemeente zijn uitgebracht, dan worden deze gespecificeerd in de factuur vermeld.

Raadsvergadering

Dossiernummer	2397
Extern Zaak ID	Z.025605
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 september 2022
Agendapunt	9.3
Titel	Vaststelling bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1
Organisatieonderdeel	Domein Ruimte
Eigenaar	Straatman, N.
Portefeuillehouder	J.P. Neven

Bijlagen
Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1
Bijlage 1: Raadsbesluit vastgesteld bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1
Bijlage 2: Toelichting ontwerpbp Ommeren, Ommerenwal 1
Bijlage 2a: Regels ontwerpbp Ommeren, Ommerenwal 1
Bijlage 2b: Verbeelding ontwerpbp Ommeren, Ommerenwal 1
Bijlage 2c: Definitief besluit Hogere grenswaarden Ommeren, Ommerenwal 1
Bijlage 3: Overeenkomst Ommeren, Ommerenwal 1 (vertrouwelijk)

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Collegevergadering	16 augustus 2022
Agendacommissie	24 augustus 2022
Voorbespreking I	6 september 2022
Raadsvergadering	**20 september 2022**
Raadsvergadering	22 september 2022

Voorgesteld besluit

Besluit

n.v.t.

Toelichting

Dit agendapunt wordt behandeld in het resterende deel van de gemeenteraadsvergadering die wordt voortgezet op donderdag 22 september 2022.

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer
20 september 2022	**D.125801** **Z.025605**

Voorstel ingebracht door	N. Straatman
Portefeuillehouder	J.P. Neven
Begrotingsprogramma en taakveld	Ruimte; ruimtelijke

Onderwerp **Vaststelling bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1**

Voorgesteld besluit

1. Het bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1 met IDN NL.IMRO.0214.OMMOmmerenwal1-BVA1 ongewijzigd vast te stellen ten opzichte van het in procedure gebrachte ontwerpplan;
2. Geen exploitatieplan vast te stellen bij het bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1;
3. In te stemmen met het toepassen van Wro-coördinatie voor dit plan.

Samenvatting van het voorstel
Het college legt het bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1 ter vaststelling voor aan de gemeenteraad. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een professionele paardenhouderij mogelijk. Het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbesluiten omgevingsvergunning en Hogere grenswaarden lagen ter inzage voor een periode van zes weken. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Voorgesteld wordt om het bestemmingsplan vast te stellen.

HOOFDLIJNEN

1. Inleiding

Het bestemmingsplan Ommerenwal 1 in Ommeren heeft het realiseren van een professionele paardenhouderij tot doel.
In de huidige situatie bestaat de planlocatie uit meerdere loodsen die dienen als huisvesting voor paarden, een paardenbak, een paddock en een losstaand gebouw wat wordt gebruikt als woning. In de nieuwe situatie wordt een bestaande loods vergroot waarbij de bestaande bedrijfswoning, die door de vorige eigenaar illegaal is gebouwd, gesloopt ten behoeve van deze vergroting. Verder wordt een schuur geamoveerd ten behoeve van de realisatie van een nieuwe bedrijfswoning, de bestaande paardenbak en paddock verwijderd en een nieuwe paardenbak met aangrenzend paddocks aangelegd.

Op 12 april 2022 besloot het college om het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen. Het plan lag van 19 mei 2022 tot en met 29 juni 2022 ter inzage. Tijdens deze periode zijn er geen zienswijzen ingediend.

De aanvrager vroeg ons om voor het plan de Wro-coördinatie toe te passen. Dat betekent dat de omgevingsvergunning, het besluite hogere grenswaarde en het bestemmingsplan gelijktijdig de procedure doorlopen. Na afloop van de procedure kunnen de initiatiefnemers dan snel starten met bouwen. De rechten van belanghebbenden worden hiermee niet aangetast. We vragen u hiermee in te stemmen.

2. Doel / meetbaar effect

Door het vaststellen van het bestemmingsplan Ommerenwal 1 in Ommeren wordt het uitbreiden en ontwikkelen van een professionele paardenhouderij mogelijk gemaakt.

3. Argumenten

1.1. *Het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening*

De beoogde ruimtelijke ontwikkeling is getoetst aan de geldende beleidskaders. De milieu- en omgevingsaspecten zijn onderzocht. Dit is samen met een beschrijving van het plangebied en de beoogde ontwikkeling onderbouwd in het bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan staat ook een toelichting op de relevante juridische aspecten en de uitvoerbaarheid van het plan. Het bestemmingsplan toont nu aan dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

1.2. *Er zijn geen zienswijzen ingediend*

Het ontwerpbestemmingsplan lag van 19 mei 2022 tot en met 29 juni 2022 ter inzage. Er zijn tijdens deze periode geen zienswijzen ingediend. Belanghebbenden en omwonenden hebben dus geen bezwaar tegen deze ontwikkeling. Wij zien ambtshalve ook geen aanleiding om aanpassingen door te voeren in het vast te stellen plan.

2.1 Een exploitatieplan vaststellen door de gemeenteraad is niet nodig

De wet schrijft voor dat er een exploitatieplan vastgesteld moet worden door de gemeenteraad voor gronden waar wordt gebouwd. Dit is nodig om ambtelijke kosten terug te vorderen bij de bouwer; het verhalen van kosten. Voor dit plan is een anterieure overeenkomst gesloten waarin het verhaal van ambtelijke kosten is opgenomen. Dit maakt dat een exploitatieplan niet meer nodig is.

3.1 Het plan past binnen de coördinatieverordening.

Op 26 februari 2013 stelde de gemeenteraad de Coördinatieverordening gemeente Buren vast. Op basis van artikel 4 van die verordening kan het college de procedure voor het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning coördineren. Initiatiefnemer vraagt het college om gebruik van te maken van deze procedure zodat het ontwerpbesluit omgevingsvergunning gelijktijdig loopt met het ontwerpbestemmingsplan. Door de besluiten te coördineren, is de proceduretijd korter.

4. Kanttekeningen

1.1. *Als het bestemmingsplan niet wordt vastgesteld, wordt niet voldaan aan inspanningsverplichting.*

In de overeenkomst die gesloten is voor het plan Ommeren, Ommerenwal 1 een inspanningsverplichting opgenomen voor het realiseren van het plan. Als het college het bestemmingsplan niet vaststelt, kan de aanvrager niet voldoen aan die verplichting.

TOELICHTING EN UITVOERING

5. Financiën

Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten voor deze bestemmingsplan herziening. De kosten die gemaakt worden voor dit plan, worden verhaald op de initiatiefnemer. Hierdoor hoeft de gemeenteraad geen exploitatieplan vast te stellen voor dit bestemmingsplan.

6. Communicatie

De initiatiefnemer wordt geïnformeerd over het besluit tot vaststelling. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt het bestemmingsplan op de gebruikelijke wijze gepubliceerd.

7. Uitvoering en planning

Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, wordt het plan gepubliceerd. Het plan wordt dan in het kader van de beroepstermijn voor een periode van zes weken ter inzage gelegd.

8. Participatie

Gelet op de grote afstand tot omliggende woningen heeft initiatiefnemer niet zelf gekozen voor het instrument burgerparticipatie.
De ontwerpbesluiten hebben ter inzage gelegen. Een ieder kon daartegen zienswijzen indienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

9. Duurzaamheid

Door de gevraagde ontwikkeling toe te staan kan het bedrijf van de initiatiefnemer zich ontwikkelen tot een toekomstbestendig bedrijf. Dat betekent dat een groot deel van de aanwezige bebouwing zijn functie behoudt en in gebruik blijft. De levensduur van een groot deel van de aanwezige bebouwing wordt hiermee verlengd wat het aspect duurzaamheid ten goede komt.
De nieuwe bedrijfswoning wordt gasloos gebouwd. De woning is dan ook niet afhankelijk van fossiele brandstoffen en draagt in die zin bij aan het aspect duurzaamheid. Daarnaast wordt de woning goed geïsoleerd waardoor er weinig energie nodig is om de woning te verwarmen.
Voor de bouw van de woning worden hoogwaardige materialen gebruikt die lang mee gaan. Ook in die zin is met dit plan rekening gehouden met het aspect duurzaamheid.

Bijlagen:

1. Raadsbesluit
2. Ontwerpbestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1
3. Overeenkomst Ommeren, Ommerenwal 1 (vertrouwelijk)

Inlichtingen bij:

Naam	N. Straatman
Domein	Ruimte

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
20 september 2022	**D.125801**	**D.125862** **Z.025605**

Onderwerp **Vaststelling bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1**

De Gemeenteraad van Buren;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 16 augustus 2022;

besluit:

1. Het bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1 met IDN NL.IMRO.0214.OMMOmmerenwal1-BVA1 ongewijzigd vast te stellen ten opzichte van het in procedure gebrachte ontwerpplan;
2. Geen exploitatieplan vast te stellen bij het bestemmingsplan Ommeren, Ommerenwal 1;
3. In te stemmen met het toepassen van Wro-coördinatie voor dit plan.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 20 september 2022.

De griffier, De voorzitter,

J.J. Rochat J.P.M. Meijers

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Ommerenwal 1 te Ommeren

Gemeente Buren

HDD Advies
Voorstraat 8
4033 AD Lienden

T. 085 – 023 90 59
www.hddadvies.nl
info@hddadvies.nl

Bevoegd gezag:	Gemeente Buren
Plangebied:	Ommerenwal 1 te Ommeren
IMRO-code:	IMRO.0214.OMMOmmerenwal1-BON1
Opdrachtgever:	RMC Sportpaarden Ommerenwal 1 4032 MZ Ommeren
Opgesteld door:	mevr. C.E.J. van Os
Projectleider:	dhr. J.H.A. Verweij
Datum:	7 maart 2022

HDD advies

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 5
1.1 Aanleiding en doelstelling 5
1.2 Plangebied 6
1.3 Vigerend bestemmingsplan 6
1.4 Leeswijzer 7

2 Plangebied en planontwikkeling 8
2.1 Ontstaansgeschiedenis 8
2.2 Ruimtelijke en functionele structuur 8
2.3 Beoogde situatie 11
2.3.1 Bedrijfswoning 11
2.3.2 Paardenbak en paddock 12
2.3.3 Stallen en opslag 13
2.3.4 Fokkerij 13
2.3.5 Overzicht 13
2.4 Wijziging van het geldende bestemmingsplan 14

3 Beleidskader 15
3.1 Europees- en Rijksbeleid 15
3.1.1 Vogel- en habitatrichtlijn 15
3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 16
3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening 16
3.1.4 Soorten 17
3.2 Provinciaal beleid 17
3.2.1 Omgevingsvisie Gaaf Gelderland 17
3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland 19
3.3 Beleid Waterschap 26
3.3.1 KRW 26
3.3.2 Waterbeheerprogramma 2016-2021 26
3.3.3 Keur Waterschap Rivierenland 2014 27
3.3.4 Waterplan Buren 2009 – 2017 28
3.4 Gemeentelijk beleid 28
3.4.1 Structuurvisie 2009-2019 28
3.4.2 Structuurvisie Landschapsontwikkelingsplan 29

4 Milieu- en omgevingsaspecten 30
4.1 Archeologie en cultuurhistorie 30
4.1.1 Archeologie 30
4.1.2 Cultuurhistorie 30
4.2 Kabels en leidingen 31
4.3 Milieu 31
4.3.1 Bedrijven en milieuzonering 31
4.3.2 Bodem 35
4.3.3 Externe veiligheid 35
4.3.4 Geluid 37
4.3.5 Luchtkwaliteit 38
4.3.6 Gebieden – Wet Natuurbescherming en EHS 38
4.3.7 Soorten – flora en fauna 40

4.4 Verkeer en parkeren 40
4.5 Geur 41
4.6 Waterhuishouding 42
4.7 Vormvrije m.e.r.-beoordeling 42
5 Juridische regeling 44
5.1 Juridische achtergrond 44
5.2 Toelichting verbeelding 44
5.3 Toelichting regels 44
6 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid 45
6.1 Economische uitvoerbaarheid 45
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 45

BIJLAGEN

1. Advies SAAB
2. Tekening nieuwe situatie
3. Landschappelijk inpassingsplan
4. Quick Scan Ecologie
5. Beheer voor weidevogels
6. Watertoets
7. Bodemonderzoek
8. Akoestisch onderzoek
9. Bewijs vergunningaanvraag Wet Natuurbescherming

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

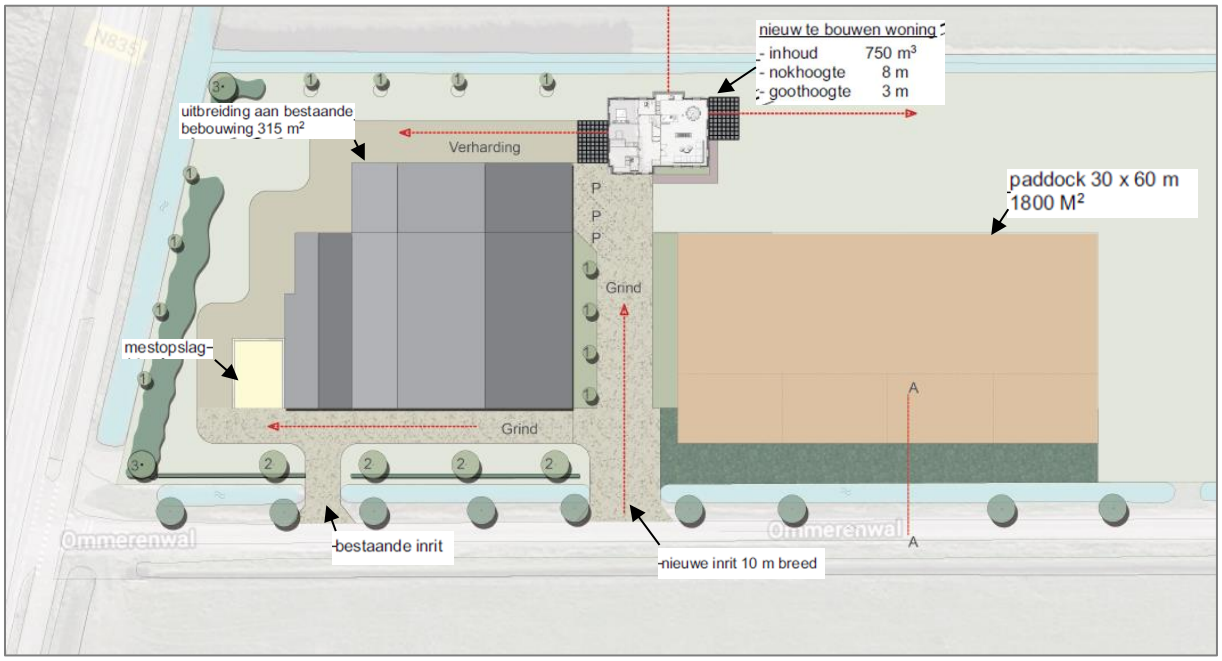
Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld wegens de voorgenomen ontwikkeling en uitbreiding van het bedrijf aan de Ommerenwal 1 te Ommeren. Hiervoor wordt het bestemmingsplan gewijzigd. Zo wordt onder andere de aanduiding ‘zonder woning’ verwijderd en wordt het bouwvlak vergroot. De huidige bestemming van het perceel is: Agrarisch met waarden - Komgebied met de functieaanduiding: zonder woning.

De planlocatie bestaat thans uit meerdere loodsen die dienen als huisvesting voor paarden, een paardenbak, een paddock en een losstaand gebouw wat wordt gebruikt als woning. In de nieuwe situatie wordt een bestaande loods vergroot, een schuur geamoveerd ten behoeve van de realisatie van de bedrijfswoning, de bestaande paardenbak en paddock verwijderd, een nieuwe paardenbak met aangrenzend paddocks aangelegd en een bedrijfswoning gevestigd.

Met het plan is uitgebreid rekening gehouden met de ligging van het perceel aan de rand van een waardevol weidevogelgebied. Door een goede invulling van het perceel aan de oostzijde wordt het weidevogelgebied versterkt. Ook met de openheid is sterk rekening gehouden in de planvorming.

Op 28 september 2020 is door de Stichting Advisering Agrarische Bouwplannen (SAAB) een positief advies uitgebracht voor de uitbreiding van het bouwvlak alsook de realisatie van een bedrijfswoning wegens de noodzaak tot permanent toezicht. Het advies van SAAB is bijgesloten in de bijlage.

Figuur 1.1 geeft de nieuwe situatie weer waarop de toetsing plaatsvindt. Een uitgebreide tekening van de nieuwe situatie is bijgesloten in de bijlage.



Figuur 1.1: Situatieschets nieuwe situatie Ommerenwal 1 te Ommeren.

Voorliggende plantoelichting betreft de planologische verantwoording voor het wijzigen van het bestemmingsplan ter plaatse van het perceel.

1.2 Plangebied

De planlocatie is gelegen in het buitengebied van de gemeente Buren ten oosten van de kern Ommeren. Het plangebied ligt aan de Ommerenwal, met aan het westen direct de N835, ook wel het Zwarte Paard genoemd. Ten noorden van het plangebied is de Provincialeweg N320 gelegen, ten zuidwesten van de planlocatie is het Amsterdam Rijnkanaal gelegen.

Omliggende gronden zijn veelal in gebruik als bouwland en/of grasland. In de directe omgeving zijn geen andere woningen of bedrijven gelegen, het betreft een zeer open gebied. Op onderstaande figuur is de planlocatie in zijn omgeving weergegeven.

Figuur 1.2: Wijdere omgeving Ommerenwal 1 te Ommeren (Bron: google.nl/maps)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied Buren' vastgesteld op 29 september 2009. Het plangebied heeft de volgende bestemmingen:

- Enkelbestemming: 'Agrarisch met waarden – komgebied'
- Dubbelbestemming: 'Waarde – Archeologisch onderzoeksgebied – 2'
- Aanduiding: 'Zonder woning'
- Bouwvlak ter grootte van ca. 960 m^2
- Gedeeltelijk: Gebiedsaanduiding – Vrijwaringszone weg

Voor de gewenste planvorming dient het bouwvlak ter plaatse vergroot te worden. Tevens is met de aanduiding “-w = zonder woning” een bijbehorende woning thans niet toegestaan. De aanduiding dient derhalve verwijderd te worden.

Volgens de bestemming is grondgebonden agrarische productie toegestaan. Bedrijven die gericht zijn op het houden van dieren, mits grondgebonden, zijn hier toegestaan. Dit wordt omschreven als: “agrarische producten (= aanfok van paarden), waarbij het voorbrengen van producten (= paarden) afhankelijk is van de groeikracht van de bodem waarop de productie plaatsvindt. De paarden krijgen zoveel mogelijk ruwvoer wat is geteeld op eigen bodem.

Figuur 1.3: Plangebied conform vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied Buren'.

1.4 Leeswijzer

In voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt na dit inleidende hoofdstuk in hoofdstuk 2 ingegaan op het plangebied en het initiatief. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleid van de verschillende overheden omschreven. In hoofdstuk 4 wordt het initiatief getoetst aan de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Ten slotte worden in hoofdstuk 5 en 6 de juridische aspecten en de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid omschreven.

2 PLANGEBIED EN PLANONTWIKKELING

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Vanouds was de Neder-Betuwe, het gebied waarin de gemeente Buren ligt, een onbedijkt landschap, dat in grote mate werd gekenmerkt en gevormd door de dynamiek van de rivieren. Bij hoge waterafvoeren konden de rivierbeddingen het water niet verwerken en functioneerden de aangrenzende, lager gelegen gebieden als 'overstort'. Grote delen van de Neder-Betuwe stonden herhaaldelijk blank. De manier waarop de meegevoerde ladingen zand en klei door het rivierwater werden afgezet was bepalend voor de landschappelijke structuur van het gebied. In en nabij de rivierbeddingen bezonk het zwaardere, zandige materiaal, waardoor parallel aan de rivierlopen langgerekte, hogere, zandige oeverwallen ontstonden. Verder van de rivieren, in lager gelegen, vaak afvoerloze gebieden, waar het water na een overstroming maanden lang kon blijven staan, bezonken de lichtere kleideeltjes. Hier ontstonden de zogenaamde komgebieden: lager gelegen gebieden met een zware, kleiige bodem.

Tegen het einde van de Vroege Middeleeuwen, zo omstreeks het jaar 1000, had het Burense landschap op hoofdlijnen reeds zijn huidige structuur gekregen. Het patroon van oeverwallen en komgebieden, zoals dat tot op de dag van vandaag aan de oppervlakte ligt, had zich gevormd. Na het jaar 1000 brak een periode aan waarin de bevolking van de Neder-Betuwe sterk toenam. Omstreeks het jaar 1500 was het Burense landschap grotendeels verkaveld en ontgonnen. Vrijwel het gehele gebied was in agrarisch gebruik, waarbij de natuurlijke omstandigheden nog in grote mate bepalend waren voor het mogelijke grondgebruik. De oeverwalgebieden kregen een karakteristiek kleinschalig en besloten karakter met afwisseling van fruitgaarden, laanbeplanting, bosschages en landgoederen. De komgebieden hadden een veel opener karakter.

Sinds 1950 is de landbouw in de Neder-Betuwe in snel tempo aan het moderniseren. Het vanouds voorkomende, op de regionale en nationale markt georiënteerde, gemengde bedrijf maakt meer en meer plaats voor gespecialiseerde, op de internationale markt georiënteerde, bedrijven. De natuurlijke omstandigheden zijn bij dit alles niet langer in grote mate bepalend voor het mogelijke grondgebruik. Het gebied wordt, onder meer door middel van diverse ruilverkavelingen, aangepast aan de behoeften van de moderne landbouw. Zowel de ontwatering, de ontsluiting, als de verkaveling van het gebied worden onder handen genomen. Tevens worden boerderijen verplaatst naar gronden buiten de dorpen en buurtschappen, waaronder met name gronden in de voorheen vrijwel onbewoonde komgebieden.

Sinds de jaren '70 is de Neder-Betuwe in een snel tempo aan het verstedelijken. Nieuwe infrastructuur, zoals de A15, maken het gebied goed bereikbaar voor stedelingen die landelijk willen wonen, voor industrievestiging en voor recreatie. Verspreid over het landelijk gebied ontstaan allerlei functies, van agrarisch, niet-agrarische activiteiten tot recreatieve voorzieningen.

2.2 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied is gelegen in het buitengebied van de gemeente Buren, in het zogeheten 'Ommerenveld'. De planlocatie ligt in de nabijheid van het buurtschap 'Zwarte Paard'. In de directe omgeving zijn geen andere woningen of bedrijven gelegen, het betreft een zeer open gebied. Omliggende gronden zijn veelal in agrarisch gebruik, waarvan hoofdzakelijk graslanden. Aan het westen is direct aan het plangebied de Provincialeweg N835 gelegen.

In figuur 2.1 is de directe omgeving van de planlocatie weergegeven.

Figuur 2.1: Directe omgeving planlocatie.

Het plangebied bestaat thans uit enkele loodsen, waarvan er één is voorzien van een binnenrijbak, een schuur met aangrenzende paddock, parkeergelegenheid en paardenbak buiten. Ook is er een gebouw aanwezig die wordt gebruikt voor bewoning. De schuren zijn nog in een redelijke staat. De afmetingen van de binnen-rijbak zijn 17 * 25 meter.

Figuur 2.2 e.v. geven de huidige situatie van het plangebied weer.

Figuur 2.2: Huidige situatie Ommerenwal 1 te Ommeren.

Figuur 2.3: Huidige situatie van plangebied, gezien vanaf noordzijde van N835.

Figuur 2.4: Huidige situatie van plangebied, gezien vanaf westzijde van N835.

Figuur 2.5: Huidige situatie van plangebied, gezien vanaf zuidzijde van N835.

2.3 Beoogde situatie

In de beoogde situatie wordt een paardenhouderij geëxploiteerd waar het fokken van paarden, de opfok van paarden tot 3 jaar en verkoop van kwaliteitsvolle, jonge paarden centraal staat. De exploitanten / initiatiefnemers zijn inmiddels zeer ervaren en bedreven in dit vakgebied.

Om de beoogde situatie mogelijk te maken, zijn initiatiefnemers voornemens de locatie te ontwikkelen. Voor de gewenste bedrijfsvoering zijn enkele zaken cruciaal, waaronder een goede en ruime binnenrijbak, een goede paardenbak (buiten), ruime stallen, paddocks voor bewegingsruimte (in het kader van verhoogd dierwelzijn) en een bedrijfswoning.

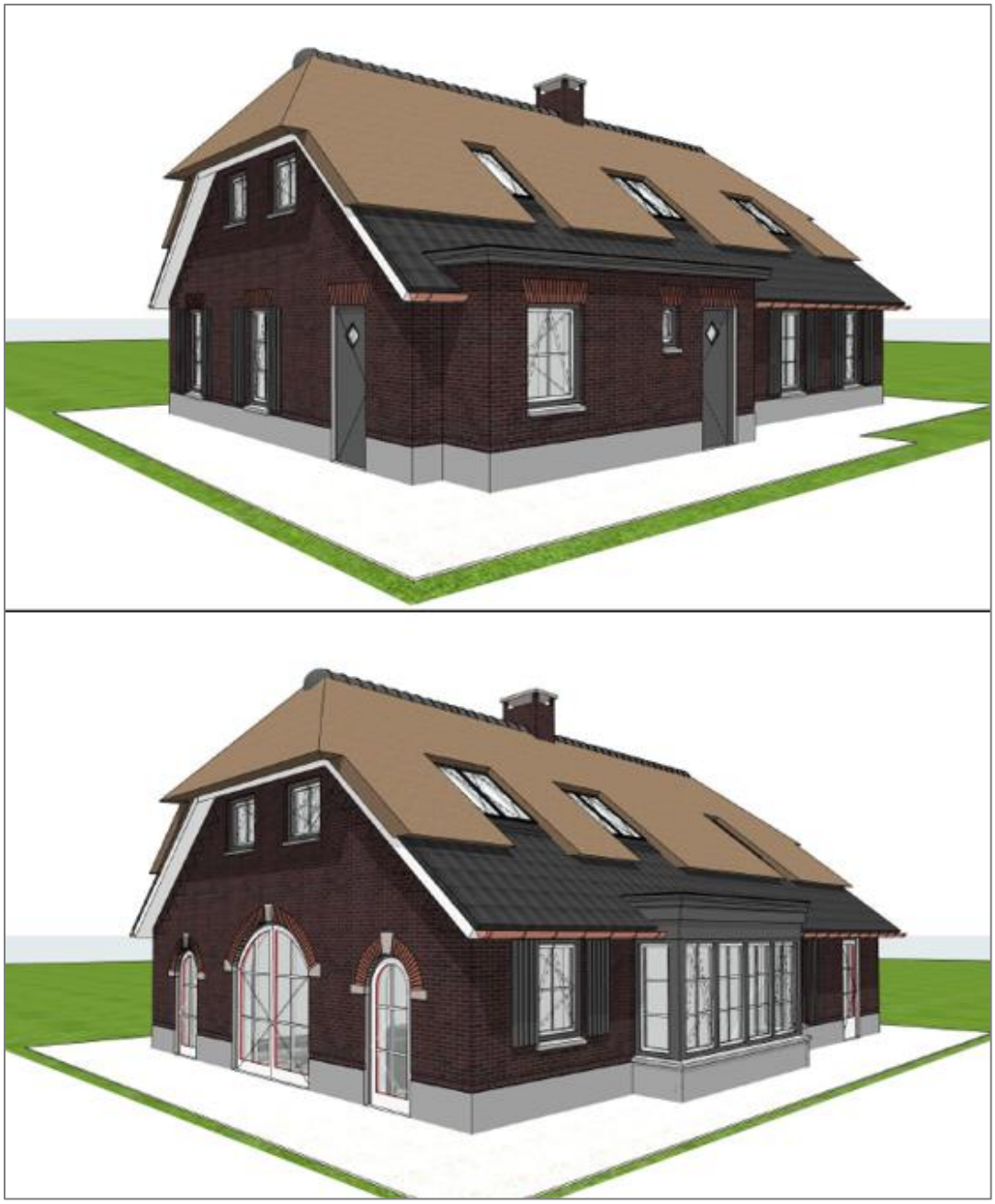
Er is uitgebreid rekening gehouden met een goede landschappelijke inpassing van het plan. De toelichting op de landschappelijke inpassing is bijgevoegd in de bijlage.

2.3.1 Bedrijfswoning

Een bedrijfswoning op deze locatie is cruciaal om ten alle tijden zicht te houden op de dieren. Het stal/bedrijfsmanagement vraagt meer dan 1 FTE inzet op dagelijkse basis. Het voeren, verzorgen, trainen en toezicht houden op de paarden en het bedrijf vraagt een constante borging. Daarnaast is het in het veulenseizoen van extra groot belang om altijd aanwezig te zijn. Bij het veulenen kunnen er veel zaken misgaan, denk hierbij bijvoorbeeld aan verstikkingsgevaar en/of een afwijkende ligging van het veulen. Het hierbij aanwezig zijn kan ernstige complicaties helpen voorkomen.

De nieuwe bedrijfswoning wordt uitgevoerd met een zeer fraaie uitstraling. Het heeft een landelijke, doch statige uitstraling en past hiermee goed in de landelijke omgeving. Het wordt gevestigd op het achtererf. Vanaf de Ommerenwal wordt, in lijn met het LOP Buren, een laan aangelegd vanaf de oprit richting de woning. Aan beide zijden worden laanbomen en een haag geplant. In dit landschap staat het beeld van grotere huizen en tuinen, landgoederen, kastelen, robuuste beplanting en laanontwikkeling vooral centraal. Hiermee is uitvoerig rekening gehouden bij de ontwikkeling van de locatie. Het verbetert de locatie aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie.

Figuur 2.6 geeft een 3D-weergave weer van de nieuwe bedrijfswoning.



Figuur 2.6: 3D-weergave van de gewenste bedrijfswoning.

Een verdere toelichting van de situering en uitstraling van het nieuwe plan is uitgewerkt in het Landschapsplan. Het Landschapsplan is bijgesloten in de bijlage.

2.3.2 Paardenbak en paddock

In de bestaande situatie zijn reeds een paardenbak binnen en een paardenbak buiten aanwezig. Beide paardenbakken worden gewijzigd. Dit wordt hieronder toegelicht.

De huidige paardenbak binnen is te klein om jonge paarden te kunnen africhten en trainen. De schuur dient vergroot te worden om ruimte te maken voor een ruimere binnenrijbak. De officiële minimale maat van een rijbaan is 20 x 40 meter. Deze afmeting dient om, met name jonge paarden, voldoende ruimte te bieden om “flauwe” bochten en rechte lijnen te kunnen rijden. Beiden zijn cruciale onderdelen van de opleiding en de ontwikkeling van het paard.

De bestaande situatie is echter dusdanig opgezet dat het realiseren van een paardenbak binnen niet groter kan worden gerealiseerd dan 17 x 35 meter. Hiervan wordt derhalve uitgegaan in de nieuwe situatie (bestaand is 17 x 25m). De schuur waarin de paardenbak binnen is gevestigd wordt tevens bekleed met nieuwe gevelbekleding, ook de deuren van de schuur worden vervangen. Hierdoor wordt de uitstraling van de locatie flink verfraaid.

De huidige paardenbak buiten is direct langs de Provincialeweg aangelegd. Dit is geen gewenste situering van de paardenbak buiten. De huidige paardenbak wordt daarom verwijderd en verplaatst richting het oosten. Hiermee kan tevens het gewenste streefbeeld van de gemeente Buren beter benadrukt worden in de vorm van laanontwikkeling (zie daarvoor het bijgevoegd Landschapsplan). Ook ligt de huidige paardenbak binnen de beschermingszone van de Provincialeweg, dit is onwenselijk.

Initiatiefnemers vinden het belangrijk om de paarden genoeg bewegingsruimte te bieden, ook als de (weer)omstandigheden dit niet toelaten. Bijvoorbeeld bij nattigheid, vorst en/of blessures. Hiervoor worden paddocks gerealiseerd die gebruikt zullen worden als uitloop voor de paarden.

De bestaande paddock is te klein en heeft, net als de huidige paardenbak buiten, een ongewenste situering. De bestaande paddock is gevestigd ter plaatse van de nieuwe bedrijfswoning. Deze wordt derhalve verwijderd en verplaatst. Om eenheid te creëren worden de nieuwe paddocks direct aan de nieuwe paardenbak buiten geplaatst. De paddocks worden omsloten met een houten omheining.

2.3.3 Stallen en opslag

In de bestaande gebouwen worden 8 merriestallen en 7 opfokstallen gerealiseerd. De merriestallen zijn extra ruim ten behoeve van het veulenen en om voor merrie én veulen voldoende ruimte te bieden. Ook de opfokstallen zijn extra ruim bemeten, afhankelijk van de grootte en leeftijd van de dieren, kunnen hier 2 à 3 paarden per stal geplaatst worden.

Laatstelijk wordt een opslag gerealiseerd in bestaande gebouwen voor de opslag van hooi, stro, machines en overige landbouwmaterialen. Het betreft foerageproducten en materialen waarvoor het van belang is dat er een droge opslag beschikbaar is.

2.3.4 Fokkerij

Initiatiefnemers gaan paarden fokken op deze locatie. Het doel is om kwaliteitsvolle dieren te fokken die op het hogere niveau kunnen presteren. In het verleden hebben initiatiefnemers reeds paarden gefokt die op wereldniveau hebben gepresteerd. Voor de fokkerij worden merries gebruikt die uit goede stammen komen met veel bloed, waarvan bewezen is dat er veel sportpaarden komen. Uiteraard worden er alleen goedgekeurde dekhengsten als vaders gebruikt.

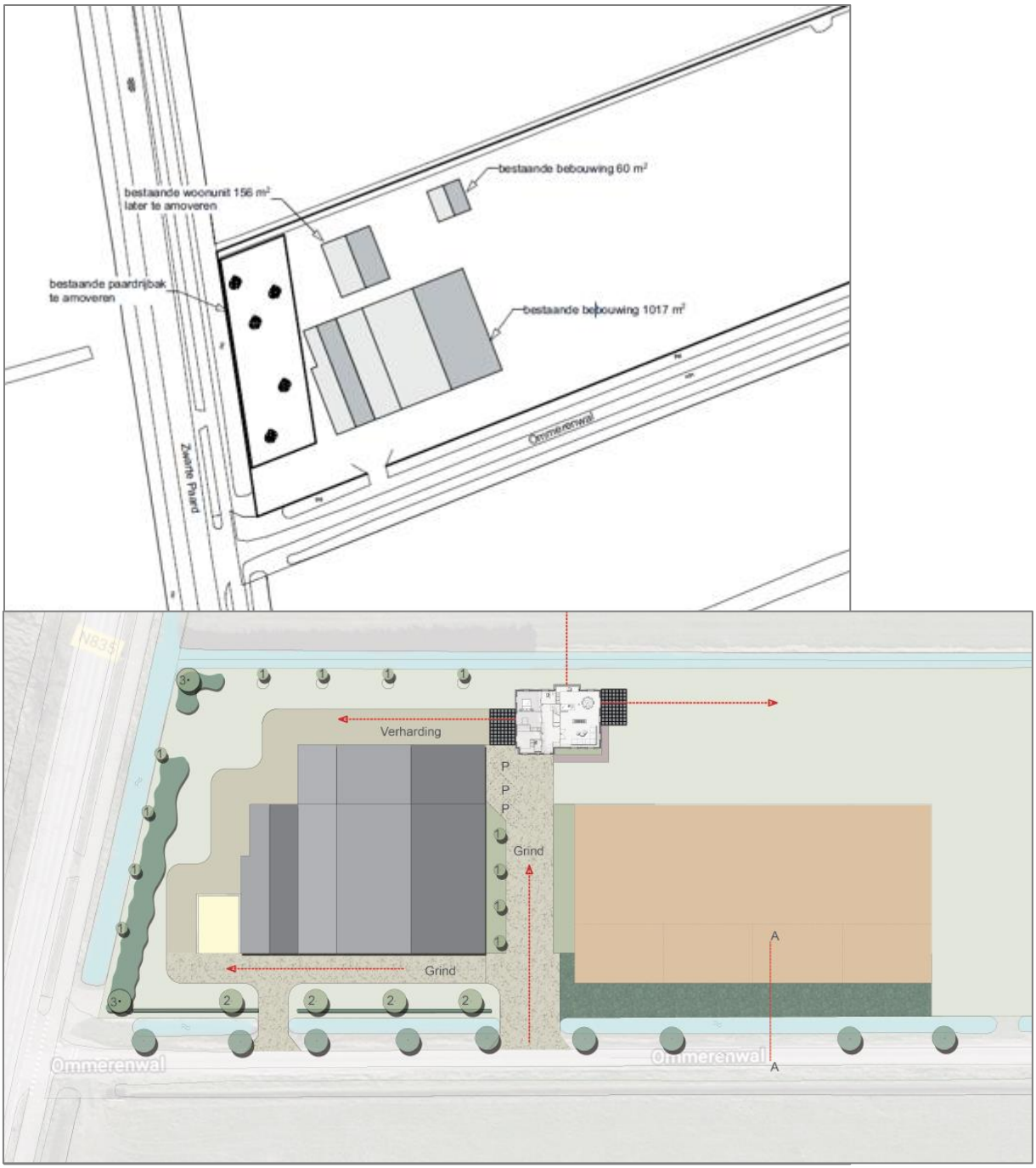
De heer Moes komt vanuit zijn werk als hoefsmid op veel locaties. Hij werkt daarbij veel met sportpaarden in de hogere klassen en kwaliteitsvolle jonge paarden in het duurdere segment. Door zijn werk weet hij precies welke eigenschappen in meer of mindere mate vererfd worden door de hengsten en kan daarop zijn keuzes maken in de eigen fokkerij. In de nieuwe situatie blijft de hoefsmederij een mobiel beroep, op de locatie vinden er geen hoefsmederij-activiteiten plaats.

De afgelopen jaren hebben initiatiefnemers flink geïnvesteerd in zeer interessante merries die als uitgangspunt dienen voor de fokkerij. Inmiddels zijn er 6 merries die ingezet worden voor de fokkerij. In het voornemen wordt het aantal fokmerries uitgebreid.

2.3.5 Overzicht

Figuur 1.1 geeft reeds de beoogde situatie weer van het plangebied Ommerenwal 1 te Ommeren.

Figuur 2.7 geeft illustratief de verschillen weer tussen de bestaande situatie en de nieuwe situatie. De oppervlaktes in de huidige en nieuwe situatie zijn hierin ook weergegeven.



Figuur 2.7: Vergelijking van bestaande situatie (boven) en nieuwe situatie (onder).

2.4 Wijziging van het geldende bestemmingsplan

De geldende juridisch-planologische situatie van het plangebied is vastgelegd in het bestemmingsplan ‘Buitengebied 2008’. Voor de uitvoering van de beoogde situatie dient de bestemming van het perceel gewijzigd te worden.

In het bestemmingsplan heeft het perceel ter plekke de bestemming ‘Agrarisch met waarden – Komgebied’ met de aanduiding ‘zonder woning’. Om het plan mogelijk te maken dient de aanduiding van het perceel verwijderd te worden, tevens dient het bouwvlak vergroot te worden teneinde de bedrijfswoning en de paardenbak/paddocks te kunnen realiseren.

3 BELEIDSKADER

Door Europa, het rijk, de provincie en de gemeente zijn diverse beleidsnota's vastgesteld die voor de ontwikkelingsmogelijkheid van het perceel Ommerenwal 1 te Ommeren van belang kunnen zijn. In dit hoofdstuk wordt het beleid beschreven dat van toepassing is op het plangebied.

3.1 Europees- en Rijksbeleid

3.1.1 Vogel- en habitatrichtlijn

De Vogelrichtlijn biedt bescherming aan alle in het wild levende vogels, hun eieren, nesten en leefgebieden in de Europese Unie. De Vogelrichtlijn kent een regime voor soortbescherming en gebiedsbescherming.

Het soortenbeschermingsregime is gericht op de bescherming van individuele exemplaren met onder meer een verbod op het opzettelijk doden en vangen van vogels, het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten en het verbod om eieren te rapen. De soortenbescherming is sedert 1 januari 2017 opgenomen in hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming.

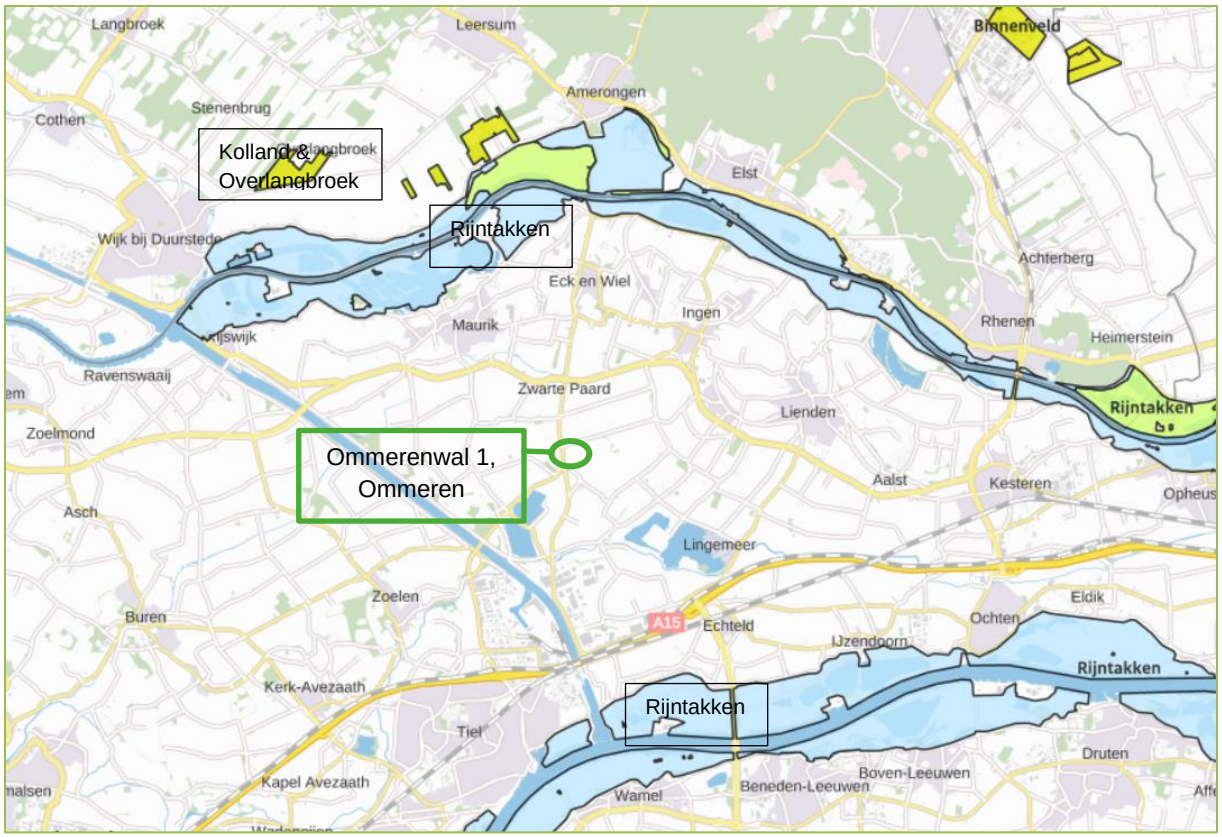
De gebiedsbescherming verplicht de lidstaten alle nodige maatregelen te nemen om voor alle in de Europese Unie in het wild levende vogelsoorten een voldoende gevarieerdheid van leefgebieden en van een voldoende omvang te beschermen, in stand te houden en te herstellen. De gebiedsbescherming is sinds 1 januari 2017 opgenomen in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming.

De Habitatrichtlijn heeft tot doel bij te dragen aan het waarborgen van de biologische diversiteit in de Lidstaten. Aanleiding is de continue achteruitgang van de natuurlijke habitats en de bedreiging voor het voortbestaan van bepaalde wilde soorten. De richtlijn stelt een Europees ecologisch netwerk vast van speciale beschermingszones. Dit wordt "Natura 2000" genoemd. Ook de door de Lidstaten aangewezen beschermingszones op grond van de Vogelrichtlijn maken deel uit van dit netwerk.

Tevens kent de Habitatrichtlijn een soortenbescherming die enigszins vergeleken kan worden met die van de Vogelrichtlijn. Deze richtlijn biedt echter, in tegenstelling tot die van de Vogelrichtlijn, een mogelijkheid om vanwege dringende redenen van sociale en/of economische aard een uitzondering op het opgelegde soortenbeschermingsregime te maken.

Elke lidstaat moet op haar grondgebied de gebieden die het belangrijkst zijn voor het behoud van de onder de richtlijn vallende habitats en soorten identificeren en vervolgens aanwijzen als speciale beschermingszone. Evenals bij de Vogelrichtlijn is de soortenbescherming in Nederland opgenomen in hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming en wordt de gebiedsbescherming geregeld in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming.

Het dichtstbijzijnde vogel- en habitatrichtlijngebied vanaf de planlocatie betreft het gebied Rijntakken, zie figuur 3.1. De afstand van de planlocatie tot Rijntakken bedraagt circa 2 km.



Figuur 3.1 Uitsnede situering Natura 2000-gebieden (bron: Aerius)

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 door de minister vastgesteld. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. In de SVIR geeft het kabinet een schets hoe Nederland er in 2040 uit moet zien. Het beleid in de SVIR is op de navolgende drie doelen gericht:

- Het vergroten van de concurrentiekracht middels het versterken door de ruimtelijk-economische structuur;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid;
- Zorgdragen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Om de verantwoordelijkheden te leggen waar deze het beste passen, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsruimte voor het faciliteren van ontwikkelingen.

Onderhavige ontwikkeling is niet gelegen in of nabij een gebied waarin het rijk een nationaal belang heeft aangewezen, derhalve heeft de SVIR geen consequenties voor voorliggend plan.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Dit plan raakt geen rijksbelangen uit het Barro.

3.1.4 Soorten

Met ingang van 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van de soorten, gebieden en houtopstanden.

Hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming vormt het wettelijk kader voor de bescherming van een groot aantal inheemse bedreigde dier- en plantensoorten. In de Wet natuurbescherming is opgenomen dat het verboden is om beschermde vogels en dieren te doden, vangen of verontrusten en om plantensoorten te plukken, verzamelen, af te snijden, ontwortelen of te vernielen. Bij nieuwe ruimtelijke ingrepen en activiteiten dient te worden nagegaan of deze ingrepen en/of activiteiten eventueel negatieve gevolgen hebben voor aanwezige dier- en plantensoorten in de omgeving.

Als gevolg van de wijziging van de bestemming op het perceel, worden ingrepen en/of activiteiten uitgevoerd die mogelijke negatieve gevolgen hebben voor al dan niet aanwezige dier- en plantensoorten in de omgeving. Derhalve is onderzoek naar de aanwezigheid van de bedoelde soorten noodzakelijk.

De volgende conclusie is opgenomen in het onderzoek:

“Door uitvoering van de voorgenomen activiteiten, wordt de functie van een deel van het plangebied als foerageergebied voor de in het plangebied foeragerende grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, amfibieën en vogels niet aangetast.”

Het rapport met daarin de resultaten uit het onderzoek naar flora en fauna is bijgevoegd in de bijlage.

3.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal ruimtelijk beleid is vastgesteld in de nota’s:

- Omgevingsvisie Gaaf Gelderland;
- Omgevingsverordening Gelderland.

Provinciale Staten hebben op woensdag 19 december 2018 de nieuwe Omgevingsvisie en geactualiseerde Omgevingsverordening vastgesteld. Op 15 december 2021 stelden Gedeputeerde Staten (GS) actualisatieplan 8 van de omgevingsverordening vast.

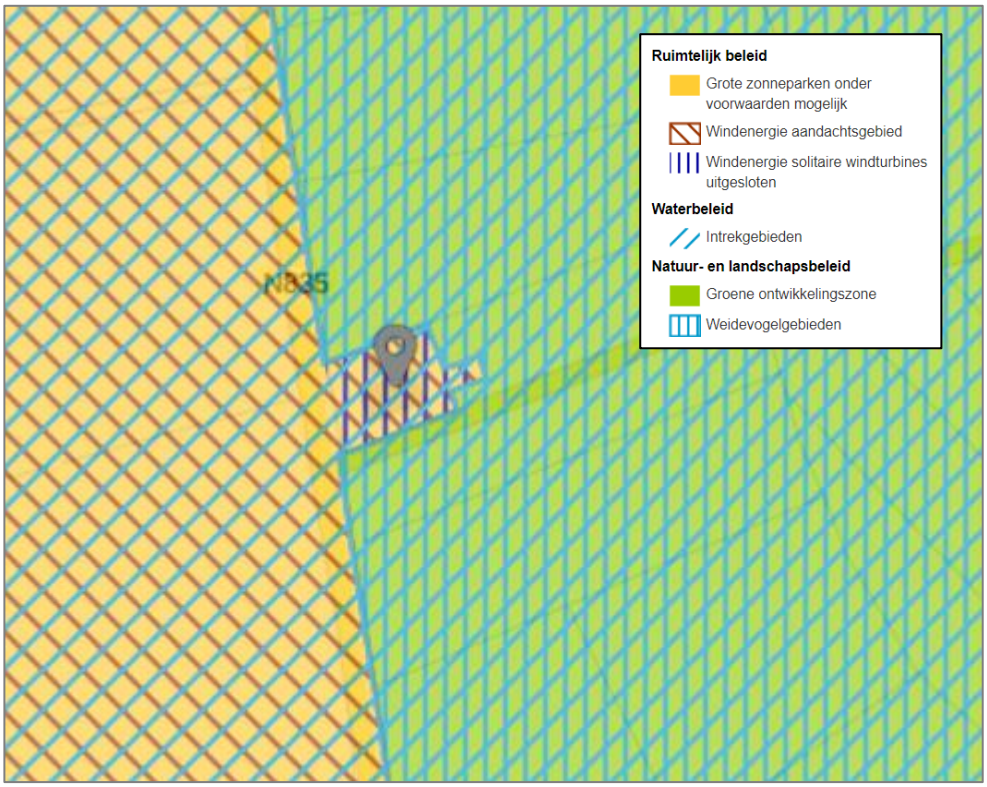
3.2.1 Omgevingsvisie Gaaf Gelderland

Deze Omgevingsvisie gaat over ‘Gaaf Gelderland’. ‘Gaaf’ is een woord met twee betekenissen. ‘Gaaf’ betekent ‘mooi’ en gaat over wat – historisch en landschappelijk gezien - heel en mooi en ongeschonden is. Het beschermen waard! Maar ‘Gaaf’ verwijst ook naar dat wat ‘cool’ en nieuw en vernieuwend is; aantrekkelijk voor nieuwe generaties. Het ontwikkelen waard! Beide kanten zijn van toepassing op Gelderland en onlosmakelijk verbonden met de Gelderlanders. Beide aspecten zijn dan ook opgenomen in de Gelderse Omgevingsvisie. De provincie benoemt wat van waarde is en wat zij willen beschermen.

Om samen stappen te zetten, hebben we een gezamenlijke horizon nodig: een gedeeld vergezicht, een gedeelde ambitie dat dient als leidraad voor ons handelen. In de Omgevingsvisie ‘Gaaf Gelderland’ wordt een ambitie en het gewenste vergezicht omschreven: het beeld op de toekomst. Dit beeld is het resultaat van gesprekken met partners: inwoners, ondernemers, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, overheden. Een vergezicht dat het accent legt op wat wij samen belangrijk vinden. Een vergezicht dat tot de verbeelding spreekt en uitnodigt en aanspoort tot actie.

Een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland staat daarbij centraal. Dat is het streven. Dat is waar de provincie aan wil werken. Bij de uitoefening van de taken wordt de focus gelegd op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Met behulp van zeven ambities – op het terrein van energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, economisch vestigingsklimaat en op het woon- en leefklimaat – wordt richting gegeven.

Uit de bijhorende planviewer van de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland blijkt dat het perceel is gelegen in een gebied bestemd voor: grote zonneparken onder voorwaarden mogelijk, windenergie aandachtsgebied, windenergie solitaire windturbines uitgesloten, Intrekgebied, weidevogelgebied (gedeeltelijk) en een groene ontwikkelingszone (gedeeltelijk). Dit is weergegeven in figuur 3.2.



Figuur 3.2: Ligging perceel in Omgevingsvisie Gaaf Gelderland.

Ruimtelijk beleid

Al sinds 2014 is de ruimtelijke ontwikkeling van Gelderland een maatschappelijke opgave met verantwoordelijkheden voor overheden, organisaties en partners. De provincie draagt op een toekomstbestendige manier bij, met beleid dat een duurzame economische structuur in de provincie en regio's versterkt en dat richting geeft aan de vestigingsmogelijkheden en milieugebruiksruimte voor bedrijven. Het provinciaal belang is gelegen in het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit.

Het plan is niet gericht op het ontwikkelen van een groot zonnepark en/of windenergie.

Waterbeleid

De hoofdzaken van het provinciaal beleid voor water zijn gericht op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit systeem bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater en is duurzaam als het ook in de toekomst kan blijven functioneren en in stand kan worden gehouden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De provincie onderschrijft de ambitie van de Europese Kaderrichtlijn Water dat uiterlijk in 2027 het grond- en oppervlaktewater in Europa schoon en ecologisch gezond moet zijn en dat er voldoende water is voor duurzaam gebruik en voert deze uit.

Met de Gelderse waterschappen en de landbouw geeft de provincie invulling aan het vasthouden van water in de bodem, het grondwater en de haarvaten van het watersysteem. Bescherming tegen overstromingen vindt primair plaats op basis van preventie, waar nodig aangevuld met maatregelen in de ruimtelijke ordening en evacuatie. Deze bescherming gebeurt bij voorkeur in combinatie met het ontwikkelen en versterken van karakteristieke riviernatuur in Natura 2000-gebieden.

Natuur- en landschapsbeleid

De provincie spant zich in voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap. Het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO) worden beschermd tegen aantasting van de kernkwaliteiten: dat zijn de natuurwaarden, de potentiële waarden en de omgevingscondities. In de GO is ruimte voor economische ontwikkeling in combinatie met een (substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden.

De nieuwe paddock en paardenbak buiten worden (gedeeltelijk) gevestigd in het weidevogelgebied en de groene ontwikkelingszone. De toetsing op de regels is opgenomen in hoofdstuk 3.2.2 van deze toelichting.

Figuur 3.3: Exacte ligging weidevogelgebied en groene ontwikkelingszone.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De Omgevingsverordening is één van de instrumenten om de ambities uit de Omgevingsvisie te realiseren. Om samen een Gaaf Gelderland te bereiken, legt de provincie bij het uitvoeren van de taken de focus op een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Er wordt richting gegeven aan door gezamenlijk zeven samenhangende ambities na te streven op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid; economisch vestigingsklimaat en woon- en leefklimaat. In de verordening zijn alleen regels opgenomen als dit nodig is om de provinciale ambities waar te maken of wettelijke plichten na te komen.

Net als de Omgevingsvisie richt de Omgevingsverordening zich op de inrichting en kwaliteit van de Gelderse leefomgeving. De provincie heeft daarom bijna alle regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, natuur, water, verkeer en bodem in deze verordening opgenomen. Alleen de Waterverordeningen (per waterschap) en de Gelderse Vaarwegverordening 2009 zijn (nog) niet in de Omgevingsverordening opgenomen.

De Omgevingsverordening heeft daarom de status van:

- Ruimtelijke verordening in de zin van artikel 4.1 Wet ruimtelijke ordening:
- Milieuverordening in de zin van artikel 1.2 Wet Milieubeheer:
- Natuurverordening in de zin van de Wet Natuurbescherming;
- Waterverordening in de zin van de Waterwet;

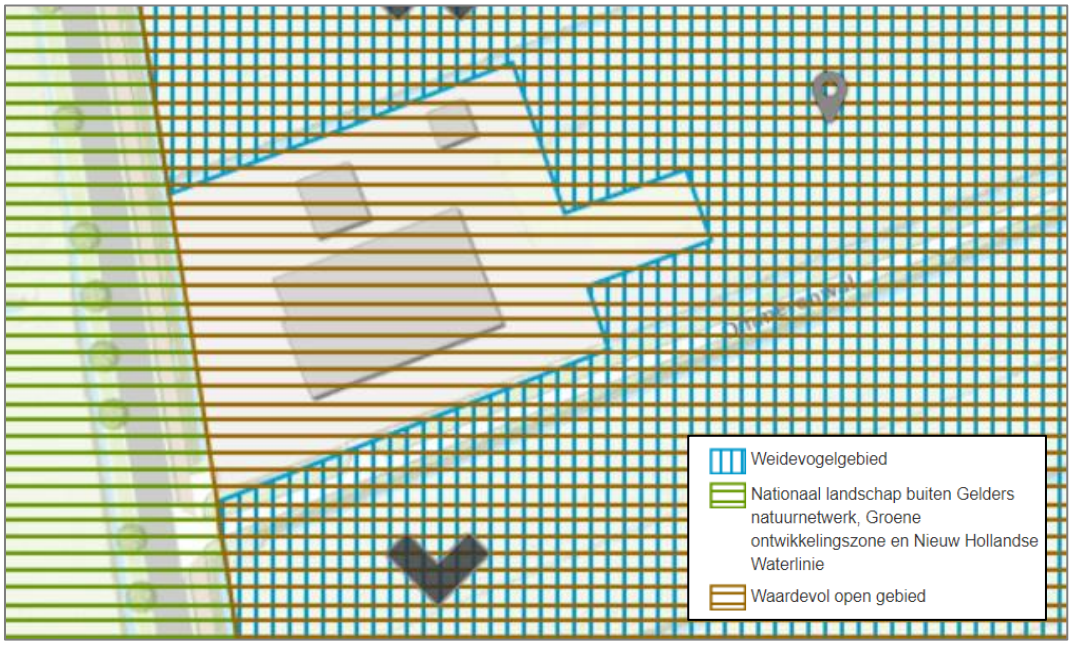
- Verkeersverordening in de zin van artikel 57 van de Wegenwet en artikel 2 A van de Wegenverkeerswet.

Deze wetten worden opgenomen in de Omgevingswet, die naar verwachting op 1 januari 2022 in werking treedt. Door de provinciale verordeningen die gebaseerd zijn op deze wetten al vast op te nemen in één provinciale Omgevingsverordening, is geanticipeerd op de situatie onder de Omgevingswet.

Het plangebied is gelegen in de volgende aangewezen gebieden:

- Eenmalige uitbreiding glastuinbouw;
- Tijdelijk verbod nieuwvestiging glastuinbouw;
- Tijdelijk verbod nieuwvestiging glastuingebouw;
- Tijdelijk verbod hervestiging glastuinbouw;
- Uitbreiding niet-grondgeboden veehouderijbedrijf of veehouderijtak;
- Instructieregel bestemmingsplan Plussenbeleid;
- Instructieregel bestemmingsplan Intrekgebied;
- Ontwikkeling in Waardevol open gebied;
- Ontwikkeling in Nationaal Landschap (Rivierengebied);
- Verbod op winning fossiele energie in Intrekgebieden;
- Specifieke overgangsbepaling Plussenbeleid.

Het initiatief heeft geen betrekking op glastuinbouw of een niet-grondgebonden veehouderij(tak). Het Plussenbeleid is alleen van toepassing op niet-grondgebonden bedrijven. Toetsing op het Plussenbeleid is derhalve niet noodzakelijk. Zie hieronder de ligging van het perceel in het weidevogelgebied, Nationaal Landschap en Waardevol open gebied.



Figuur 3.4: Kaart Omgevingsverordening Gelderland (maart 2021).

Intrekgebied

Voor toetsing aan de ligging binnen het Intrekgebied dient getoetst te worden aan artikel 2.38 van de Omgevingsverordening. Zie onderstaand.

Artikel 2.38 (instructieregel bestemmingsplan Intrekgebied)

Een bestemmingsplan voor gronden binnen een Intrekgebied maakt de winning van fossiele energie niet mogelijk.

- De winning van fossiele energie is niet van toepassing. Het plan is daarmee niet in strijd met dit onderdeel van de Omgevingsverordening.

Weidevogelgebied

Ten aanzien van de ligging binnen het weidevogelgebied dient getoetst te worden aan artikel 2.51a va de Omgevingsverordening. In dit artikel staat de functie van broedgebied voor weidevogels centraal. In deze gebieden worden ruimtelijke ontwikkelingen hierop getoetst. Er wordt geen ontwikkeling van nieuwe natuur- en landschapswaarden nagestreefd. Het gaat hier om het behoud van broedgebied voor weidevogels. Zie onderstaand.

Artikel 2.51a (bescherming Weidevogelgebied)

Voor zover een bestemmingsplan betrekking heeft op een Weidevogelgebied laat het:

a. in ieder geval een nieuwe windturbine of nieuw zonneveld niet toe; en
b. een andere nieuwe activiteit of ontwikkeling alleen toe als deze geen nadelige gevolgen kunnen hebben voor de functie als broedgebied voor weidevogels.

- Het initiatief betreft niet het vestigen van een nieuwe windturbine of nieuw zonneveld, het betreft een andere activiteit/ontwikkeling.
- De voorgenomen ontwikkeling heeft met de nodige aanpassingen geen nadelige gevolgen voor de functie van het broedgebied voor weidevogels. Dit wordt hieronder onderbouwd:

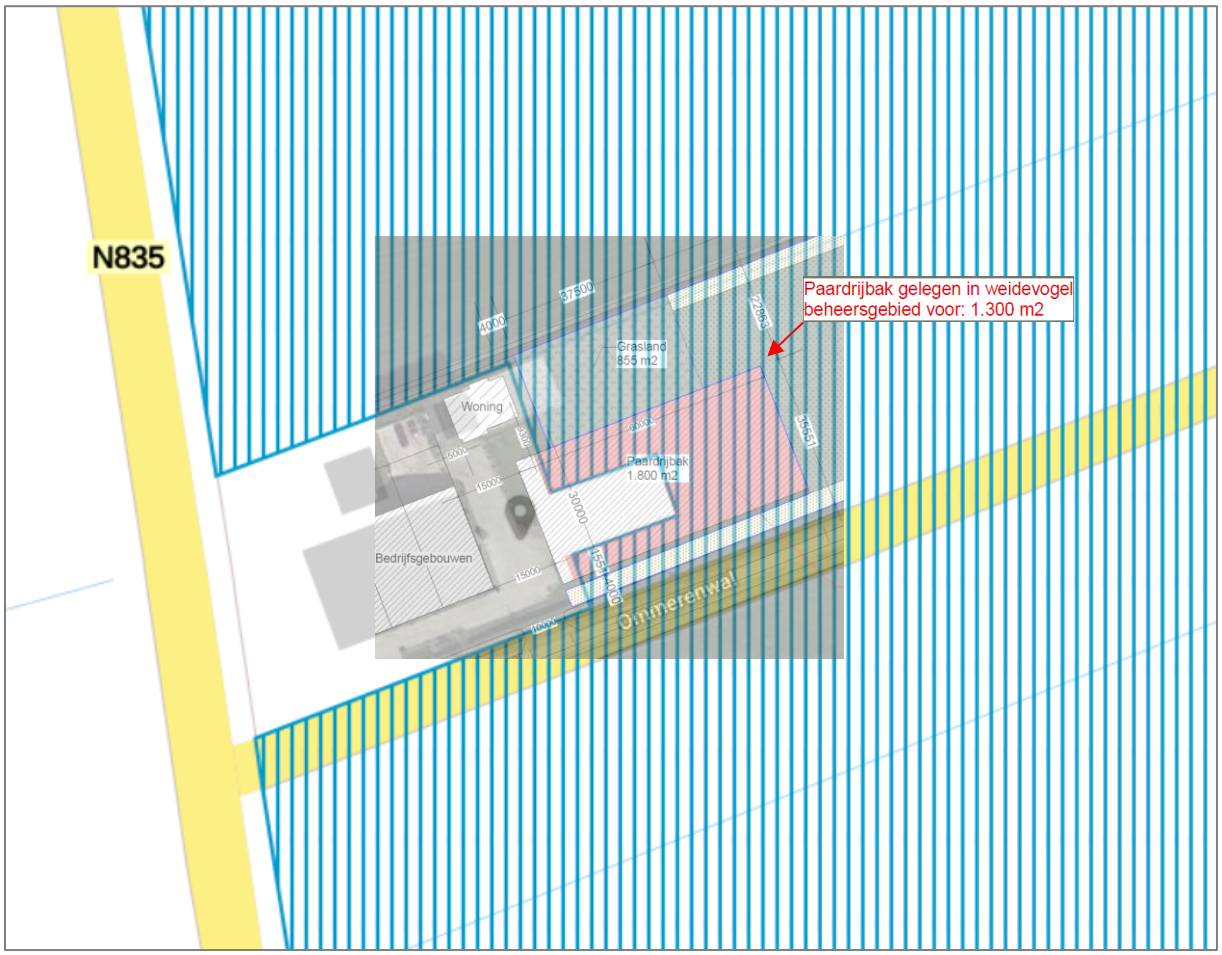
Het betreft in onderhavig initiatief twee van de in totaal vier paddocks en gedeeltelijk de paardenbak buiten welke binnen het weidevogelgebied worden gerealiseerd. De ligging van het gewenst plan in het weidevogelgebied is onderstaand weergegeven. Het betreft een oppervlakte van 1.300 m2 wat binnen het weidevogelgebied wordt gevestigd. Het plangebied is geheel omsloten met weidevogelgebied, een alternatieve situering is derhalve niet mogelijk.

In goed overleg met zowel de provincie Gelderland als de gemeente Buren is de paardenbak verplaatst richting het zuiden. Hiermee ligt de paardenbak verder richting de wegas van de Ommerenwal. Ook wordt het grasland voorzien van een botanische weiderand rondom en een plas-drasgreppel. Op een deel is beweiding in het broedseizoen niet toegestaan. Alle opgaande beplanting wat thans in het weidevogelgebied aanwezig is, wordt verwijderd. Op die manier kunnen roofvogels zich minder goed vestigen, dit is beter voor de populatie van de weidevogel.

In de bestaande situatie is dit deel van het weidevogelgebied al dan niet gedeeltelijk in gebruik als paddock, terreinverharding en paardenwei. Vanwege de bedrijvigheid hier, in combinatie van de ligging van het perceel langs de drukke Provincialeweg (Zwarte Paard) is het niet aannemelijk dat hier zich weidevogels hebben gevestigd. Dit blijkt dan ook uit de Quick Scan flora en fauna, bijgevoegd in de bijlage. Er zijn hier geen weidevogels dan wel signalen van de aanwezigheid van weidevogels gesignaleerd.

De verwachting is dat de nieuwe situatie meer weidevogels aantrekt en het de populatie van de weidevogels in het Ommerenveld zal doen toenemen.

Zie figuur 3.6 voor de ligging van de gewenste ontwikkeling in relatie tot het weidevogelgebied.



Figuur 3.5 Gewenste initiatief in relatie tot het weidevogelgebied (zie rood kader binnen weidevogelgebied).

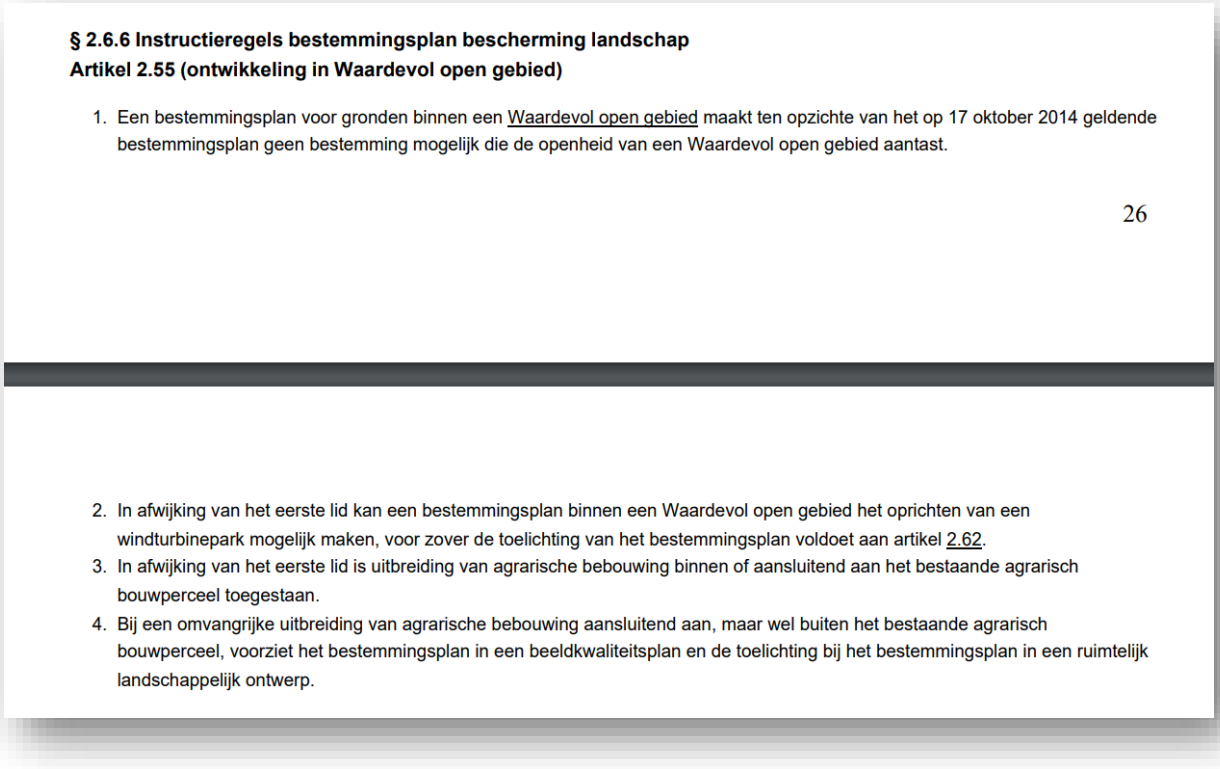
Figuur 3.6 geeft de bestaande situatie weer ter plaatse van het weidevogelgebied. Het betreft enkele foto's van het plangebied ter plaatse. Deze foto's zijn genomen in het voorjaar van 2021 en zijn aldus recent. De foto's laten zien dat er al dan niet gedeeltelijk reeds een paardenwei aanwezig is alsook een hekwerk, een omvangrijke haag en erfverharding. Alle opgaande beplanting, voornamelijk bestaand uit coniferen, zullen worden verwijderd.

De overeenstemming met de provincie Gelderland en initiatiefnemer aangaande het weidevogelleef-gebied is bijgevoegd als bijlage 5. Het plan wordt ingevuld met de aanvullende voorwaarden conform de mail van 12 januari 2022 van de provincie Gelderland.

Figuur 3.6: Huidige situatie ter plaatse van de Groene Ontwikkelingszone / weidevogelgebied.

Waardevol open gebied

Ten aanzien van de ligging binnen het Waardevol open gebied dient getoetst te worden aan artikel 2.55 van de Omgevingsverordening, zie hieronder.



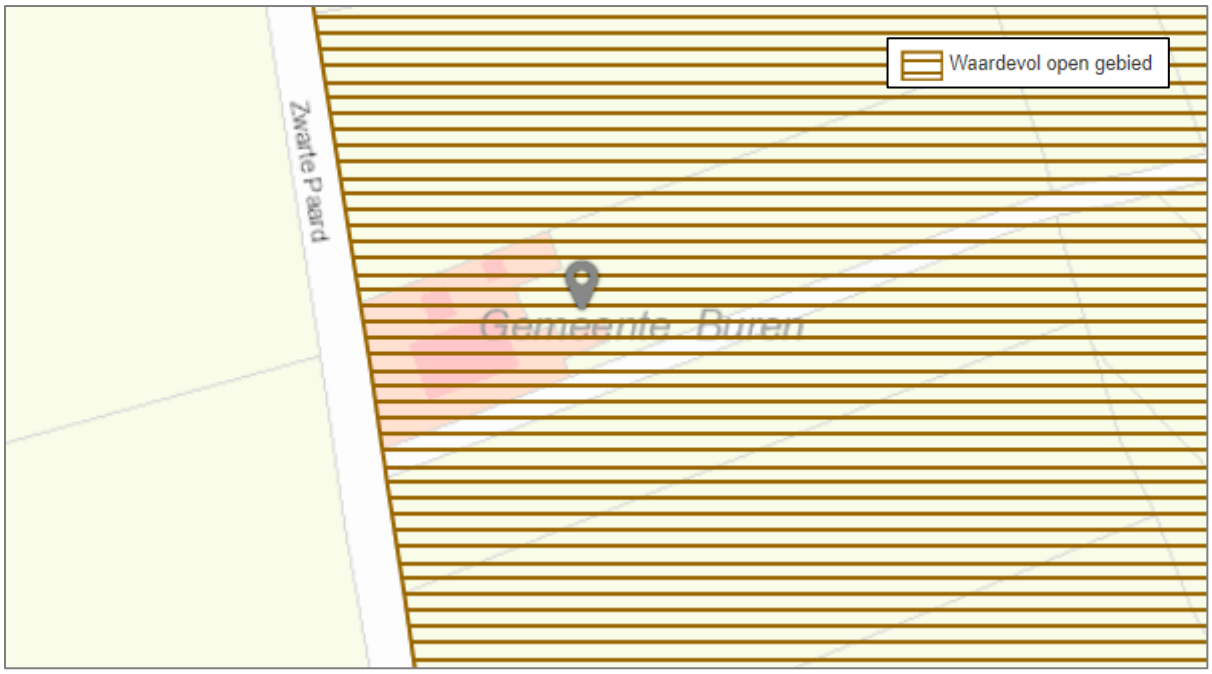
§ 2.6.6 Instructieregels bestemmingsplan bescherming landschap
Artikel 2.55 (ontwikkeling in Waardevol open gebied)

1. Een bestemmingsplan voor gronden binnen een Waardevol open gebied maakt ten opzichte van het op 17 oktober 2014 geldende bestemmingsplan geen bestemming mogelijk die de openheid van een Waardevol open gebied aantast.

26

2. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan binnen een Waardevol open gebied het oprichten van een windturbinepark mogelijk maken, voor zover de toelichting van het bestemmingsplan voldoet aan artikel 2.62.
3. In afwijking van het eerste lid is uitbreiding van agrarische bebouwing binnen of aansluitend aan het bestaande agrarisch bouwperceel toegestaan.
4. Bij een omvangrijke uitbreiding van agrarische bebouwing aansluitend aan, maar wel buiten het bestaande agrarisch bouwperceel, voorziet het bestemmingsplan in een beeldkwaliteitsplan en de toelichting bij het bestemmingsplan in een ruimtelijk landschappelijk ontwerp.

- Het gehele plangebied ligt binnen de aanduiding Waardevol open gebied. Zie figuur 3.7.
- De uitbreiding heeft onder andere betrekking op de realisatie van de paardenbak buiten met aangrenzende paddocks. Dit wordt omrand met open, houten hekwerk. Het wordt niet overkapt. Het realiseren van open hekwerk langs de paardenbak buiten en aangrenzende paddocks schaadt de openheid van het gebied niet.
- Ook heeft de uitbreiding betrekking op de realisatie van de nieuwe bedrijfswoning. Dit wordt gerealiseerd op het achtererf, daardoor is de aantasting van het plan op het Waardevol open gebied nihil.
- Het realiseren van het voorgenomen initiatief verbetert de beeldkwaliteit aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie. Hoewel er geen sprake is van een omvangrijke uitbreiding van agrarische bebouwing, zoals omschreven in het vierde lid, is wel een beeldkwaliteitsplan in de vorm van een Landschapsplan opgesteld.
- De provincie Gelderland heeft op 17 juni 2021 advies uitgebracht omtrent de ontwikkeling. De provincie Gelderland adviseert het volgende:
    - "*De beoogde ontwikkeling betreft een uitbreiding van agrarisch bebouwing aansluitend aan het bestaande agrarisch bouwperceel (het agrarisch bouwvlak wordt vergroot). De uitbreiding zien wij niet als omvangrijk. Wij vinden de beoogde uitbreiding met de voorgestelde landschappelijke inrichting acceptabel in het Waardevol open gebied.*"



Figuur 3.7: Ligging plangebied binnen het Waardevol open gebied.

Nationaal Landschap

Laatstelijk is het plangebied in het Nationaal landschap 'Rivierengebied' gelegen. Hiervoor is toetsing op artikel 2.56 van de Omgevingsverordening van toepassing.

Artikel 2.56 (ontwikkeling in Nationaal landschap)

1. Een bestemmingsplan voor gronden binnen een Nationaal landschap maar buiten de Groene ontwikkelingszone, het Gelders natuurnetwerk en de Nieuwe Hollandse Waterlinie, maakt ten opzichte van het op 17 oktober 2014 geldende bestemmingsplan alleen bestemmingen mogelijk die de kernkwaliteiten van een Nationaal Landschap, bedoeld in bijlage Kernkwaliteiten Nationale Landschappen, niet aantasten.
2. In afwijking van het eerste lid zijn activiteiten die deze kernkwaliteiten aantasten alleen mogelijk als:
   a. er geen reële alternatieven zijn;
   b. er sprake is van redenen van groot openbaar belang;
   c. compenserende maatregelen plaatsvinden ter waarborging van de kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen zoals vastgelegd in bijlage Kernkwaliteiten Nationale Landschappen.

- De zeven Nationale landschappen in Gelderland zijn representatief voor het Gelderse cultuurlandschap en een afspiegeling van de landschappelijke diversiteit op (inter)nationale schaal. Om die redenen dienen bij ruimtelijke ontwikkelingen de kernkwaliteiten ervan niet te worden aangetast en waar mogelijk versterkt.
- Artikel 2.56 geldt alleen voor die delen van het Nationaal landschap die buiten het Gelders natuurnetwerk, de Groene ontwikkelingszone en de Nieuwe Hollandse Waterlinie liggen (zie ook toelichting op artikel 1.1). Dit is het geval voor het gehele plangebied.
- Het plangebied ligt binnen het deelgebied 'Ommerense Veld en Rijswijkse Veld'.
- Hier staat vooral de fraaie, karakteristieke en grootschalige openheid centraal. Zoals hierboven reeds omschreven tast het voorgenomen plan de openheid van het gebied niet aan.

Figuur 3.8: Ligging plangebied binnen Nationaal landschap.

3.3 Beleid Waterschap

3.3.1 KRW

In 2000 hebben de EU-lidstaten de Kaderrichtlijn Water (KRW) vastgesteld. De belangrijkste doelen van de KRW zijn de algemene bescherming en verbetering van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewateren, van de grondwaterkwantiteit, de specifieke bescherming en verbetering van beschermde gebieden, met als drijfveer het duurzaam gebruik van water. Om deze doelen te bereiken is een systematiek opgesteld die alle Europese lidstaten in de nationale wetgeving moeten implementeren en uitvoeren.

Het maatregelenprogramma bestaat in Nederland uit de optelsom van alle maatregelen voor de uitvoering van de KRW die zijn opgenomen in de waterplannen op grond van de Waterwet: het Nationale Waterplan, het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren, de regionale waterplannen en de beheerplannen voor de regionale wateren. Het Rijk voert de regie op hoofdlijnen en is verantwoordelijk voor het vastleggen van doelen en maatregelen voor de rijkswateren.

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling heeft betrekking op de verandering van een bestaand erf, de functie van het erf wijzigt niet. Het plan heeft geen effect op oppervlaktewater en grondwater. Het voornemen leidt daarmee niet tot strijdigheid met de EU kaderrichtlijn Water.

3.3.2 Waterbeheerprogramma 2016-2021

Op 27 november 2015 heeft het bestuur van Waterschap Rivierenland het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld, met als titel “Koers houden, kansen benutten”. Het programma is op 22 december 2015 in werking getreden. Met dit programma blijft het waterschap op koers om het rivierengebied veilig te houden tegen overstromingen, om voldoende en schoon water te hebben en om het afvalwater affectief te zuiveren. Het waterbeheerprogramma beschrijft wat het Waterschap Rivierenland in de planperiode (2016 – 2021) wilt bereiken en hoe ze dat willen doen.

De speerpunten uit het waterbeheerprogramma zijn:

- Een veilig rivierengebied: Verbeteren en versterken dijken en boezemkades met daarnaast oog voor oplossingen door een aangepast ruimtelijke inrichting en door risicobeheersing (bijv. Evacuatie);
- Het duurzaam en doelmatig zuiveren van afvalwater door o.a. centralisatie van zuiveringen en van slibverwerkingen;
- Anticiperen op klimaatveranderingen: een robuust en ecologisch gezond watersysteem dat voldoende water van goede kwaliteit biedt aan landbouw, natuur, stedelijk gebied en recreatie.

Bij nieuwe ruimtelijke plannen wordt gekeken naar de waterbelangen. In onderhavig plan is naast een wijziging van de bestemming, ook sprake van de realisatie van een nieuwe bedrijfswoning, uitbreiding van een loods en de aanleg van een paardenbak buiten en paddocks. Derhalve is het opstellen van een watertoets noodzakelijk.

De Watertoets is bijgevoegd in de bijlage.

3.3.3 Keur Waterschap Rivierenland 2014

De Keur Waterschap Rivierenland 2014 is vastgesteld op 1 januari 2015 en vervolgens enkele malen gewijzigd. Hierin zijn regels opgenomen om te voorkomen dat dijken en oevers beschadigen. Ook zijn er regels voor het onderhoud van sloten, beken, rivieren en andere waterlopen om de waterafvoer in dit oppervlaktewater te waarborgen. Op de leggers staan de oppervlaktewateren en dijken aangegeven die in beheer zijn het bij waterschap en waarop de keur van toepassing is. Het voorgenomen plan van initiatiefnemer heeft geen invloed hierop.

Het is verboden zonder watervergunning van het bestuur neerslag door nieuw verhard oppervlak versneld tot afvoer te laten komen (art. 3.4 Keur Waterschap Rivierenland). Door de uitbreiding van de schuur alsook de realisatie van de nieuwe bedrijfswoning wordt het verhard oppervlak binnen het plangebied vergroot.

Van bovenstaande kan middels art. 1 WT 5 van de Algemene regels afgeweken worden tot een toename van 1.500 m^2. In de bestaande situatie is het verhard oppervlak 1.233 m^2, in de nieuwe situatie is het verhard oppervlak 1.537 m^2. Dit is een toename van 304 m^2 ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve is watercompensatie als gevolg van het voorgenomen plan niet noodzakelijk.

Figuur 3.9 geeft de legger van Waterschap Rivierenland ter plaatse van het plangebied weer.

Figuur 3.9: Legger ter plaatse van plangebied.

3.3.4 Waterplan Buren 2009 – 2017

De gemeente Buren en het waterschap hebben in 2009 het Waterplan Buren 2009-2017 vastgesteld. Knelpunten in oppervlaktewater, grondwater en de riolering zijn geïnventariseerd en samen met kansen vertaald in een concreet maatregelenpakket. Dat betekent dat onder andere in een aantal kernen extra waterberging wordt aangelegd. Daarnaast worden maatregelen genomen aan de riolering en zijn er maatregelen om de waterkwaliteit te verbeteren. Nadien is geen nieuw waterplan meer opgesteld. Het voorgenomen plan van initiatiefnemer heeft geen invloed op het Waterplan.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie 2009-2019

De structuurvisie gaat in op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot 2019. Het doel van de structuurvisie is enerzijds het aangeven van de kaders waarbinnen ontwikkelingen en projecten kunnen plaatsvinden en anderzijds het communiceren van de ambities van de gemeente aan derden. De structuurvisie biedt het ruimtelijk kader voor de uitwerking van concrete plannen en projecten. De uitwerking van de structuurvisie vindt plaats door middel van het vaststellen van bestemmingsplannen voor de diverse ontwikkelingslocaties.

De gemeente Buren valt te typeren als een landelijke gemeente, met kleinere, landelijke kernen en een omvangrijk buitengebied met landbouw- en natuurgebieden. De gemeente kent weinig verstedelijking, wat tot uiting komt in de aanwezigheid van kwaliteiten als rust, ruimte en een relatief schoon milieu. In het vrij dun bevolkte buitengebied is de landbouw de belangrijkste vorm van grondgebruik.

Met name rundveehouderij, fruitteelt en boomkwekerij nemen veel grond in beslag en zijn beeldbepalend voor de gemeente. Ondanks de gestage afname van het aantal landbouwbedrijven is de landbouw nog steeds een belangrijke functie voor het economische draagvlak en de leefbaarheid van de gemeente.

Bij het landbouwkundig gebruik van de gronden en bij nieuwbouw van landbouwbedrijven en bouwwerken dient zorgvuldig te worden omgegaan met de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Bovendien dient aangesloten te worden op het cultuurhistorisch onderscheid tussen oeverwallen, komgronden en uiterwaarden.

De planlocatie is gelegen in het komgebied en waardevol open landschap. De laaggelegen delen van de gemeente vormen de komgronden. Deze laaggelegen gebieden langs de rivieren werden vroeger regelmatig overstroomd. Hoe verder deze gebieden van de rivier af lagen des te kleiner was daar de stroming. Hierdoor werden zeer fijne kleideeltjes afgezet, die uiteindelijk de komgrond vormden. Deze gronden zijn daardoor zeer moeilijk te bewerken en zijn eigenlijk alleen geschikt voor grasland, vanwege de geringe draagkracht van de bodem, en vooral door de hoge grondwaterstand. Ontwatering is niet mogelijk vanwege klink. Als gevolg van deze omstandigheden zijn de komgronden zijn van oudsher nauwelijks bebouwd. De ontginning van deze gebieden is van latere datum dan die op de oeverwallen. De verkaveling is veelal strookachtig en het agrarisch gebruik eenzijdig: meestal weide of hooiland. Het landschap maakt een open en grootschalige indruk.

Het wijzigen van de bestemming heeft geen invloed op de cultuurhistorische waarde van het gebied.

3.4.2 Structuurvisie Landschapsontwikkelingsplan

Op 30 oktober 2012 heeft de gemeente Buren het landschapsontwikkelingsplan (LOP) vastgesteld. Het LOP kan worden gezien als een uitwerking van de Structuurvisie Buren 2009-2019. De structuurvisie bestaat uit een visiedeel, een uitvoeringsprogramma met (voorbeeld)projecten alsmede vier praktische werkboeken voor vier verschillende landschappen en een aanvullende beleidsnotitie over de landschapsversterkingszones zoals die zijn aangegeven in de Structuurvisie.

Binnen de gemeente Buren zijn – op basis van de historie én het huidige gebruik – verschillende varianten van het rivierenlandschap te herkennen:

1. Buren’s historische rivierenlandschap;
2. Rijswijk’s weidse rivierenlandschap;
3. Maurik’s dynamische rivierenlandschap;
4. Lienden’s lommerrijke rivierenlandschap.

De planlocatie ligt op de grens van het Maurik’s dynamische rivierenlandschap en het Lienden’s lommerrijk rivierenlandschap, daarmee ligt het in de zogenaamde ban in het landschap van Buren. Deze heet: ‘Dreef van het Zwarte Paard: geef het paard de sporen’. Tevens ligt het op de grens van het open ‘Ommerensche Veld’.

In de bijlage is een landschappelijk inpassingsplan bijgesloten waarin de landschappelijke inpassing van het project uiteengezet wordt gezet.

4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Archeologie

Voorafgaand aan de realisatie van de beoogde bedrijfsopzet dient onderzocht te worden of er sprake is van aantasting van archeologische, aardkundige en cultuurhistorische waarden.

Uitgangspunt inzake archeologie is het archeologische erfgoed te beschermen op Europees niveau. Ten behoeve hiervan is door het Rijk het Verdrag van Malta ondertekend en zijn de verplichtingen aangegaan. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen bij archeologische waardevolle terreinen en gebieden met een (middel-) hoge verwachtingswaarde de archeologische waarden door middel van een vooronderzoek in kaart te worden gebracht.

Het plangebied ligt binnen een gebied met 'Waarde – Archeologisch onderzoeksgebied'. Het bestemmingsplan buitengebied 2009 heeft een archeologische beleidskaart als bijlage. Hierin ligt de planlocatie binnen een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde, zie figuur 4.1. Binnen een dergelijk gebied behoeft geen archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden wanneer bodemingrepen van minder dan 10 hectare worden uitgevoerd.

Figuur 4.1 Uitsnede archeologische beleidsadvieskaart en bestemmingsplan 'Buitengebied 2008'

4.1.2 Cultuurhistorie

De regio rivierenland wordt gekenmerkt door het karakteristieke rivierenlandschap met zijn rivieren, uiterwaarden, dijken, oeverwallen en komgebieden. Het plangebied ligt binnen een komgebied. Kommen zijn de laagtes achter de oeverwallen. Veelal zijn het vlakke stukken land die drassig zijn omdat ze laag liggen. Ze hebben een kleiige bodem. Vandaag de dag vind je er vooral weilanden en op verschillende plaatsen ook moerasbossen. In de kommen zijn nauwelijks dorpen en steden gebouwd.

De betekenis van de naam Ommeren is niet bekend. Ommeren wordt voor het vermeld als Umeron op een charter uit 997. Later wordt het ook wel Homera villa genoemd. Sommige mensen menen dat Umeron of Homera, hooggelegen meer betekent. Deze mensen menen dat er in vroegere tijden een uitgestrekt meer bij Ommeren lag. Anderen denken dat het soort verbastering van 'em' is (em of om wat Ommeren werd). Boeren uit het dorp hadden een andere uitleg. Door het vroegere meer of moeras, moesten de mensen om dit gebied heen trekken en in de volksmond werd dit 'er om hêr' genoemd.

De Ommerenwal is vanuit het verleden een wal of verhoging gelegen naast de Ommerengraaf (een watergang). De Ommerengraaf is zichtbaar op historische kaartbeelden. De Ommerenwal is vrij recent aangelegd. Het is voor het eerst zichtbaar op kaartbeelden in 1958. De Ommerengraaf bestaat inmiddels niet meer in zijn hoedanigheid.

Het gebied wordt bijvoorbeeld ook gekenmerkt door 'eilandjes' van boerderijen en andere gebouwen met een agrarisch doeleinde, waarvan de Ommerenwal 1 er ook één is. De agrarische bedrijvigheid is pas opgericht in de jaren '90 op deze locatie en is daarmee een relatief jong bedrijf.

Het plangebied ligt binnen een waardevol open gebied. In de bestaande situatie is het plangebied zeer gesloten ingericht. In de nieuwe situatie wordt de openheid van het gebied teruggebracht en versterkt. Tevens worden de hagen vanuit cultuurhistorisch oogpunt gerealiseerd als robuuste houtsingels van inheemse soorten. Zie daarvoor het landschappelijk inpassingsplan.

Het plangebied herbergt geen cultuurhistorische objecten of structuren. De voorgenomen planvorming schaadt de cultuurhistorie niet. Sterker nog, door de invulling van het voorgenomen plan kan de locatie het gebied juist versterken en een inspiratie vormen voor nieuwe initiatieven.

4.2 Kabels en leidingen

In het kader van het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen. Ten aanzien van het bouwplan, te weten de uitbreiding van de loods, de bouw van de nieuwe bedrijfswoning en de paddock, wordt voor aanvang van de graaf- en bouwwerkzaamheden een klic-melding uitgevoerd. Op deze manier kan rekening gehouden worden met de eventuele aanwezigheid van kabels en leidingen, zodat deze niet geschaad worden.

4.3 Milieu

4.3.1 Bedrijven en milieuzonering

Goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkómen van hinder en gevaar. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) kan dit gerealiseerd worden. Hiervoor worden de afstanden uit de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' als maatgevend beschouwd. In deze publicatie zijn voor verschillende activiteiten richtafstanden opgenomen voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste richtafstand is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

Hinder vanuit het initiatief

In de nieuwe situatie is sprake van een bedrijf wat in de VNG-publicatie wordt omschreven als 'Fokken en houden van overige graasdieren: paardenfokkerijen en overige graasdieren'. De afstanden die voor geur, fijnstof, geluid en gevaar in acht genomen moeten worden, bedragen respectievelijk 50, 30, 30 en 0 meter.

Het dichtstbij gelegen object betreft Tielseweg 34 te Eck en Wiel. De afstand vanaf de rand van het bouwvlak van initiatiefnemer tot Tielseweg 34 bedraagt ca. 245 meter. Hiermee voldoet initiatiefnemer aan de voorwaarden vanuit VNG. Zie ook onderstaande figuur.

Figuur 4.2: Weergave afstanden conform VNG vanuit plangebied.

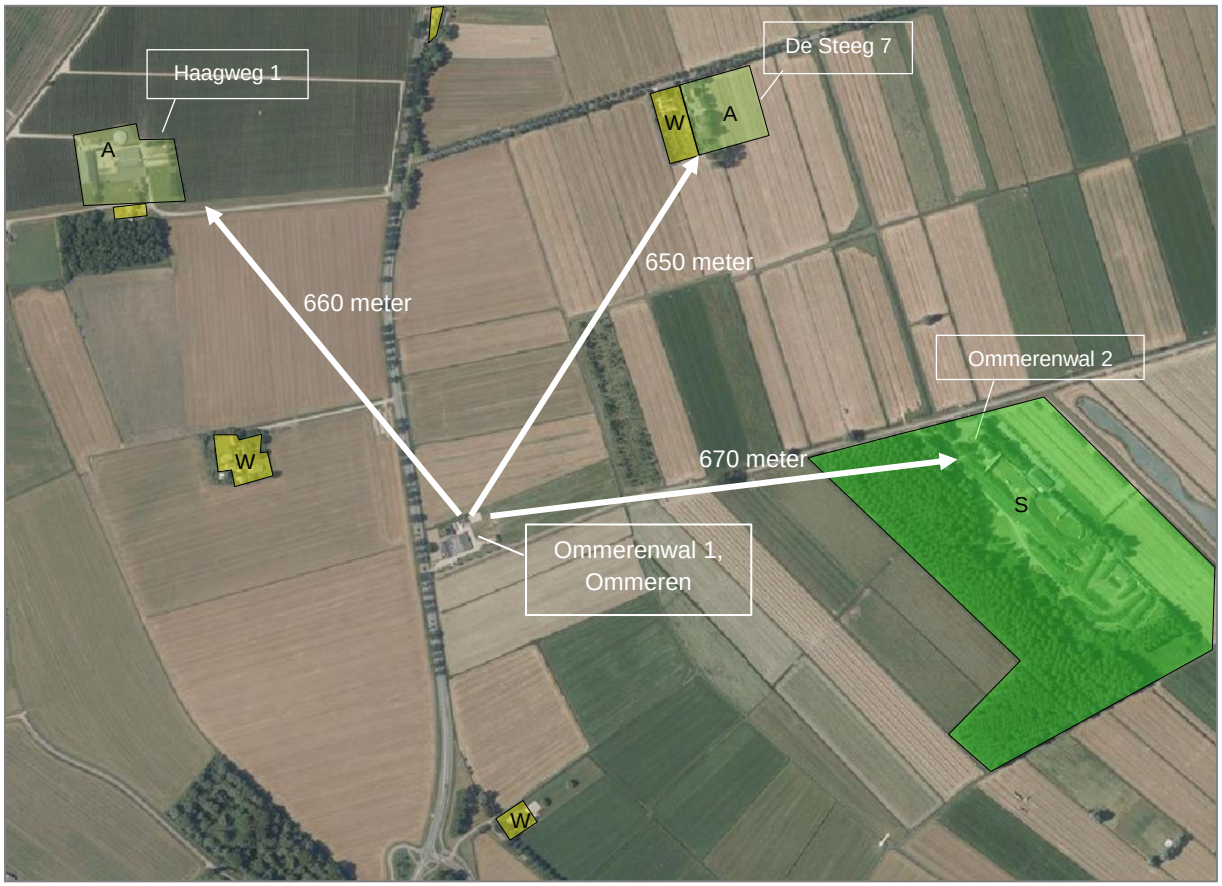
Hinder door omliggende bedrijven

Onderdeel van het voorgenomen plan is de oprichting van een nieuwe bedrijfswoning. Ook voor die woning dient getoetst te worden of een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden. Het plangebied is landelijk gelegen op ruime afstand van omliggende bedrijven. In de nabijheid is een kleiduivenschietvereniging (Ommerenwal 2, Ommeren), een fruitteeltbedrijf (Haagweg 1, Maurik) en een grondgebonden, agrarisch bedrijf (De Steeg 7, Ingen) gelegen. De afstanden tot deze bedrijven bedragen respectievelijk 670 meter, 660 meter en 650 meter. Zie ook figuur 4.3.

Ten aanzien van Haagweg 1, Maurik gelden voor geur, fijnstof, geluid en gevaar de volgende afstanden die in acht genomen moeten worden; respectievelijk 10, 10, 30 en 10 meter. Geconcludeerd kan worden dat ruimschoots aan die afstand kan worden voldaan.

Bij het adres De Steeg 7, Ingen is vanuit het bestemmingsplan een agrarisch bedrijf toegestaan. Er is geen inschrijving, dus bestaande situatie, bekend, daarmee wordt uitgegaan van de grootste afstand in relatie tot de richtstafstanden vanuit de VNG-publicatie voor ‘Landbouw en dienstverlening t.b.v. de landbouw (worst case). Die afstand bedraagt 200 meter. Geconcludeerd kan worden dat ruimschoots aan die afstand kan worden voldaan.

De kleiduivenschietvereniging aan de Ommerenwal 2, Ommeren valt in de VNG-publicatie onder de categorie ‘Schietinrichtingen, vrije buitenbanen: kleiduiven’. De afstanden die voor geur, fijnstof, geluid en gevaar in acht genomen moeten worden, bedragen respectievelijk 0, 0, 200 en 300 meter. Geconcludeerd kan worden dat ruimschoots aan die afstand kan worden voldaan.



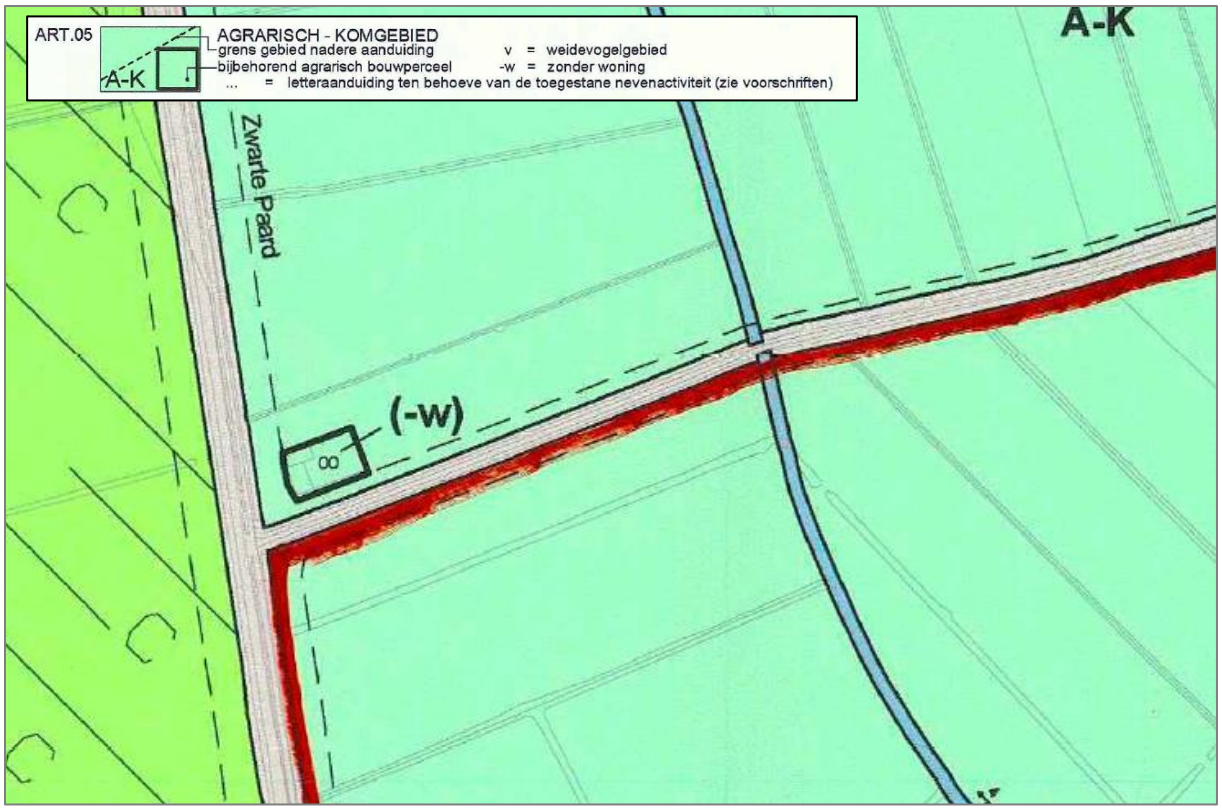
Figuur 4.3: Afstanden vanaf nieuwe bedrijfswoning tot omliggende bedrijven.

Spuitzonering

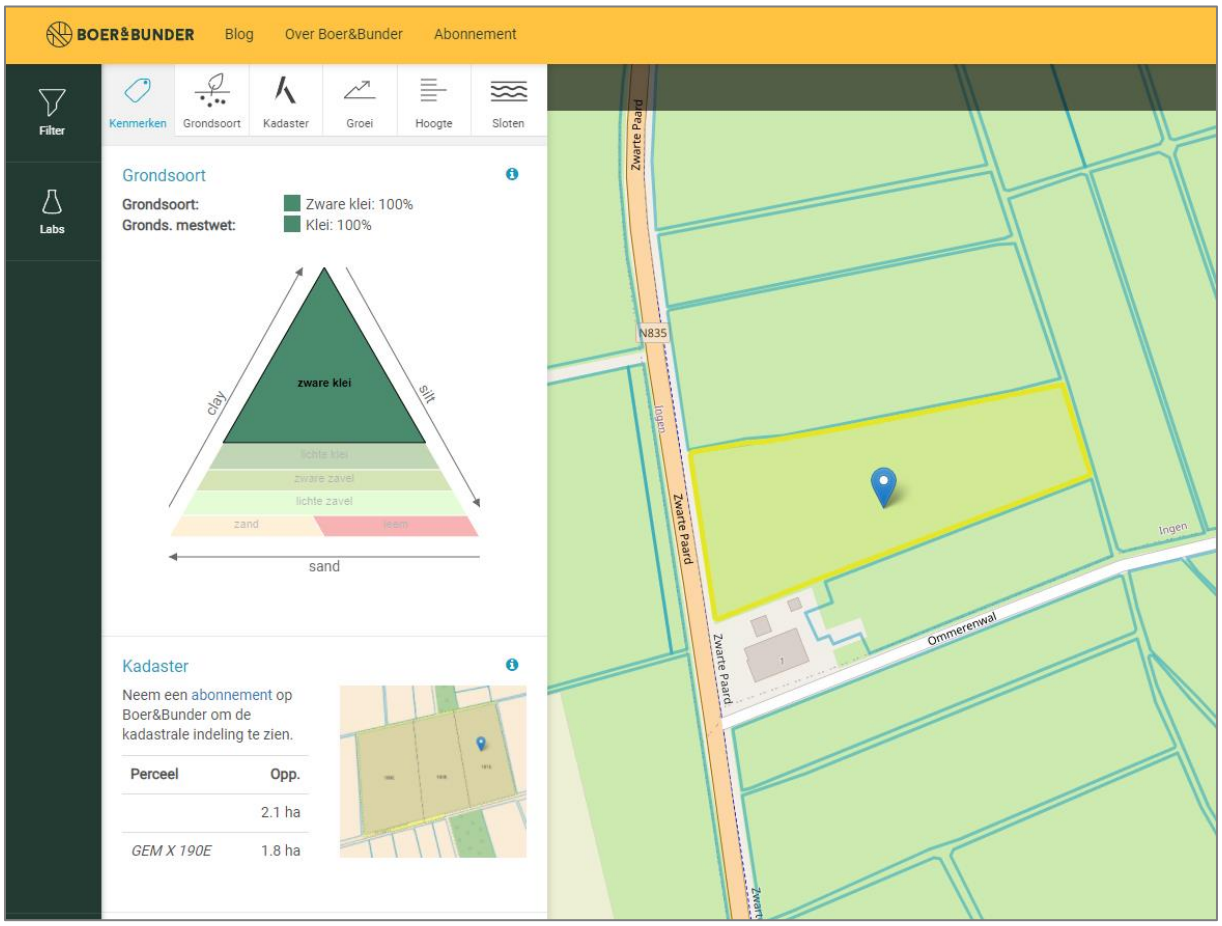
Op korte afstand van de toekomstige bedrijfswoning zijn percelen aanwezig met de bestemming ‘Agrarisch - Komgebied’, zie ook figuur 4.4. Op deze bestemming kan een commerciële laanteelt- of fruitboomgaard worden opgericht. Het aspect spuitzonering dient daarom beoordeeld te worden voor dit plan.

Gezien de spuitzone van 50 meter die vanuit de praktijk is ontstaan, is met name het perceel met de volgende kadastrale gegevens relevant: gemeente Ingen, sectie F, nummer 254. Dit betreft het direct naastgelegen perceel. Gezien het grote belang van openheid binnen dit gebied is de oprichting van een commerciële laanteelt- of fruitboomgaard hier niet wenselijk.

Kleigrond is bijzonder vruchtbaar, echter verdragen fruit- en laanbomen natte, zware gronden zeer slecht. Het betreffend perceel beslaat 100% zware klei met een hoge afslibbaarheid. De aanplant van fruitopstanden of boomkwekerij is hierdoor zeer onwaarschijnlijk. De aanplant van fruitopstanden en/of boomkwekerij in de omgeving gebeurt met name op gronden die helemaal, of grotendeels bestaat uit zavel.



Figuur 4.4: Omliggende gronden bestemd als 'Agrarisch met waarden - komgebied'.



Figuur 4.5: Grondsoort ter plaatse.

4.3.2 Bodem

Bij de verkenning van de mogelijkheden om nieuwe functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. In het voorgenomen plan wordt de agrarische functie van het plangebied uitgebreid en wordt een bedrijfswoning gerealiseerd. Verontreiniging van de bodem kan niet op voorhand worden uitgesloten. Derhalve is een bodemonderzoek noodzakelijk voor de planvorming van initiatiefnemer.

Ter plaatse van de nieuwe bedrijfswoning is een bodemonderzoek uitgevoerd. Het bodemonderzoek is bijgesloten in de bijlage. Er zijn geen verontreinigingen aangetoond in de grond, het geheel aan onderzoeksresultaten geeft geen overwegende aanleiding de gestelde hypothese te verwerpen.

Ter plaatse van de voorgenomen verlenging van de binnenrijbak wordt een bodemonderzoek bij aanvraag van de Omgevingsvergunning, onderdeel bouwen. Dit deel van het terrein is thans bebouwd en niet begaanbaar voor bodemonderzoek. Op basis van de beschikbare gegevens, mede gezien het afwezig zijn van verontreinigingen in het onderzochte deel, wordt binnen het plangebied geen verontreiniging verwacht.

4.3.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op locaties waar een ongeval met gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden, waardoor personen die geen directe relatie hebben tot de risicovolle activiteit zouden kunnen komen te overlijden. Bij een ruimtelijke besluit voor het toelaten van (beperkt) kwetsbare objecten moet worden getoetst aan risiconormen en veiligheidsafstanden. Dit is met name relevant op korte afstand van risicobronnen. Indien een (beperkt) kwetsbaar object wordt toegelaten binnen het invloedsgebied van een belangrijke risicobron, moet ook het groepsrisico worden verantwoord. Bovendien is het van belang om af te wegen in hoeverre nieuwe risicobronnen binnen een plangebied worden toegestaan.

Voor de beoordeling van een ruimtelijk plan moet voor externe veiligheid worden vastgesteld of het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van specifieke risicovolle inrichtingen, relevante transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of relevante buisleidingen. Toetsingskaders zijn het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi), het "Besluit externe veiligheid transportroutes" (Bevt) en het "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb). Daarnaast zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit milieubeheer veiligheidsafstanden genoemd die rond stationaire risicobronnen, niet zijnde een Bevi-inrichting, moeten worden aangehouden.

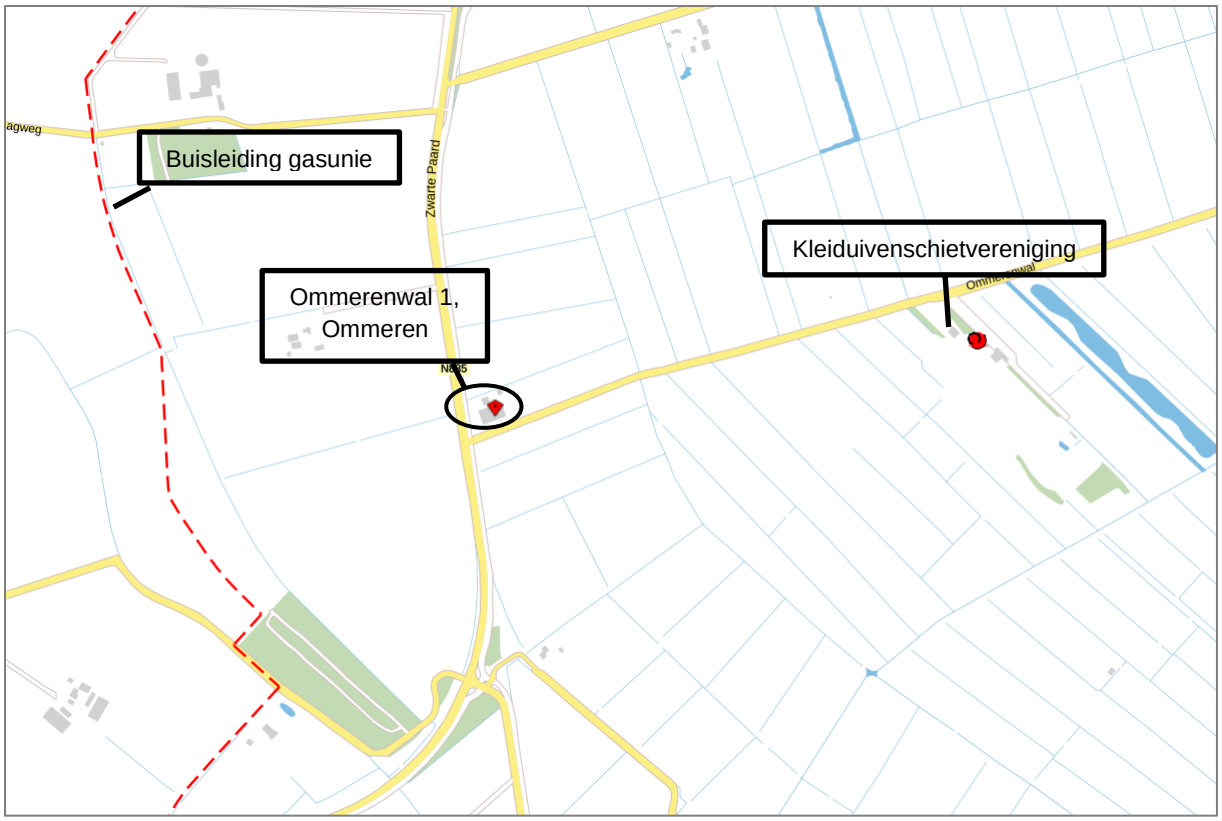
Tenslotte zijn in de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente ambities opgenomen over het al dan niet toelaten van risicovolle activiteiten.

Risicovolle activiteiten binnen het plangebied

Het bestemmingsplan voorziet niet in de komst van een nieuwe risicovolle activiteit. Het bedrijf zelf vormt geen inrichting waarvan het plaatsgebonden risico hoger is dan 10^{-6} per jaar, zoals opgenomen in het Bevi en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Daarmee vormt het plangebied zelf geen risicovolle inrichting.

Planspecifiek

Uit de risicokaart blijkt dat het plangebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting of de veiligheidsafstanden van andere stationaire risicobronnen. Op de kleiduivenschietvereniging is een propaantank aanwezig met een risico hoger dan 10^{-6} per jaar. De afstand tot de kleiduivenschiet-vereniging is meer dan 650 meter. Door de grote afstand tot de kleiduivenschietvereniging, ligt de Ommerenwal 1 niet binnen de veiligheidsafstand van de propaantank. De propaantank vormt dus geen belemmering voor onderhavig plan.



Figuur 4.6: Risicokaart omgeving plangebied Ommerenwal 1, Ommeren.

Betuweroute

Uit de regionale signaleringskaart externe veiligheid blijkt verder dat het aspect externe veiligheid relevant is vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen (alleen) over de Betuweroute. Het plangebied ligt namelijk binnen het invloedsgebied van deze transportroute, waarbij personen kunnen overlijden als rechtstreeks gevolg van een zwaar ongeval met toxische stoffen. Het plangebied ligt echter buiten een veiligheidszone, een plasbrandaandachtsgebied en buiten de meest relevante zones voor het groepsrisico (de 200 meter zones).

Op grond van artikel 7 van het Bevt moet in dergelijke gevallen worden ingegaan op de mogelijkheden voor:

- de bestrijdbaarheid van een zwaar ongeval op deze transportroute en
- de zelfredzaamheid met betrekking tot nog niet aanwezige (beperkt) kwetsbare objecten binnen het plangebied.

Volgens artikel 9 van het Bevt moet de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld om hierover een advies uit te brengen. Veiligheidsregio Gelderland-Zuid heeft op 5 januari 2021 aangegeven dat in dit geval sprake is van een standaardsituatie, waarvoor onderstaande verantwoordingstekst kan worden gehanteerd. Relevant hierbij is ook dat het ruimtelijke besluit geen betrekking heeft op het mogelijk maken van een (nog niet aanwezig) "bijzonder kwetsbaar object", bestemd voor verminderd zelfredzame personen.

Bestrijdbaarheid van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen, zal de brandweer inzetten op het beperken of voorkomen van effecten. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied. De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid worden daarom niet verder in beschouwing genomen.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

Bij een calamiteit, waarbij toxische stoffen (kunnen) vrijkomen, is het belangrijk dat de aanwezigen in het plangebied worden geïnformeerd hoe te handelen bij dat incident. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde waarschuwings- en alarmeringspalen (WAS-palen) of NL-alert. Bij het genoemde incidentscenario is het advies om te schuilen in een gebouw en de ramen, deuren en ventilatieopeningen te sluiten. In het plangebied zijn voldoende mogelijkheden aanwezig om dit advies tijdig op te volgen."

Buisleidingen

Uit de regionale signaleringskaart externe veiligheid blijkt dat het plangebied niet is gelegen binnen het invloedsgebied van relevante buisleidingen voor aardgas en vloeibare brandstoffen. Hierdoor is geen verantwoording van het groepsrisico nodig vanwege buisleidingen.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid is alleen relevant vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute. Gelet op de hiervoor genoemde overwegingen zijn er gezien vanuit het plangebied voldoende mogelijkheden voor de zelfredzaamheid bij een zwaar ongeval op deze transportroute. Dit betekent dat geen nadere eisen aan het plan hoeven te worden gesteld in het kader van het aspect externe veiligheid.

4.3.4 Geluid

Het aspect geluid is onderdeel van het behoud van de omgevingskwaliteit en wordt op verschillende manieren vastgelegd in wetten. De belangrijkste toetsing van geluidhinder door inrichtingen is via de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In de Wet milieubeheer zijn voor een groot aantal type inrichtingen algemene regels opgenomen. De handreiking industrielawaai en vergunningverlening is het wettelijk kader voor de vergunningverlening voor het stellen van geluidsniveaus vanuit de inrichting, om geluidshinder te voorkomen en te beperken.

Daarnaast worden geluidsgevoelige objecten beschreven met voorschriften die bescherming bieden. Een ander spoor dat kaders geeft voor geluidsproductie is de Wet geluidhinder (Wgh), welke is vastgesteld op d.d. 16 februari 1979. Deze richt zich met name op de ruimtelijke inpassing van geluidsgevoelige bestemmingen in relatie tot belangrijke geluidsbronnen.

Ten opzichte van geluidsgevoelige objecten in de omgeving dient het bedrijf (bedrijfsactiviteiten) te voldoen aan de geluidsnormen uit het Activiteitenbesluit. Deze zijn als volgt:

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) van de inrichting mag door activiteiten en/of installaties en toestellen ter plaatse van gevoelige objecten, niet meer bedragen dan:

- 45 dB(A) tussen 06.00 en 19.00 uur (dagperiode);
- 40 dB(A) tussen 19.00 en 22.00 uur (avondperiode);
- 35 dB(A) tussen 22.00 en 06.00 uur (nachtperiode).

Het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) van de inrichting mag door activiteiten en/of installaties en toestellen ter plaatse van de gevoelige objecten, niet meer bedragen dan:

- 70 dB(A) tussen 06.00 en 19.00 uur (dagperiode);
- 65 dB(A) tussen 19.00 en 22.00 uur (avondperiode);
- 60 dB(A) tussen 22.00 en 06.00 uur (nachtperiode).

Hierbij geldt dat de tussen 06.00 uur en 19.00 uur het maximale geluidsniveau niet van toepassing is op laad- en losactiviteiten, alsmede op het in- en uit de inrichting rijden van landbouwtractoren of motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Het aantal verkeersbewegingen van- en naar de inrichting, dat via de Ommerenwal is ontsloten, neemt in de nieuwe situatie nauwelijks toe ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast is de geluidsproductie vanaf het perceel beperkt en zijn er geen geluidgevoelige objecten in de nabijheid gelegen. De verkeersbewegingen als gevolg van de inrichting gaan direct op in de verkeersintensiteit van het onderliggend wegennet (N835).

Er wordt een nieuwe woning gerealiseerd binnen de zone van de N835 en van de Ommerenwal. Door het opstellen van een akoestisch onderzoek is getoetst of de woning voldoet aan de Wet geluidhinder.

In het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de geluidbelasting vanwege het verkeer op de Zwarte Paard (N835) bij de nieuwe woning hoger is dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximale ontheffing. Gezien de situatie en de berekende waarden zijn er binnen het bouwplan geen reële maatregelen mogelijk om de geluidbelasting bij de nieuwe woning te reduceren tot maximaal 48 dB (de voorkeurswaarde). Om deze woning te kunnen realiseren moet de gemeente Buren hogere waarden tot 51 dB, vanwege het wegverkeerslawaai op de Zwarte Paard (N835) vaststellen en vastleggen in het kadaster.

4.3.5 Luchtkwaliteit

Onderhavig plan moet voldoen aan hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer. Dit wordt ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Hierin staat beschreven dat initiatieven die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd mogen worden. Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft VROM in samenwerking met InfoMil de nibm-tool (juni 2011) ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Met behulp van deze rekentool is de toename van de stoffen NO_2 en PM_{10} bepaald op basis van de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwe ontwikkeling.

Verkeersaantrekkende werking

De emissie van PM_{10} door transportbewegingen van- en naar de inrichting is berekend a.d.h.v. rekeninstrument NIBM-tool. Door het gebruik van deze tool is aannemelijk te maken dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als gevolg van het voorgenomen plan, is er nauwelijks sprake van toename van het aantal transportbewegingen. Immers worden er reeds paarden gehouden op locatie. Een ontwikkeling draagt pas in betekend mate bij als de ontwikkeling meer dan 1.424 motorvoertuigen per dag (weekdaggemiddelde) genereert. De verkeersgeneratie van het onderhavige plan is echter significant lager dan 1424 mvt/etmaal. Uitgaande van dit gegeven draagt het onderhavige plan 'Niet In Betekende Mate' bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.

4.3.6 Gebieden – Wet Natuurbescherming en EHS

<u>Wet Natuurbescherming</u>

In 1992 is door de lidstaten van de Europese Unie (EU) een netwerk van beschermde natuurgebieden opgezet. Dit is het 'Natura 2000 netwerk'. Het netwerk is bedoeld om zowel de vitaliteit als de biodiversiteit op Europees grondgebied te beschermen en te behouden. Hiervoor vormen de Europese Vogelrichtlijn uit 1979 en de habitatrichtlijn uit 1992 de basis.

De gebiedsbescherming is opgenomen in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming. Op 1 juli 2021 is de Wet natuurbescherming laatstelijk gewijzigd. Met de wijziging van de Wet wordt voorzien in de wettelijke verankering van de door het kabinet aangekondigde structurele aanpak van de stikstofproblematiek. Het voorziet in het bij algemene maatregel van bestuur (amvb) vaststellen van een omgevingswaarde voor stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden en de mogelijkheid om een

omgevingswaarde van stikstofemissie door de bouw vast te stellen, gekoppeld aan een gedeeltelijke vrijstelling voor bouwactiviteiten van de vergunningplicht. Tevens voorziet het in de verplichting om een programma stikstof en natuurverbetering op te stellen.

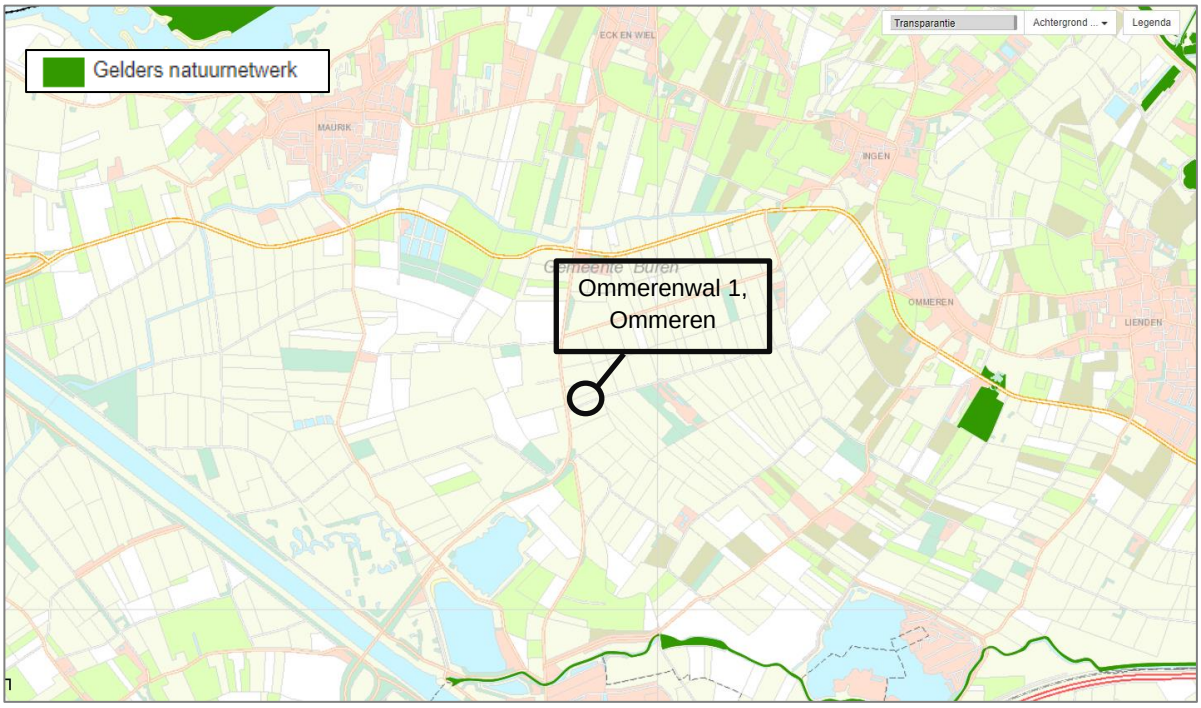
Het houden van paarden is al bestaand gebruik. In het kader van de plantoets geldt de planologische referentiesituatie: feitelijk, planologisch legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan. Dat betekent dat het huidige, bestaande houden van paarden in de plantoets niet als nieuwe activiteit getoetst hoeft te worden ten aanzien van stikstofdepositie. Er is in de plantoets dan ook geen sprake van een toename.

Gelders Natuurnetwerk

De ecologische hoofdstructuur vormt een netwerk van natuurgebieden op nationaal en internationaal (lees: Natura 2000-) niveau. Het concept is vastgelegd in het Natuurbeleidsplan en nader ingevuld in de Nota ruimte. De begrenzing van de ecologische hoofdstructuur is door de verschillende provincies bepaald en vastgelegd. Ruimtelijke ontwikkelingen in of nabij de ecologische hoofdstructuur zijn mogelijk als het de werking van deze niet bedreigd. Bij de ecologische hoofdstructuur is de saldo benadering van toepassing. Een eventuele aantasting hoeft niet te leiden tot een verbod als de werking van de ecologische infrastructuur op een andere wijze gegarandeerd wordt.

De provincie Gelderland heeft de Ecologische Hoofdstructuur opnieuw gedefinieerd in het Gelders Natuurnetwerk (GNN). Intensieve samenwerking tussen Gelderse partners heeft geleid tot een samenhangend omgevingsbeleid voor natuur- en landschap aan de hand van verschillende ruimtelijke categorieën en andere instrumenten. Om de nieuwe verantwoordelijkheid van de provincie te benadrukken spreekt de provincie niet meer van een Ecologische Hoofdstructuur, maar van het Gelders Natuurnetwerk.

In figuur 4.4 is de ligging van het plangebied ten opzichte van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) weergegeven. Hieruit blijkt dat het plangebied niet is gelegen binnen het Gelders Natuurnetwerk. Derhalve heeft de inrichting aan de Ommerenwal 1 te Ommeren geen nadelige effecten op deze gebieden.



Figuur 4.7: Plangebied ten opzichte van GNN.

4.3.7 Soorten – flora en fauna

Ten behoeve van de voorgenomen planvorming worden ingrepen, als slopen, bouwen en/of renoveren uitgevoerd. Het voorgenomen plan heeft derhalve mogelijk invloed op soorten. Een quick scan ecologie is opgesteld en is bijgesloten in de bijlage.

4.4 Verkeer en parkeren

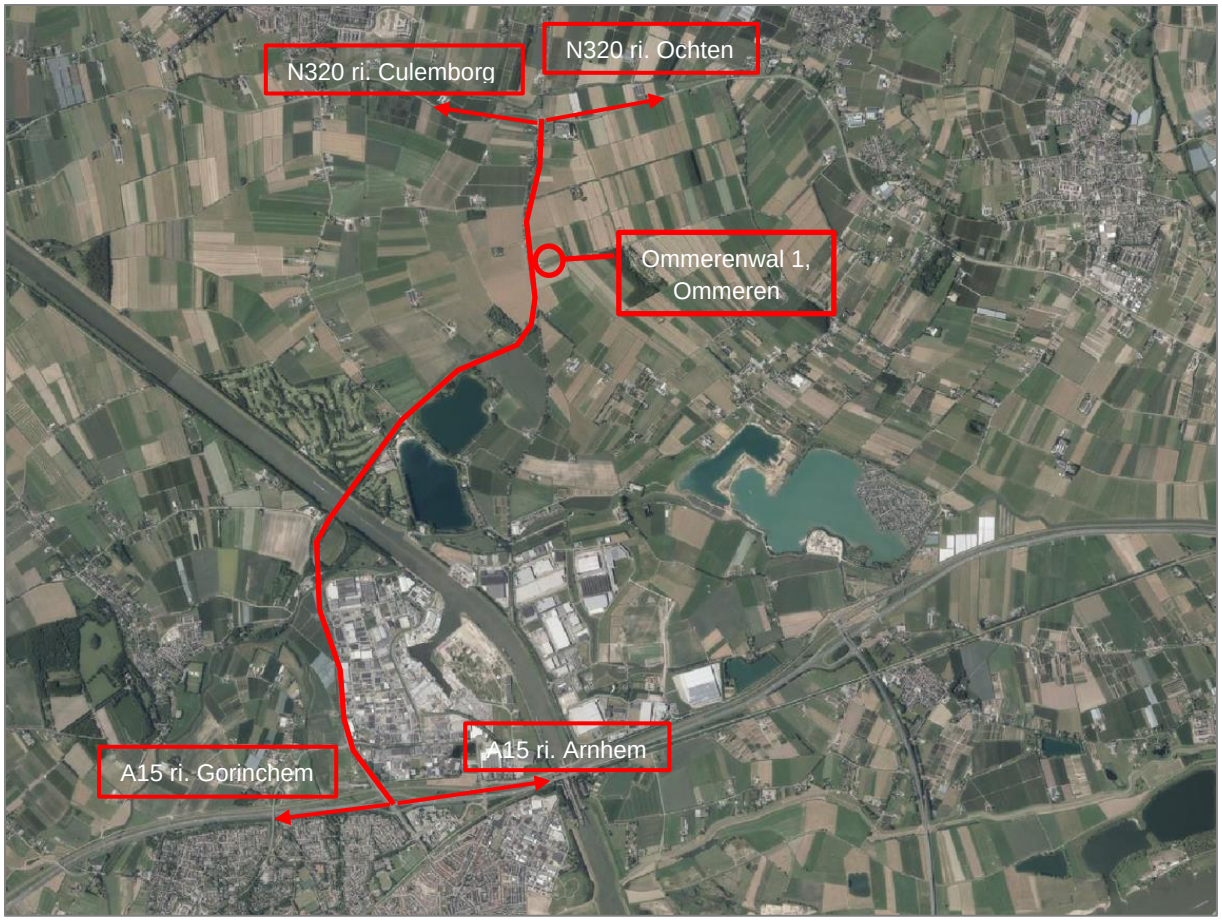
Met betrekking tot onderhavige planontwikkeling dienen de (eventuele) gevolgen voor de verkeersstructuur alsmede het parkeren inzichtelijk te worden gemaakt.

Verkeer

Het perceel wordt ontsloten via de Ommerenwal te Ommeren. Het perceel is in de huidige situatie reeds ontsloten via de Ommerenwal, maar ook via de Provincialeweg. De ontsluiting via de Provincialeweg komt te vervallen. Qua verkeersveiligheid is het ongewenst om vanaf de Provincialeweg het perceel op te rijden. De voorkeur gaat uit om via de Ommerenwal te rijden. Die is beter te herkennen waardoor de kans op kop-staart botsingen geringer is. Met een beladen paardentrailer moet voorzichtig gemanoeuvreerd worden.

Vanaf de Ommerenwal verloopt de route van het verkeer rechtstreeks naar de N835. Vanaf daar kan het verkeer de route vervolgen richting de N320 of richting de A15 door de N835 te volgen. Het verkeer vanuit het agrarisch bedrijf gaat hiermee op in het bestaand verkeer. De verkeersgeneratie is berekend op 17 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. Op de Provincialeweg (N835) is een etmaal intensiteit van 5500 mvt per etmaal heel gewoon.

Zie voor de routes ook figuur 4.8 op de volgende pagina.



Figuur 4.8: Verkeersroutes vanuit plangebied.

Parkeren

Het parkeren gebeurt op het perceel van initiatiefnemer. Dit geldt voor zowel de auto's met eventueel een paardentrailer als de (kleine) paardenvrachtwagen. Het perceel biedt voldoende ruimte voor het verkeer, er behoeft niet geparkeerd te worden op de openbare weg.

Bij de berekening van de parkeereis wordt altijd van de bestaande situatie uitgegaan als zijnde de nulsituatie waarbij het uitgangspunt geldt dat de parkeersituatie niet mag verslechteren. Ook in gebieden waar de parkeersituatie al slecht is, kunnen ruimtelijke ontwikkelingen plaats vinden, zolang aan dit uitgangspunt wordt voldaan. Daarom is het verschil in de parkeerbehoefte in de oude situatie vergeleken met de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie. De uitbreiding moet voldoen aan de parkeereis.

Huidige situatie: Er is een paardenbak aanwezig, evenals een overdekte paardenbak. Sprake was van meer recreatief gebruik, er zijn geen gegevens bekend aangaande de parkeerbehoefte in de bestaande situatie. In het CROW is voor dit gebruik ook geen parkeercijfer opgenomen. Er is in de bestaande situatie wel voldoende ruimte om op eigen terrein te parkeren.

Nieuwe situatie: In de nieuwe situatie is sprake van een paardenhouderij voor de opfok van paarden tot 3 jaar, de verkoop van jonge sportpaarden en een paardenfokkerij. In de CROW-publicatie 381 zijn geen kencijfers opgenomen voor een paardenfokkerij. Het parkeren gebeurt op het perceel van initiatiefnemer. Dit geldt voor zowel de auto's met eventueel een paardentrailer als de (kleine) paardenvrachtwagen. Het perceel biedt voldoende ruimte voor het verkeer, er behoeft niet geparkeerd te worden op de openbare weg.

Tabel 4.1: Parkeerbehoefte en verkeersgeneratie nieuwe situatie.

Type	Aantal	Kengetal	Aantal parkeerplaatsen	Verkeersgeneratie
Vrijstaande woning	1	2,4	3	8,2
Paardenvrachtauto	1	1 p.p.	1	2
Paardentrailer	2	2	2 (4 incl. auto)	4
Bezoekers	1	1	1	2
Totaal			**9**	**17**

4.5 Geur

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) is het toetsingskader voor het aspect geurhinder van dierenverblijven van veehouderijen.

De Wgv is 1 januari 2007 in werking getreden. Met minimumafstanden en maximale waarden voor geurbelasting krijgen geurgevoelige objecten bescherming tegen overmatige geurhinder. Deze waarden voor geurbelasting worden weergegeven in odour units per kubieke meter lucht. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen geurgevoelige objecten binnen en buiten de bebouwde kom en binnen en buiten een concentratiegebied.

Het aantal dieren vermenigvuldigd met de geuremissiefactor levert een waarde voor de geuremissie op, waarna via het verspreidingsmodel V-stacks vergunning de geurbelasting kan worden bepaald. De geuremissiefactoren zijn in een ministeriele regeling vastgelegd. Voor dieren waarvoor geen geuremissiefactoren zijn bepaald, gelden wettelijk vastgestelde afstanden die ten minste moeten worden aangehouden tot geurgevoelige objecten.

Gemeenten mogen bij verordening van de normen van de Wgv afwijken, binnen bepaalde grenzen. Dit is vastgelegd in artikel 6 van de wet. De gemeente Buren heeft geen geurverordening vastgesteld.

Alvorens de toetsing kan plaatsvinden op de Wgv dienen de uitgangspunten bekend te zijn. Het betreft de volgende uitgangspunten:

- Binnen het plangebied zijn dieren aanwezig zonder een geuremissiefactor, te weten paarden (K1 en K2);
- Binnen het plangebied zijn geen dieren aanwezig met een geuremissiefactor;
- Het plangebied is gelegen buiten de bebouwde kom;
- De omliggende geurgevoelige objecten zijn gelegen buiten de bebouwde kom.
- Het plangebied en directe omgeving liggen buiten een concentratiegebied;
- In de stallen is sprake van natuurlijke ventilatie.

Voor dieren waarvoor geen geuremissiefactoren zijn vastgesteld, gelden wettelijk vastgestelde afstanden die ten minste moeten worden aangehouden tot geurgevoelige objecten. In artikel 4 van de Wgv is vastgesteld dat de afstand van het emissiepunt van de stal tot de gevel van het geurgevoelig object binnen de bebouwde kom minimaal 100 meter dient te zijn en buiten de bebouwde kom minimaal 50 meter. Conform artikel 5, lid 1 van de Wgv dient de afstand van de gevel van de stal tot de gevel van het geurgevoelig object ten minste 50 meter te zijn binnen de bebouwde kom en 25 meter buiten de bebouwde kom. Deze laatstgenoemde afstanden gelden zowel voor dierenverblijven van dieren mét geuremissiefactor als zonder geuremissiefactor.

De omliggende geurgevoelige objecten zijn gelegen buiten de bebouwde kom. Dit betekent dat de afstand vanaf een geurgevoelig object 25 meter moet bedragen tot de gevel van de stal en 50 meter tot het emissiepunt van de stal.

Er kan geconcludeerd worden dat ruimschoots wordt voldaan aan bovenstaande afstanden. Zie daarvoor ook figuur 4.2.

4.6 Waterhuishouding

Per 1 november 2003 is het verplicht om bij ruimtelijke ingrepen de watertoets toe te passen. Deze verplichting is wettelijk geregeld in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In deze watertoets moet inzicht worden geboden in de effecten van het initiatief op de waterhuishouding.

In de nieuwe situatie wordt een IBA geplaatst voor het huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater van huishoudelijke aard. Voor het overige wordt uit de inrichting enkel niet-verontreinigd hemelwater geloosd. Dit hemelwater is afkomstig van regenwater dat op de daken en erfverharding valt. Het hemelwater wordt door middel van afschot van daken en erfverharding geloosd op omliggende perceelssloten.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur of het Gelderse Natuurnetwerk en is niet gelegen in een hydrologische beschermingszone voor natte natuur.

4.7 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Ingevolge de MER-richtlijn moet voor bepaalde activiteiten een milieueffectrapportage (MER) uitgevoerd worden. Het doel van een milieueffectrapportage is om het milieubelang, naast andere belangen, een volwaardige plaats te geven in het besluitvormingsproces. Naast de milieueffectrapportage bestaat ook het milieueffectrapport (MER). Het MER is een onderdeel van de m.e.r.-procedure. Het MER wordt gekoppeld aan een besluit op een aanvraag omgevingsvergunning, activiteit milieu.

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage . In het Besluit milieueffectrapportage is vermeld wanneer een MER uitgevoerd moet worden. In onderdeel C van de bijlage is een overzicht van activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is. In onderdeel D van de bijlage worden de activiteiten opgesomd waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of een milieueffectrapportage verplicht c.q. noodzakelijk is.

De artikelen 7.16 tot en met 7.20 Wm zijn voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst van toepassing. Het maakt daarvoor niet uit of het een activiteit onder of boven de D-drempel betreft. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing is moet een aanmeldnotitie worden opgesteld en een m.e.r.-beoordelingsbesluit worden genomen.

Naast de verschillende activiteiten worden gevallen genoemd waarin de MER-plicht of -beoordelingsplicht bestaat. Veelal is een drempelwaarde ingebouwd die voorkomt dat een bepaalde activiteit altijd MER-plichtig of -beoordelingsplichtig is. Naast de activiteiten en gevallen zijn plannen en besluiten opgenomen waar de MER-plicht of -beoordelingsplicht aan gekoppeld is. De activiteit is in dit geval gekoppeld aan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het voorgenomen plan voorziet in een uitbreiding van een bestaand, agrarisch bedrijf binnen het plangebied; Ommerenwal 1 te Ommeren. Er worden paarden gehouden binnen het plangebied. Een uitbreiding van de veestapel is mogelijk mer-(beoordelings)plichtig. In bijlage D van het Besluit m.e.r. (D14) is de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor het fokken, mesten of houden van dieren opgenomen. Voor paarden geldt een drempelwaarde van 100 paarden of pony's, waarbij de bijbehorende dieren in opfok jonger dan 3 jaar niet wordt meegeteld.

In het voorgenomen initiatief worden (veel) minder dan 100 paarden gehouden. Het aantal dieren blijft hiermee onder de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. Het plan is dan ook niet kaderstellend voor een mer-(beoordelings)plichtige activiteit. Wel dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld. In de planregels wordt opgenomen dat op de locatie niet meer dan 100 paarden gehouden mogen worden.

In onderhavig rapport zijn alle verschillende milieueffecten beschouwd. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling geen sprake zal zijn van nadelige milieugevolgen.

<u>Conclusie</u>
De voorgenomen activiteit overschrijdt de drempelwaarde van onderdeel C en onderdeel D van het Besluit m.e.r. niet, wat inhoudt dat het initiatief niet direct m.e.r.-plichtig en ook niet m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Daar de drempelwaarden in het Besluit-m.e.r. indicatief zijn, dient volgens de wettelijke procedure altijd een vormvrije m.e.r.-beoordeling doorlopen te worden. Zoals beschreven in de voorafgaande alinea's zijn er geen 'belangrijke nadelige milieukundige gevolgen' te verwachten. Het is derhalve niet noodzakelijk een m.e.r.- beoordeling uit te voeren.

5 JURIDISCHE REGELING

In dit hoofdstuk wordt de juridische plansystematiek uiteengezet.

5.1 Juridische achtergrond

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht gemeenten bestemmingsplannen op te stellen. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Het gaat om een verbeelding met planregels en een toelichting daarop.

Het juridisch bindende onderdeel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen.

De verbeelding en de regels van het bestemmingsplan sluiten inhoudelijk aan op het bestemmingsplan ‘Buitengebied 2008’. De regels zijn aangepast aan de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2012) en de nieuwe wet- en regelgeving.

5.2 Toelichting verbeelding

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangewezen en begrensd. Op de verbeelding zijn de volgende bestemmingen en aanduidingen opgenomen:

- Enkelbestemming
  - Agrarisch met waarden – Komgebied
- Dubbelbestemming
  - Waarde – Archeologisch onderzoeksgebied-2
- Functieaanduiding:
  - Bedrijfswoning
  - Paardenhouderij
- Bouwvlak
- Gebiedsaanduiding:
  - Vrijwaringszone – weg

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan vinden de volgende veranderingen plaats:

- Vergroten bouwvlak.
- Verwijderen van de aanduiding: ‘zonder woning’.
- Toevoegen van de functieaanduidingen.

5.3 Toelichting regels

De regels behorende bij voorliggend bestemmingsplan bestaan uit inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en overgangs- en slotregels. De regels hebben betrekking op de in de verbeelding opgenomen bestemmingen.

6 ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De voorgestane ontwikkeling aan de Ommerenwal 1 te Ommeren betreft een bedrijfsmatig initiatief. De kosten voor deze ruimtelijke onderbouwing komen voor rekening van de initiatiefnemer alsook de opname in het bestemmingsplan.

Met de initiatiefnemer wordt een anterieure overeenkomst afgesloten betreffende verhaal van exploitatiekosten en eventuele planschade wordt afgewend op de initiatiefnemer. Het plan is hiermee economisch uitvoerbaar. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet nodig. Het plan heeft verder geen consequenties voor de gemeentelijke kas. De economische uitvoerbaarheid is hiermee voldoende aangetoond.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid heeft als doel aan te tonen dat het plan maatschappelijk draagvlak heeft.

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan wordt in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken. Gedurende deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld zijn zienswijzen kenbaar te maken tegen het plan.

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan voor de tweede maal zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tevens kan er beroep worden ingesteld tegen de eventueel gewijzigde onderdelen. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking. Het bestemmingsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad.

BIJLAGEN

1. Advies SAAB
2. Tekening nieuwe situatie
3. Landschappelijk inpassingsplan
4. Quick Scan Ecologie
5. Beheer voor weidevogels
6. Watertoets
7. Bodemonderzoek
8. Akoestisch onderzoek
9. Bewijs vergunningaanvraag Wet Natuurbescherming

Planregels “Ommerenwal 1 te Ommeren”

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Artikel 2 Wijze van meten

Hoofdstuk 2 bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch met waarden - Komgebied

Artikel 4 Waarde – Archeologisch onderzoeksgebied – 2

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbeltelbepaling

Artikel 6 Algemene bouwregels

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Artikel 11 Voorrangsregeling dubbelbestemmingen

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

Artikel 13 Slotregel

Bijlagen

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

In deze planregels wordt verstaan onder:

1.1 plan
Het bestemmingsplan ‘Ommerenwal 1 te Ommeren’ met het identificatienummer IMRO.0214.OMMOmmerenwal1-BON01 van de gemeente Buren.

1.2 bestemmingsplan
De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aan huis gebonden nevenactiviteiten
consumentenverzorgende, dienstverlenende en ambachtelijke activiteiten, die in de tot een woning behorende gebouwen worden uitgeoefend, alsmede galeries, vrijwel uitsluitend door de bewoner(s) van de desbetreffende woning.

1.6 aan huis gebonden bedrijf
Het beroepsmatig verlenen van diensten c.q. het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid waarvan de omvang in een woning met bijbehorende gebouwen past en de woonfunctie behouden blijft door de gebruik(st)er van de woning.

1.7 aan huis gebonden beroep
het uitoefenen van een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op zakelijk, maatschappelijk juridisch administratief, persoonlijk, medisch, therapeutisch, kunstzinnig dan wel ontwerptechnisch gebied, dat door zijn beperkte omvang in een woning met daarbij behorende gebouwen, met behoud van de woonfunctie, kan worden uitgeoefend door de gebruiker van de woning.

1.8 achtererfgebied
erf aan de achterkant en de niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijkant, op meer dan 1 m van de voorkant, van het hoofdgebouw.

1.9 agrarisch bedrijf
een bedrijf dat is gericht op het voortbrengen van producten door middel van het telen van gewassen en/of het houden van dieren.

1.10 agrarisch hulpgebouw
een bij een agrarisch bedrijf behorend agrarisch bedrijfsgebouw dat is gesitueerd buiten een bouwvlak en dat bijvoorbeeld dient voor het melken van vee, voor de opslag van goederen en materieel en/of ter beschutting tegen weersinvloeden.

1.11 agrarisch verwant bedrijf
een niet-agrarisch, doch aan de agrarische productie verwant bedrijf dat zich richt op het leveren van diensten en goederen aan agrarische bedrijven, zoals een agrarisch loonwerkbedrijf, een landbouwmechanisatiebedrijf, een reparatie- en/of verhuurbedrijf van agrarische machines, een bedrijf voor landschapsbeheer, een veehandelaarsbedrijf, een groothandel in agrarische gewassen, een foerageerbedrijf, een KI-station, een dierenkliniek voor grootvee, een zorgboerderij en daarmee gelijk te stellen andere bedrijfsvormen.

1.12 ambachtelijk bedrijf
een bedrijf, gericht op het uitoefenen van een ambacht, zijnde het geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen van goederen en het installeren van goederen.

1.13 archeologische waarde
de aan een gebied toegekende waarde in verband met de kennis en de studie van het in dat gebied voorkomende bodemarchief.

1.14 bebouwd oppervlak
het totaal van de oppervlakken van bouwwerken voor zover deze een grotere bouwhoogte hebben dan 1,2 m.

1.15 bebouwing
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.16 bebouwingspercentage
een in de regels aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van het met een aanduiding aangegeven gebied, dat ten hoogste tot het bebouwd oppervlak mag behoren.

1.17 bed en breakfast
een kleinschalige aan de woonfunctie ondergeschikte accommodatie voor uitsluitend logies en ontbijt en bedoeld voor kortstondig, wisselend recreatief verblijf.

1.18 bedrijfsbouwwerk c.q. bedrijfsgebouw
een bouwwerk c.q. een gebouw dat dient voor de uitoefening van één of meer bedrijfsactiviteiten.

1.19 bedrijfsvloeroppervlak
de totale vloeroppervlakte van kantoren, winkels of bedrijven met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten.

1.20 bedrijfswoning
een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is.

1.21 bestaand
bij bouwwerken:
bouwwerken die:

a. op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan legaal bestonden of in uitvoering waren, of;
b. gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden overeenkomstig de Woningwet of Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of krachtens die wetten gegeven voorschriften;

bij gebruik:

c. gebruik dat op het tijdstip van het van kracht worden van het bestemmingsplan, voor zover betrekking hebbend op het desbetreffende gebruik, legaal bestond.

1.22 bevoegd gezag
bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning.

1.23 bijbehorend bouwwerk
uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd op de grond staand gebouw, of ander bouwwerk met een dak.

1.24 bouwen
plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk.

1.25 bouwgrens
de grens van een bouwvlak.

1.26 bouwlaag
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van kelder en zolder.

1.27 bouwperceel
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten. Indien en voor zover twee bouwpercelen middels de aanduiding relatie met elkaar zijn verbonden worden deze aangemerkt als één bouwperceel.

1.28 bouwvlak
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.29 bouwwerk
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.30 cultuurhistorische waarde
de aan een bouwwerk, een werk of een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis heeft gemaakt van dat bouwwerk, dat werk of dat gebied.

1.31 dagrecreatie
verblijf buiten de woning voor recreatieve doeleinden zonder dat er een overnachting ter plaatse mee gepaard gaat.

1.32 dak
iedere bovenbeëindiging van een gebouw.

1.33 detailhandel
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.34 dienstverlening
het bedrijfsmatig verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden.

1.35 eerste bouwlaag
de bouwlaag op de begane grond.

1.36 extensief dagrecreatief medegebruik
een aan de bestemming ondergeschikt gebruik voor niet gemotoriseerde dagrecreatie gericht op het rustig beleven en gebruikmaken van aanwezige specifieke omgevingskwaliteiten in de vorm van wandelen, fietsen, varen, vissen en dergelijke.

1.37 gebouw
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.38 glastuinbouw
een vorm van niet-grondgebonden agrarische productie, waarbij het voortbrengen van producten, door middel van het telen van gewassen, plaatsvindt in kassen en/of in permanente kunststoftunnels.

1.39 grondgebonden agrarische productie
de agrarische productie, waarbij het voortbrengen van producten geheel of hoofdzakelijk afhankelijk is van het voortbrengend vermogen van onbebouwde grond in de directe omgeving van het desbetreffende agrarisch bedrijf. Afhankelijkheid van de grond kent hierbij de volgende aspecten: voedervoorziening, mestafzet of het bieden van een natuurlijk substraat voor plantaardige teelten.

1.40 halfvrijstaande woning
een twee-onder-één-kap-woning.

1.41 hergebruik
een ander gebruik dan het bestaande gebruik, waarbij het bestaande gebruik verdwijnt.

1.42 hoofdgebouw
een gebouw, of gedeelte daarvan, dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als het belangrijkste gebouw is aan te merken.

1.43 hoofdverblijf
een gebouw of een deel van een gebouw dat:

òf door eenzelfde persoon of huishouden gebruikt wordt als woonruimte op een wijze die, ingevolge het bepaalde in artikel 24 tot en met 31 van de Wet gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens, noopt tot inschrijving van de bewoner(s) in de basisadministratie van de gemeente waarin dat gebouw is gelegen; hiervan is sprake indien er naar redelijke verwachting gedurende een half jaar ten minste twee derde van de tijd in het gebouw wordt verbleven;

òf indien betrokkene op meer dan één adres woont, het adres is waar hij naar redelijke verwachting gedurende een half jaar de meeste malen zal overnachten; met dien verstande dat van een gebruik als hoofdverblijf voorts wordt geacht sprake te zijn wanneer buiten het zomerseizoen (dat loopt van 1 mei tot 1 oktober) in een kalenderjaar ter plaatse meer dan 70 maal nachtverblijf wordt gehouden en door betrokkene niet aannemelijk is of kan worden gemaakt, dat elders over een hoofdverblijf kan worden beschikt.

1.44 horecabedrijf
een bedrijf of instelling, niet zijnde een discotheek/bardancing/nachtclub of pension/hotel, waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verkocht, waaronder begrepen een restaurant, een cafetaria/snackbar/ijssalon en een theetuin.

1.45 huishouden
onder een huishouden wordt verstaan een alleenstaande, dan wel twee of meer personen die een duurzame gemeenschappelijke huishouding voeren of willen voeren.

1.46 intensieve veehouderij
een agrarisch bedrijf met een bedrijfsvoering die geheel of in overwegende mate in gebouwen plaatsvindt en gericht is op het houden van dieren, zoals rundveemesterij, varkens-, vleeskalver-, pluimvee-, pelsdier-, geiten- of schapenhouderij of een combinatie van deze bedrijfsvormen, alsmede naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijfsvormen met uitzondering van grondgebonden melkveehouderijen.

1.47 kantoor
een ruimte of bij elkaar horende ruimten die bestemd is/zijn om voornamelijk te worden gebruikt voor administratieve werkzaamheden of dienstverlening.

1.48 kantoor- en praktijkruimte
een ruimte waarvan de aard en indeling zijn afgestemd op de uitoefening van administratieve, (para)medische, sociaalwetenschappelijke, juridische, therapeutische, kunstzinnige,

ontwerptechnische en andere hiermede vergelijkbare beroepen, door de bewoner(s) van de desbetreffende woning.

1.49 kampeermiddel
een al dan niet als bouwwerk aan te merken tent, tentwagen, kampeerauto, trekkershut, (sta) caravan of hiermee gelijk te stellen onderkomen, dat bestemd is voor recreatief verblijf en waarbij de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.50 karakteristiek gebouw
een gebouw dat wegens zijn verschijningsvorm of zijn cultuurhistorische betekenis van zodanig belang is voor het karakter van het desbetreffende deel van het plangebied, dat dit belang de toepassing van bijzondere voorschriften ten aanzien van de bouwmogelijkheden rechtvaardigt.

1.51 kas
een bouwwerk, bestaande uit onder meer een steun constructie en een afdichting van glas, bedoeld om gewassen te beschermen tegen weersinvloeden.

1.52 kunststoftunnel
een bouwwerk, bestaande uit onder meer een steunconstructie en een afdichting van kunststoffolie, bedoeld om gewassen te beschermen tegen weersinvloeden.

1.53 kleinschalig kamperen
een vorm van kamperen waarbij maximaal 25 kampeermiddelen voor een korte periode en uitsluitend tussen 15 maart en 31 oktober zijn toegestaan.

1.54 landgoed
een onroerende zaak, waarop bossen, landschappelijke beplanting, terreinen met natuurwaarde en/of waterpartijen, zijn gelegen rond een woon- en/of kantoorgebouw.

1.55 landschappelijke beplanting
opgaande, uit houtgewas bestaande beplanting, in hoofdzaak bestaande uit streekeigen soorten, ter verfraaiing van het landschap en/of ter inpassing van hierin voorkomende bouwwerken en werken.

1.56 landschappelijke waarde
de aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het waarneembare deel van het aardoppervlak, welke waarde bepaald wordt door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de levende en niet-levende natuur.

1.57 maatschappelijke voorzieningen / dienstverlening
educatieve, sociaal-medische, sociaal-culturele, levensbeschouwelijke, sport- en recreatieve voorzieningen/dienstverlening en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening.

1.58 mantelzorg
intensieve zorg of ondersteuning, die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt geboden aan een hulpbehoevende ten behoeve van zelfredzaamheid of participatie, rechtstreeks voortvloeiend uit een tussen personen bestaande sociale relatie, die

de gebruikelijke hulp van huisgenoten voor elkaar overstijgt, en waarvan de behoefte met een verklaring van een huisarts, wijkverpleegkundige of andere door de gemeente aangewezen sociaal - medisch adviseur kan worden aangetoond.

1.59 molen
bouwwerk bestemd en geschikt voor het benutten van windkracht.

1.60 molenwinkel
detailhandel door verkoop van zelf geproduceerde producten en op beperkte schaal aanverwante artikelen, eventueel aangevuld met agrarische producten afkomstig van bedrijven uit de omgeving.

1.61 monument
een bouwwerk of een werk dat van algemeen belang is wegens zijn schoonheid, zijn betekenis voor de wetenschap of zijn cultuurhistorische waarde en dat als zodanig is opgenomen in de lijst van beschermde monumenten van rijk of gemeente, waardoor op het desbetreffende bouwwerk of werk de Monumentenwet, respectievelijk de gemeentelijke monumentenverordening van toepassing is.

1.62 natuurwaarde
de aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door de hydrologie en door geologische, geomorfologische, bodemkundige en biologische elementen, zowel afzonderlijk, als in onderlinge samenhang.

1.63 nevenactiviteit
een ander gebruik naast het bestaande gebruik, maar daaraan ondergeschikt en waarbij het bestaande gebruik volwaardig blijft bestaan.

1.64 niet-agrarisch bedrijf
een bedrijf, niet-zijnde een agrarisch bedrijf, zoals dit bedrijf in de regels nader is benoemd.

1.65 niet-grondgebonden agrarische productie
de agrarische productie, waarbij het voortbrengen van producten niet afhankelijk is van de bodem waarop de productie plaatsvindt, dan wel waarbij het voortbrengen van producten in hoofdzaak plaatsvindt in gebouwen.

1.66 niet-permanente teeltondersteunende voorziening
voorzieningen zoals folies, insectengaas, acryldoek, wandelkappen, schaduwhallen, hagelnetten; deze teeltondersteunende voorzieningen kunnen op dezelfde locatie gebruikt worden zo lang de teelt dit vereist, met een maximum van 6 maanden.

Deze tijdelijke voorzieningen hebben een directe relatie met het grondgebruik;

1.67 omgevingsvergunning
een vergunning als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, zoals deze wet luidde ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

1.68 overkapping
een bouwwerk, bestaande uit onder meer een steunconstructie en een afdekking van kunststoffolie, bedoeld om gewassen te beschermen tegen weersinvloeden.

1.69 overnachtingsaccommodatie
Een overdekte en door wanden omsloten ruimte waarin door personen de nacht kan worden doorgebracht.

1.70 paardenbak
een buitenrijbaan ten behoeve van paardrij-activiteiten, met een bodem van zand, hout, boomschors of ander materiaal om de bodem te verstevigen en al dan niet voorzien van een omheining.

1.71 perceelsgrens
de scheiding tussen percelen, die niet aan éénzelfde eigenaar behoren dan wel niet door éénzelfde gebruiker worden benut.

1.72 productiegebonden detailhandel
detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, gerepareerd en/of toegepast in het productieproces, waarbij de detailhandelsfunctie ondergeschikt is aan de productiefunctie.

1.73 prostitutie
het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.74 seksinrichting
een voor publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden en waaronder in elk geval wordt verstaan een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon, seksbioscoop, seksautomaat, sekstheater of parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.75 supermarkt
een gebouw of een ruimte in een gebouw, dat door zijn inrichting kennelijk bedoeld is voor detailhandel, in (hoofdzakelijk) een grote verscheidenheid aan levensmiddelen, door middel van zelfbediening;

1.76 teeltondersteunende voorzieningen
voorzieningen in, op of boven de grond die door agrarische bedrijven met plantaardige teelten worden gebruikt om de volgende doelen na te streven:

verbetering van de productie, onder meer door teeltvervroeging en -verlating, terugdringing van onkruidgroei en beperking van vraatschade;
verbetering van de arbeidsomstandigheden, onder meer door gewassen verhoogd te telen of het bereiken van positieve effecten op milieu en water (bodembescherming, terugdringing onkruidbestrijding, effectief omgaan met water);
het voorkomen van schade door vorst;
met dien verstande dat dit niet geldt voor vollegrondsteelt zoals bij wijnbouw en/of aspergeteelt;

1.77 toename van ammoniakemissie
Er is sprake van een toename van ammoniakemissie wanneer de emissie N/ha/jaar meer bedraagt dan de emissie N/ha/jaar afkomstig van het ten tijde van de vaststelling van het plan aanwezige legale gebruik van de gronden en opstallen behorend tot het agrarische bedrijf.

Er is geen sprake van een toename van ammoniakemissie wanneer het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van de wijziging en/of uitbreiding van de bestaande veestapel en/of ten behoeve van de oprichting en/of wijziging en/of uitbreiding van mest- en/of organische (bij)productvergisting een stikstofdepositie veroorzaakt op voor stikstof gevoelige habitats in een Natura 2000-gebied die afzonderlijk en, ingeval het project of de handeling betrekking heeft op een inrichting als bedoeld in artikel 1.1, derde lid, van de Wet milieubeheer, in cumulatie met andere projecten of handelingen met betrekking tot dezelfde inrichting in de periode waarvoor het programma aanpak stikstof geldt, niet de van toepassing zijnde waarde(n) als bedoeld in artikel 2 leden 1 en 3 Besluit grenswaarden aanpak stikstofdepositie overschrijdt.

Onder 'programma aanpak stikstof' wordt verstaan het programma als bedoeld in artikel 1.13 van de wet Natuurbescherming.

1.78 volwaardig agrarisch bedrijf
een agrarisch bedrijf dat de arbeidsomvang heeft van tenminste één volledige arbeidskracht en waarvan de continuïteit ook op lange termijn in voldoende mate verzekerd is.

1.79 voorgevel
de lijn die gelijk loopt aan de naar de straat gerichte voorgevel van het hoofdgebouw en het verlengde daarvan. Van een hoofdgebouw gelegen op de hoek van meer dan 1 straat moeten alle gevels van het hoofdgebouw, gelegen aan de straatkant, gezien worden als voorgevel.

1.80 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
wet van 6 november 2008 (Stb. 496), houdende regels inzake een vergunningstelsel met betrekking tot activiteiten die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving en inzake handhaving van regelingen op het gebied van de fysieke leefomgeving (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht), zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan.

1.81 woning
een (gedeelte van een) gebouw, niet zijnde een woonwagen, dat dient voor de huisvesting van één huishouden.

1.82 woning/woningeenheid
een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van één huishouden.

1.83 woongebouw
een gebouw waarin meerdere wooneenheden aanwezig zijn met een gemeenschappelijke entree.

Artikel 2 Wijze van meten

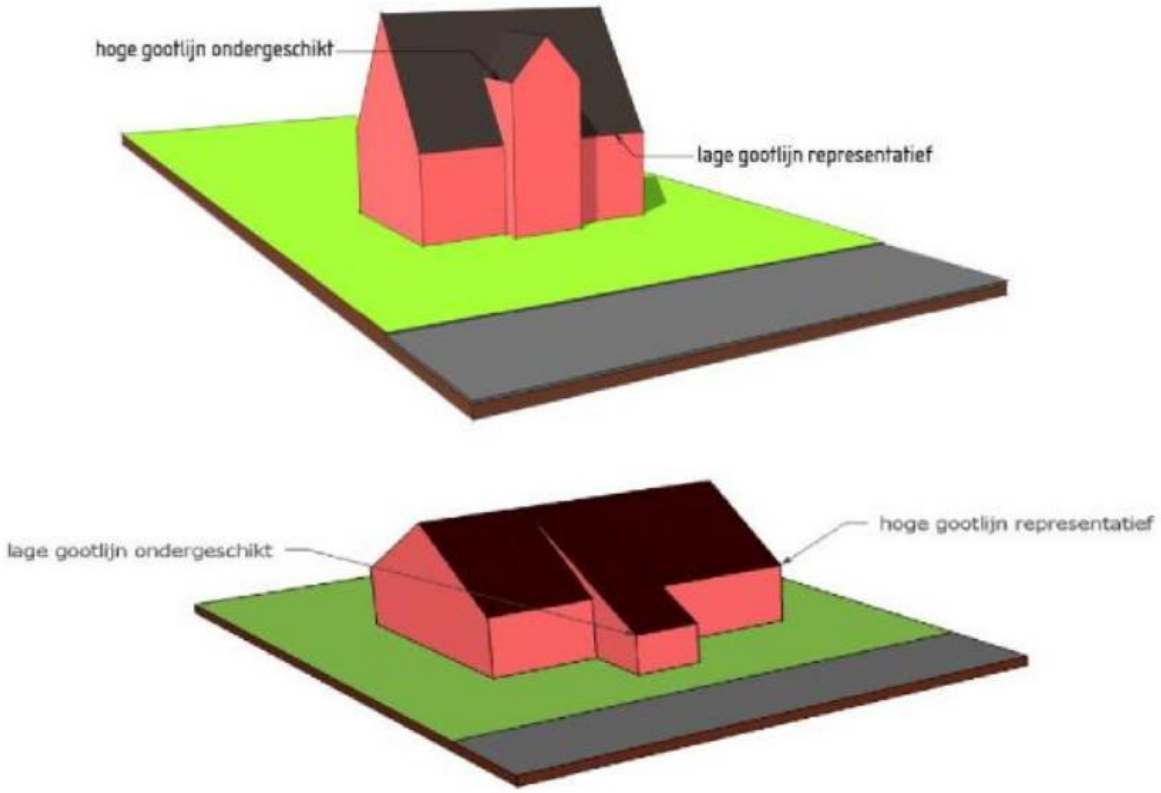
2.1 afstand tot de bouwperceelgrens
tussen de grenzen van een bouwperceel en enig punt van het op dat bouwperceel voorkomend (hoofd)gebouw, waar die afstand het kortst is.

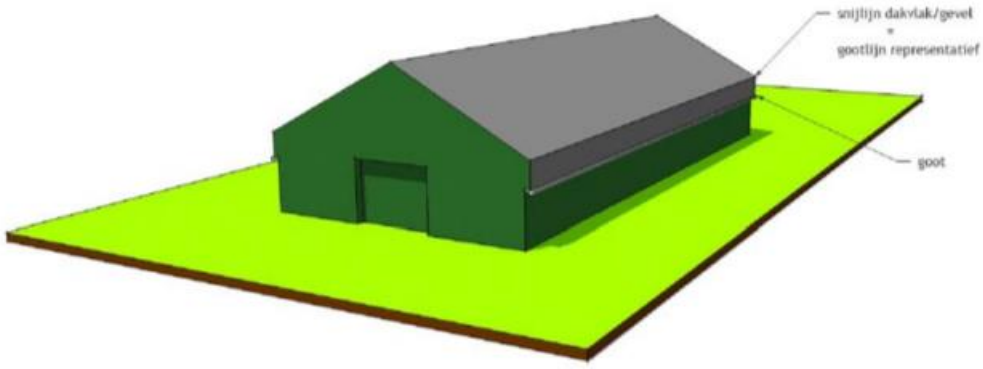
2.2 dakhelling
langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;

2.3 goothoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

Toelichting bij de goothoogte:
Als gootlijn wordt aangemerkt het snijpunt van het verticale gevelvlak met de bovenzijde van het aansluitende dakvlak.

De te toetsen goothoogte is die hoogte die representatief kan worden geacht voor de hoofdmassa. Onderstaande figuur toont voorbeelden wat onder de representatieve goothoogte wordt verstaan en wat onder ondergeschikte delen wordt verstaan. De ondergeschikte goothoogte mag niet meer dan 1/3e deel van de breedte van het dakvlak bedragen.





2.4 de bouwhoogte van een bouwwerk
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.5 de inhoud van een bouwwerk
Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.6 de oppervlakte van een bouwwerk
Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.7 de oppervlakte van een overkapping
tussen de buitenzijde van de afdekking van de overkapping, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van de overkapping.

2.8 peil

a. Voor bouwwerken, waarvan de hoofdtoegang of voorgevel zich bevindt binnen een maximale afstand van 5 meter tot de rand van de weg (inclusief stoep), geldt de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang.
b. Als aan een dijk wordt gebouwd en indien de voorgevel van een bouwwerk binnen een afstand van maximaal 5 meter uit de grens van de weg (dijk) ligt geldt de kruin van de dijk.
c. Als in of op de grens van water wordt gebouwd geldt het Nieuw Amsterdams Peil voor het bouwwerk.
d. In andere gevallen voor bouwwerken geldt de gemiddelde hoogte van het aanliggende, afgewerkte terrein, dat gelegen is binnen het desbetreffende bestemmingsvlak.

In algemene zin geldt dat:

e. Indien een bouwwerk aan meer dan één weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend.
f. Plaatselijke ophogingen aan de voet van het bouwwerk, die niet bij het verdere verloop van het terrein passen, blijven buiten beschouwing voor de hoogte van het peil. Ophogingen die noodzakelijk zijn voor de bouw, vallen niet onder deze plaatselijke ophogingen.
g. Voor een bouwwerk op een erf- of perceelgrens is het maatgevende peil aan die kant waar het aansluitend afgewerkt terrein het hoogst is.

2.9 Ondergeschikte bouwdelen
Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, gevel- en kroonlijsten,

regenpijpen, stoeptreden, luifels, balkons en overstekende daken, buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw-, c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 m bedraagt.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Agrarisch met waarden - Komgebied

3.1 Bestemmingsomschrijving

3.1.1
De op de verbeelding voor "Agrarisch met waarden - Komgebied" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. grondgebonden agrarische productie;
b. het weiden van dieren;
c. bijbehorende voorzieningen, huiserven, gaarden en opslag;
d. instandhouding, dan wel herstel en ontwikkeling, van de landschappelijke waarden en de natuurwaarden die eigen zijn aan een agrarisch komgebied;
e. watergangen en daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, de waterberging daaronder mede begrepen;
f. extensief dagrecreatief medegebruik.

3.1.2
voor zover de in artikel 3 lid 1.1 bedoelde gronden op de verbeelding zijn aangeduid als "bouwvlak", zijn deze gronden tevens bestemd voor:

a. niet-grondgebonden agrarische productie met bijbehorende voorzieningen en opslag, voor zover deze productie plaatsvindt als neventak van een bedrijf dat in hoofdzaak is gericht op de grondgebonden agrarische productie;
b. bijbehorende verwerking van agrarische producten, productiegebonden detailhandel en detailhandel in streekeigen agrarische producten;
c. ter plaatse van de aanduiding ‘paardenhouderij’ een agrarisch bedrijf wat is gericht op het fokken, houden en trainen van paarden;
d. een bedrijfswoning ter plaatse van de aanduiding ‘bedrijfswoning’.

3.1.3
Tot de landschappelijke waarden en de natuurwaarden die eigen zijn aan de in artikel 3 lid 1.1 bedoelde gronden worden gerekend:

a. landschappelijke openheid;
b. reliëf: een vlakke ligging met plaatselijk dijken en kaden;
c. waterhuishouding: een relatief hoog grond- en oppervlaktewaterpeil;
d. grondgebruik: een agrarisch gebruik, overwegend als grasland;
e. verkaveling: een grootschalige, regelmatige en rechthoekige blokverkaveling;
f. opgaande beplanting: plaatselijk erf-, kavelgrens- en wegbeplantingen en bosjes, met als meest kenmerkende boomsoorten (knot)wilgen en populieren;
g. bebouwing: plaatselijk verspreid liggende bebouwing;
h. flora: natte, halfnatuurlijke, kruidenrijke graslanden, met plaatselijk, in waterlopen, water-, moeras- en rietvegetaties en met plaatselijk opgaande beplantingen met bijbehorende onderbegroeiing;
i. fauna: weidevogels, waaronder met name weidevogels met een specifieke voorkeur voor natte weidegebieden (zoals grutto en tureluur), watervogels (waaronder eenden, ganzen en zwanen), en diverse soorten amfibieën.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Bouwregels binnen de bouwvlakken

3.2.1.1
Op de gronden met de bestemming "Agrarisch met waarden - Komgebied", voor zover dit betreft de agrarische bouwvlakken, mogen uitsluitend worden gebouwd:

a. bedrijfsgebouwen ten behoeve van de bestemming;
b. maximaal één bedrijfswoning per volwaardig agrarisch bedrijf; met dien verstande dat de bedrijfswoning gevestigd wordt ter plaatse van de aanduiding ‘bedrijfswoning’;
c. bijbehorende bouwwerken ten behoeve van de woning;
d. paardenbak met aansluitende paddocks;
e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming.

3.2.1.2
Bij de bouw van de in artikel 3 lid 2.1.1 bedoelde bouwwerken, voor zover het betreft gebouwen, mag de afstand tot de perceelsgrens niet minder bedragen dan 5 m.

3.2.1.3
Bij de bouw van de in artikel 3 lid 2.1.1 sub b bedoelde bedrijfswoningen dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:
a. de inhoud mag niet meer bedragen dan 750 m^3;
b. de hoogte mag niet meer bedragen dan 12 m;
c. de goothoogte mag niet meer bedragen dan 6 m;

met dien verstande dat, indien de bestaande inhoud, hoogte of goothoogte groter respectievelijk hoger is, deze grotere of hogere maat maatgevend is.

3.2.1.4
Bij de bouw van de in artikel 3 lid 2.1.1 sub a bedoelde bedrijfsgebouwen dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:
a. kassen en permanente kunststoftunnels zijn uitsluitend toegestaan indien het gebruik daarvan in het verlengde van de hoofdteelt ligt en het gezamenlijke oppervlak niet meer bedraagt dan 1.500 m^2;
b. van de gezamenlijke bedrijfsgebouwen ten behoeve van de niet-grondgebonden agrarische productie mag het totale oppervlak niet meer bedragen dan 750 m^2;
c. van de gezamenlijke bedrijfsgebouwen ten behoeve van de volgens artikel 5 lid 1.2 toegestane nevenactiviteiten mag het totale oppervlak niet meer bedragen dan 25% van het oppervlak van de bedrijfsgebouwen, tot een maximum van 350 m^2;
d. de hoogte mag niet meer bedragen dan 9 m, met dien verstande dat de hoogte van kassen en kunststoftunnels niet meer mag bedragen dan 7 m;
e. de goothoogte mag niet meer bedragen dan 5 m;
f. bij aanvraag voor een Omgevingsvergunning voor verlenging van het bestaande bedrijfsgebouw moet een bodemonderzoek NEN5740 worden aangeleverd.

3.2.1.5
Bij de bouw van de in artikel 3 lid 2.1.1 sub c bedoelde bijbehorende bouwwerken dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:
a. het totale oppervlak van de bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan 75 m^2;
b. de hoogte mag niet meer bedragen dan 7 m;
c. de goothoogte mag niet meer bedragen dan 3 m.

3.2.1.6
Bij de bouw van het bedoelde in artikel 3 lid 2.1.1 sub d dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:
a. maximaal één paardenbak met aansluitend paddock mogen worden gerealiseerd;
b. de oppervlakte van de paardenbak met de aangesloten paddocks mag maximaal 1.800 m2 bedragen;
c. de bouwhoogte van de bouwwerken ten behoeve van de paddocks bedraagt niet meer dan 2m.

3.2.1.7
Bij de bouw van de in artikel 3 lid 2.1.1 sub e bedoelde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, dienen de volgende bepalingen in acht te worden genomen:
a. de hoogte van erfafscheidingen mag niet meer bedragen dan 2,5 m;
b. de hoogte van mest- en voedersilo's en bio-installaties mag niet meer bedragen dan 9 m;
c. de wandhoogte van mestbassins mag niet meer bedragen dan 4 m;

d. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 9 m.

3.2.2 Bouwregels buiten de bouwvlakken

3.2.2.1
Op de gronden met de bestemming "Agrarisch met waarden - Komgebied", voor zover gelegen buiten de bouwvlakken, mogen uitsluitend worden gebouwd:
a. molens ten behoeve van de waterhuishouding;
b. overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming.

3.2.2.2
Bij de bouw van de in artikel 3 lid 2.2.1 sub a bedoelde molens mag de hoogte niet meer bedragen dan 6 m.

3.2.2.3
Bij de bouw van de in artikel 3 lid 2.2.1 sub b bedoelde overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:
a. de oppervlakte mag niet meer bedragen dan 10m^2;
b. de hoogte mag niet meer bedragen dan 2,5 m.

3.3 Afwijken van de bouwregels

3.3.1 Algemeen
Tot het afwijken van het bepaalde in artikel 3 lid 3.2 en artikel 3 lid 3.3 wordt pas overgegaan, indien hierdoor:
a. de functies en waarden die in het plan aan de desbetreffende en aan de omliggende gronden zijn toegekend, of de mogelijkheden tot het herstel of de ontwikkeling van deze waarden, niet blijvend onevenredig worden geschaad;
b. geen strijdigheid ontstaat met de Omgevingsvisie gemeente Buren;
c. voor zover het betreft gronden gelegen buiten de bouwvlakken, uit een nader onderzoek is gebleken dat hierdoor de landschappelijke waarden en de natuurwaarden die eigen zijn aan de desbetreffende gronden, of de mogelijkheden tot het herstel of de ontwikkeling van deze waarden, niet blijvend onevenredig worden geschaad en, in geval het bouwwerken betreft, van tevoren in voldoende mate is verzekerd dat wordt voorzien in de aanleg van een landschappelijke beplanting ter inpassing van de bouwwerken die door het verlenen van de afwijking mogelijk worden gemaakt.

3.3.2
Burgemeester en Wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 3 lid 2.2.1 voor de bouw van een in artikel 3 lid 2.2.1 sub a of artikel 3 lid 2.2.1 sub d bedoeld bouwwerk dat de grenzen van een bouwvlak overschrijdt, indien en voor zover:
a. het bouwwerk niet of niet doelmatig in zijn geheel op het bouwvlak kan worden opgericht;
b. de overschrijding van de grens van het bouwvlak niet meer bedraagt dan 15 m;
c. indien het een bedrijfsgebouw betreft, de oppervlakte van het gedeelte dat de grenzen van het bouwvlak overschrijdt niet meer bedraagt dan 300 m^2.

3.4 Specifieke gebruiksregels
Als gebruik in strijd met de bestemming "Agrarisch met waarden - Komgebied", dat ingevolge artikel 3 is verboden, wordt in ieder geval begrepen:
a. een gebruik als volkstuin;
b. een gebruik voor niet-grondgebonden agrarische productie;
c. een gebruik voor de verwerking van agrarische producten, voor zover dit gebruik meer bedraagt dan 250 m^2 en een gebruik voor productiegebonden detailhandel en detailhandel in streekeigen agrarische producten, voor zover dit gebruik meer bedraagt dan 50 m^2;
d. de opslag van mest buiten de agrarische bouwvlakken;
e. de opslag van goederen en materieel in de openlucht en buiten de agrarische bouwvlakken;
f. de opslag van goederen en materieel in de openlucht en op de agrarische bouwvlakken, voor zover de hoogte van de opslag meer bedraagt dan 4 m;

g. de plaatsing van kampeermiddelen;
h. het houden van meer dan 100 paarden of pony's, waarbij dieren in opfok jonger dan 3 jaar niet wordt meegeteld.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels
Burgemeester en Wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het toegestane gebruik volgens het bepaalde in artikel 3 lid 1 voor het verlenen van huisvesting van seizoenarbeiders, met dien verstande dat:

a. de huisvesting uitsluitend bedoeld is voor seizoenarbeiders die tijdelijk werkzaam zijn voor het betreffende agrarische bedrijf;
b. het betreft wisselend gebruik, afhankelijk van de bedrijfsmatige noodzaak in de productiegebonden seizoenen;
c. de aanwezige bedrijfsgebouwen voor dit doel mogen worden ingericht voor een overnachtingsaccommodatie, die niet geschikt is voor zelfstandige bewoning, en/of daarbij behorende voorzieningen;
d. indien aangetoond wordt dat onvoldoende ruimte aanwezig is binnen de aanwezige bedrijfsgebouwen deze voor dit doel ook mogen worden uitgebreid, waarbij de regels voor bedrijfsgebouwen overeenkomstig deze regel van toepassing zijn;
e. indien mogelijkheden voor de in artikel 5 lid 5 sub c genoemde overnachtingsaccommodatie redelijkerwijs ontbreken, in plaats daarvan en maximaal gedurende 4 aaneengesloten maanden, binnen het bouwvlak tijdelijke mobiele woonunits mogen worden geplaatst, met geen groter gezamenlijk oppervlak dan 100 m^2, geen hogere hoogte dan 3 m en mits wordt voorzien in een doeltreffende landschappelijke inpassing;
f. aangetoond wordt dat de omvang van de overnachtingsaccommodatie en/of het aantal te realiseren woonunits is afgestemd op de behoefte aan tijdelijke arbeidskrachten;
g. van de in artikel 5 lid 5 sub e genoemde periode kan worden afgeweken indien aangetoond wordt dat de aard van de agrarische bedrijfsvoering noodzaakt tot de huisvesting van seizoenarbeiders buiten de genoemde periode;
h. de functies en waarden die in het plan aan de desbetreffende en aan de omliggende gronden zijn toegekend, niet blijvend onevenredig worden geschaad;
i. geen strijdigheid ontstaat met de Omgevingsvisie gemeente Buren;
j. voor zover het betreft gronden gelegen buiten de bouwvlakken, uit een nader onderzoek is gebleken dat hierdoor de landschappelijke waarden en de natuurwaarden die eigen zijn aan de desbetreffende gronden, of de mogelijkheden tot het herstel of de ontwikkeling van deze waarden, niet blijvend onevenredig worden geschaad en, in geval het bouwwerken betreft, van tevoren in voldoende mate is verzekerd dat wordt voorzien in de aanleg van een landschappelijke beplanting ter inpassing van de bouwwerken die door het verlenen van de omgevingsvergunning mogelijk worden gemaakt.

3.6 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen gebouwen zijnde, of van werkzaamheden

3.6.1 Algemeen

3.6.1.1
Het is verboden binnen de bestemming "Agrarisch met waarden- Komgebied", voor zover dit niet betreft de bouwvlakken, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

a. werken en werkzaamheden die direct zijn gericht op het storten, deponeren of op andere wijze opslaan van grond, puin of afvalmaterialen, voor zover deze van elders zijn aangevoerd;
b. het vellen, rooien of beschadigen van houtgewas, geen agrarisch productiebos, productieboomgaard, zacht-fruitopstand, (boom)kwekerij of windsingel zijnde, voor zover dit niet betreft de verzorging van de aanwezige houtopstanden;
c. het afgraven, ophogen of egaliseren van gronden;
d. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen, voor zover het niet betreft wegen en paden ten behoeve van het normale agrarische gebruik;
e. het graven, verbreden, verdiepen of dempen van waterpartijen, watergangen, of het aanbrengen van drainagevoorzieningen;

3.6.1.2
Het in artikel 3 lid 6.1.1 vervatte verbod geldt niet voor:

a. werken en werkzaamheden binnen het kader van het normale onderhoud, beheer of herstel van de functies, die het plan aan de gronden toekent;
b. werken en werkzaamheden voor zover het betreft de herplant van een houtopstand, waaronder begrepen een productieboomgaard, zacht-fruitopstand, (boom)kwekerij of windsingel;
c. werken en werkzaamheden, voor zover daarvoor, op het tijdstip van het van kracht worden van het plan, reeds een vergunning is verleend ingevolge de Ontgrondingenwet;
d. werken en werkzaamheden die ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren;
e. werken en werkzaamheden die zijn bedoeld om de directe gevolgen van calamiteiten of plagen te beperken;
f. werken en werkzaamheden ten aanzien waarvan door Burgemeester en Wethouders is medegedeeld dat deze, wat aard en omvang betreft, van zodanige ondergeschikte betekenis zijn, dat voor de uitvoering daarvan geen omgevingsvergunning wordt vereist.

3.6.1.3
Burgemeester en Wethouders gaan pas over tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, als bedoeld artikel 3 lid 6.1.1 indien uit een nader onderzoek is gebleken dat door de beoogde werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvan te verwachten directe of indirecte gevolgen, de landschappelijke waarden en de natuurwaarden, waaronder, in zoverre artikel 3 lid 6.1.1 sub f artikel 3 lid 6.1.1 sub g van toepassing zijn, de waarden als weidevogelgebied, die eigen zijn aan de desbetreffende gronden, of de mogelijkheden tot het herstel of de ontwikkeling van deze waarden, niet blijvend onevenredig worden geschaad.

Artikel 4 Waarde – Archeologisch onderzoeksgebied – 2

4.1 Bestemmingsomschrijving
De voor "Waarde - Archeologisch onderzoekgebied-2" aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van de archeologische waarden.

4.2 Bouwregels
Op gronden met de bestemming “Waarde - Archeologisch onderzoekgebied-2” mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, voor zover deze zijn toegestaan voor de andere voor deze gronden aangegeven bestemmingen:

a. indien het bouwwerken betreft waarbij de grondwerkzaamheden niet dieper reiken dan 30 cm;
   of:
b. indien het bouwwerken betreft met geen grotere oppervlakte dan 2000 m^2;
   of;
c. indien het bouwwerk dient ter vervanging van een bestaand bouwwerk, waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid;
   of:
d. indien het bouwwerk is gesitueerd binnen 3 m uit de fundering van een bestaand gebouw;
   of:
e. indien het betreft bouwwerken die voor archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn.

4.3 Afwijken van de bouwregels
Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 4 lid 2 voor de bouw van bouwwerken, indien en voor zover deze zijn toegestaan voor de in de bestemmingsomschrijving van dit artikel bedoelde, eveneens voor deze gronden aangegeven, andere bestemmingen, en uit een nader onderzoek is gebleken dat hierdoor de archeologische waarden die eigen zijn aan de desbetreffende gronden niet blijvend onevenredig worden geschaad, dan wel indien deze archeologische waarden kunnen en zullen worden veiliggesteld door het uitvoeren van een archeologisch onderzoek.

4.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde

4.4.1
Het is verboden binnen de gronden met de bestemming “Waarde - Archeologisch onderzoekgebied-2” de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden:

a. het afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden;
b. het graven of vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren of het aanbrengen van drainage;
c. het verwijderen van bestaande funderingen;
d. het verlagen van het waterpeil;
e. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
f. het uitvoeren van heiwerken en/of indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem;
g. het aanplanten van een houtopstand, waaronder begrepen een bos, boomgaard, zacht-fruitopstand, (boom)kwekerij of windsingel, of het rooien daarvan waarbij stobben worden verwijderd;
h. het aanleggen, verbreden of verharden van wegen, voet-, ruiter- of rijwielpaden/- banen of parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen;
i. het aanleggen van nieuwe ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

4.4.2
Het in artikel lid 4.1 vervatte verbod geldt niet voor:

a. werken en werkzaamheden in de bodem tot een diepte van 0,30 m onder het bestaande maaiveld of werken en werkzaamheden die geen grotere oppervlakte betreffen dan 2000 m^2;
b. werken en werkzaamheden voor zover het betreft voortzetting van de bestaande agrarische teelt, of, indien (uit historisch (kaart)materiaal blijkt dat) sprake is van wisselteelt met een ten opzichte van het voorgaande gewas diepwortelender gewas, daardoor geen sprake is van een in verband met het archeologisch belang nadeliger verstoring van de bodem;
c. werken en werkzaamheden ten behoeve van laanboomteelt en fruitteelt;
d. werken en werkzaamheden die het gewone onderhoud betreffen, met inbegrip van onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande oppervlakteverhardingen, beplantingen langs wegen en bestaande tracés van kabels en leidingen;
e. werken en werkzaamheden, indien en voor zover daarvoor, op het tijdstip van het van kracht worden van het plan, reeds een omgevingsvergunning is verleend;
f. werken en werkzaamheden die ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren;
g. werken en werkzaamheden die zijn bedoeld om de directe gevolgen van calamiteiten of plagen te beperken;
h. werken en werkzaamheden die archeologisch onderzoek betreffen.

4.4.3
Een omgevingsvergunning, zoals bedoeld in artikel 4 lid 4.1, kan alleen worden verleend, indien uit een nader onderzoek is gebleken dat hierdoor de archeologische waarden die eigen zijn aan de desbetreffende gronden niet blijvend onevenredig worden geschaad, dan wel indien deze archeologische waarden kunnen en zullen worden veiliggesteld.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 5 Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 6 Algemene bouwregels

6.1 Overschrijding van bouwgrenzen

Van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mag met een omgevingsvergunning afgeweken worden van het bepaalde in hoofdstuk 2 van deze regels, ten behoeve van tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappen(huizen), galerijen, hellingbanen, funderingen, balkons, entreeportalen, veranda's en afdaken, mits:

a. de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
b. de bouwhoogte van entreeportalen en veranda's niet meer bedraagt dan de bouwhoogte van de eerste bouwlaag van het betreffende gebouw;
c. de breedte van entreeportalen en veranda's niet meer bedraagt dan 50% van de breedte van de betreffende gevel van het gebouw.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

7.1 Strijdig gebruik

Onder gebruik in strijd met de regels van dit plan wordt in ieder geval verstaan:

a. gebruik als seksinrichting;
b. gebruik als escortbedrijf,
c. gebruik als smartshop;
d. gebruik als coffeeshop;
e. gebruik als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, anders dan als stort- en/of opslagplaats voor normaal gebruik;
f. het gebruik van gronden en opstallen voor de plaatsing van kampeermiddelen;
g. het gebruik als tennisbaan, vijver groter dan 10 m^2, zwembad groter dan 10 m^2 en (midget)golf;
h. het gebruik ten behoeve van een geluidzoneringsplichtige inrichting;
i. het gebruik van vrijstaande bijgebouwen en bedrijfsgebouwen voor bewoning.

7.2 Afwijken van de algemene gebruiksregels

Burgemeester en Wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in artikel 7 lid 1, indien en voor zover strikte toepassing zou leiden tot een niet door dringende redenen gerechtvaardigde beperking van het meest doelmatige gebruik.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

8.1 Vrijwaringszone – weg

8.1.1 Aanduidingsomschrijving

De op de verbeelding als "Vrijwaringszone - weg" aangewezen gronden zijn bestemd voor de bescherming van het gebruik van de naastgelegen verkeerswegen, met dien verstande dat de gronden tevens zijn bestemd voor de op de verbeelding eveneens aangegeven overige bestemmingen.

8.1.2 Bouwregels

a. Op de gronden met de aanduiding "Vrijwaringszone - weg", in zoverre niet behorend tot de in Verkeer bedoelde gronden, mogen geen bouwwerken worden gebouwd.
b. Uitgezonderd is de aanleg van een paardenbak binnen het bouwvlak.

8.1.3 Afwijken van de bouwregels

8.1.3.1 Algemeen
Tot het afwijken van het bepaalde in artikel 8 lid 1.3.2 wordt pas overgegaan, indien hierdoor:

a. de functies en waarden die in het plan aan de desbetreffende en aan de omliggende gronden zijn toegekend, niet blijvend onevenredig worden geschaad;
b. geen strijdigheid ontstaat met de Omgevingsvisie gemeente Buren;
c. gehoord de betrokken wegbeheerder, is gebleken dat hierdoor de belangen van de bescherming van de besbetreffende verkeerswegen, of de veiligheid van mensen, dieren en goederen, niet blijvend onevenredig worden geschaad.

8.1.3.2
Burgemeester en Wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 8 lid 1.2, voor de bouw van bouwwerken, indien en voor zover deze zijn toegestaan voor de in artikel 8 lid 1.1 bedoelde, eveneens op de verbeelding voor deze gronden aangegeven, overige bestemmingen.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

9.1 Algemeen
Bij het verlenen van vrijstelling volgens het bepaalde in dit artikel wordt eerst overgegaan, indien hierdoor:

a. de functies en waarden die in het plan aan de desbetreffende en aan de omliggende gronden zijn toegekend, of de mogelijkheden tot het herstel of de ontwikkeling van deze waarden, niet blijvend onevenredig worden geschaad;
b. geen strijdigheid ontstaat met de aan het plan ten grondslag liggende gemeentelijke visie.

9.2 Bed & breakfast
Burgemeester en Wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van de regels van het plan voor de inrichting en het gebruik van woningen ten behoeve van bed & breakfast, indien en voor zover:

a. het betreft een (bedrijfs)woning;
b. niet meer dan 3 slaapkamers met elk 2 slaapplaatsen van de betreffende woning worden ingericht en gebruikt voor bed & breakfast;
c. het gebruik van een aangebouwd bijgebouw dat direct door middel van ten hoogste één verbinding vanuit de woning toegankelijk is, is toegestaan, mits geen grotere afstand dan 8 m wordt overbrugd en de verbindingsruimte direct toegang geeft tot de als bed & breakfast voorziening gebruikte ruimte in het bijgebouw;
d. de bed & breakfast voorziening niet functioneert als een zelfstandige woning;
e. parkeren plaats vindt op eigen terrein;
f. van tevoren in voldoende mate is verzekerd dat het beoogde gebruik geen onevenredig nadelige gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen of voor de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven.

9.3 Grenzen en aanduidingen
Het bevoegd gezag kan , mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan ten behoeve van:

a. het afwijken van bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en overige aanduidingen in het horizontale vlak, indien en voor zover afwijking noodzakelijk is in verband met de uitmeting van het terrein en er geen dringende redenen zijn die zich tegen de afwijking verzetten, mits de afwijking ten opzichte van hetgeen in het plan is aangegeven niet meer bedraagt dan 2,5 m;
b. het afwijken van bouwgrenzen en overige aanduidingen in het horizontale vlak, niet zijnde bestemmingsgrenzen, indien en voor zover afwijking noodzakelijk is uit een oogpunt van doelmatig gebruik van de grond, mits de afwijking ten opzichte van hetgeen in het plan is aangegeven niet meer bedraagt dan 2,5 m;

c. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m.

9.4 Kleine uitbouwen woningen

Burgemeester en Wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van de regels van het plan voor de bouw van kleine uitbouwen aan woningen, indien en voor zover:

a. de overschrijding van een krachtens het plan aangegeven begrenzing niet meer bedraagt dan 2 m;
b. de oppervlakte van de uitbouw niet meer bedraagt dan 6 m^2.

9.5 Kleinschalige voorzieningen in de toeristische en recreatieve sector

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan voor het gebruik van gronden ten behoeve van kleinschalige voorzieningen in de toeristische en recreatieve sector, mits voldaan wordt aan het volgende:

a. de voorzieningen zijn uitsluitend toegestaan in het achtererfgebied;
b. op eigen terrein dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid;
c. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van het woon- en leefmilieu;
d. er vindt geen milieubelemmering plaats voor omliggende functies en bedrijven;
e. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de verkeersveiligheid;
f. er ontstaat geen onevenredige verkeers- en parkeeroverlast voor de omgeving.

9.6 Minicampings

Burgemeester en Wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van de regels van het plan voor de aanleg en het gebruik van gronden als recreatief nachtverblijf in de vorm van kleinschalig kamperen, indien en voor zover:

a. de minicamping een nevenactiviteit bij een woning betreft;
b. de minicamping binnen een afstand van 70 m tot de bijbehorende woning en op een afstand van tenminste 50 m van enige andere woning is gelegen;
c. van tevoren in voldoende mate is verzekerd dat het beoogde gebruik geen ontoelaatbare invloed heeft op het woon- en leefmilieu van de omliggende woningen en/of agrarische en andere bedrijven;
d. voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid op eigen erf;
e. zorg gedragen wordt voor een inpassing in de omgeving met landschappelijke beplanting;
f. sanitaire voorzieningen óf binnen de bestaande (bedrijfs)bebouwing dienen te worden gerealiseerd óf, uitsluitend voor zover het gronden betreft die zijn gelegen binnen of direct aansluiten aan de bestemming “Agrarisch met waarden - Oeverwalgebied", binnen maximaal één extra gebouw ten behoeve van sanitaire voorzieningen met geen groter oppervlak dan 50 m^2, geen grotere goothoogte dan 3 m en geen grotere hoogte dan 7 m.

9.7 Nutsvoorzieningen

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan ten behoeve van de bouw van bouwwerken voor nutsvoorzieningen zoals pompgemalen, verdeel-, regel- of transformatorruimten, telefooncentrales, telefooncellen, geldautomaten en abri's, waarvan de inhoud niet meer mag bedragen dan 50 m^3 en de hoogte niet meer mag bedragen dan 3 m, alsmede voor beeldhouwwerken en daarmee gelijk te stellen kunstzinnige elementen met geen grotere hoogte dan 6 m en lichtmasten en vlaggenmasten met geen grotere hoogte dan 10 m.

9.8 Tennisbanen, vijvers, zwembaden, (midget)golf, theetuinen en buitenexposities voor galeries

Burgemeester en Wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van de regels van het plan voor de aanleg van en het gebruik van gronden als tennisbaan, vijver, zwembad geen gebouw zijnde, (midget)golf, theetuin en buitenexpositie voor een galerie, met dien verstande dat:

a. het uitsluitend gronden betreft die niet verder dan 70 m uit de gevel van het hoofdgebouw van de bijbehorende woning zijn gelegen, op een afstand van tenminste 5 m tot een perceelgrens zijn gelegen en niet zijn gelegen binnen de aanduiding "Vrijwaringszone - Weg;
b. uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van het gebruik waarvan afwijking wordt verleend met geen grotere hoogte dan 2,5 m mogen worden gebouwd, met dien verstande dat, voor zover het tennisbanen betreft, bijbehorende hekwerken geen grotere hoogte mogen hebben dan 4 m;

c. het bepaalde ten aanzien van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden bij de betreffende bepalingen van het plan waarvan afwijking wordt verleend, tevens in acht wordt genomen;
d. ingeval van theetuin en buitenexpositie voor galeries voorzien wordt in parkeergelegenheid op eigen terrein.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

10.1 Archeologische waarden

10.1.1 Verwijderen dubbelbestemming
Burgemeester en wethouders kunnen het plan, met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, wijzigen ten aanzien van de gronden met de bestemmingen "Waarde – Archeologisch onderzoekgebied - 1", "Waarde – Archeologisch onderzoek gebied - 2", "Waarde – Archeologisch onderzoekgebied - 3" of "Waarde – Archeologisch waardevol gebied", waarbij de bestemming geheel of gedeeltelijk vervalt indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betreffende gronden geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn, dan wel er niet langer archeologische begeleiding of zorg nodig is.

10.1.2 Toevoegen dubbelbestemming
Burgemeester en wethouders kunnen het plan, met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, wijzigen waarbij gronden alsnog worden bestemd tot "Waarde – Archeologisch onderzoekgebied - 1", "Waarde – Archeologisch onderzoek gebied - 2", "Waarde – Archeologisch onderzoekgebied - 3" of "Waarde – Archeologisch waardevol gebied", indien uit archeologisch onderzoek blijkt dat ter plaatse behoudenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn.

10.2 Nutsvoorzieningen
Burgemeester en wethouders kunnen het plan, met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 lid 1 sub a van de Wet ruimtelijke ordening, wijzigen waarbij gronden worden bestemd voor de bouw van bouwwerken voor verdeel-, regel- en transformatorruimten, met dien verstande dat:
a. de bouwhoogte niet meer dan 5 m mag bedragen;
b. de inhoud niet meer dan 150 m³ mag bedragen.

Artikel 11 Voorrangsregeling dubbelbestemmingen

11.1
Wanneer in het plan gronden zijn aangewezen voor één of meer dubbelbestemmingen, moet de voorrangsregeling volgens artikel 10 lid 2 en artikel 10 lid 3 in acht genomen worden.

11.2
De bouwmogelijkheden op grond van de overige voor de gronden of gebouwen geldende bestemmingen vervallen met dien verstande dat bouwwerken overeenkomstig die bestemmingen wel mogelijk zijn voor zover dit uitdrukkelijk in de regels van de dubbelbestemming is aangegeven.

11.3
Wanneer in het plan gronden zijn aangewezen voor meer dan één dubbelbestemming, mogen op grond van de ene dubbelbestemming geen bouwwerken worden toegelaten indien deze op grond van één van de andere dubbelbestemmingen niet toelaatbaar zijn.

11.4
In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de bepalingen van de dubbelbestemming "Leiding - Gas" vóór de bepalingen die op grond van andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn. Verder geldt voor zover de op de verbeelding weergegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, dat de dubbelbestemming "Leiding - Gas" voorrang krijgt.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 12 Overgangsrecht

12.1 Overgangsrecht bouwwerken

12.1.1 Algemeen
Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

12.1.2 Afwijking
Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het bepaalde in artikel 5 lid 1.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 6 lid 1.1 met maximaal 10%.

12.1.3 Uitzondering
Artikel 5 lid 1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning of in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

12.2 Overgangsrecht gebruik

12.2.1 Algemeen
Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

12.2.2 Verbod verandering gebruik
Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in artikel 6 lid 2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

12.2.3 Verbod hervatting strijdig gebruik
Indien het gebruik, bedoeld in artikel 6 lid 2.1, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

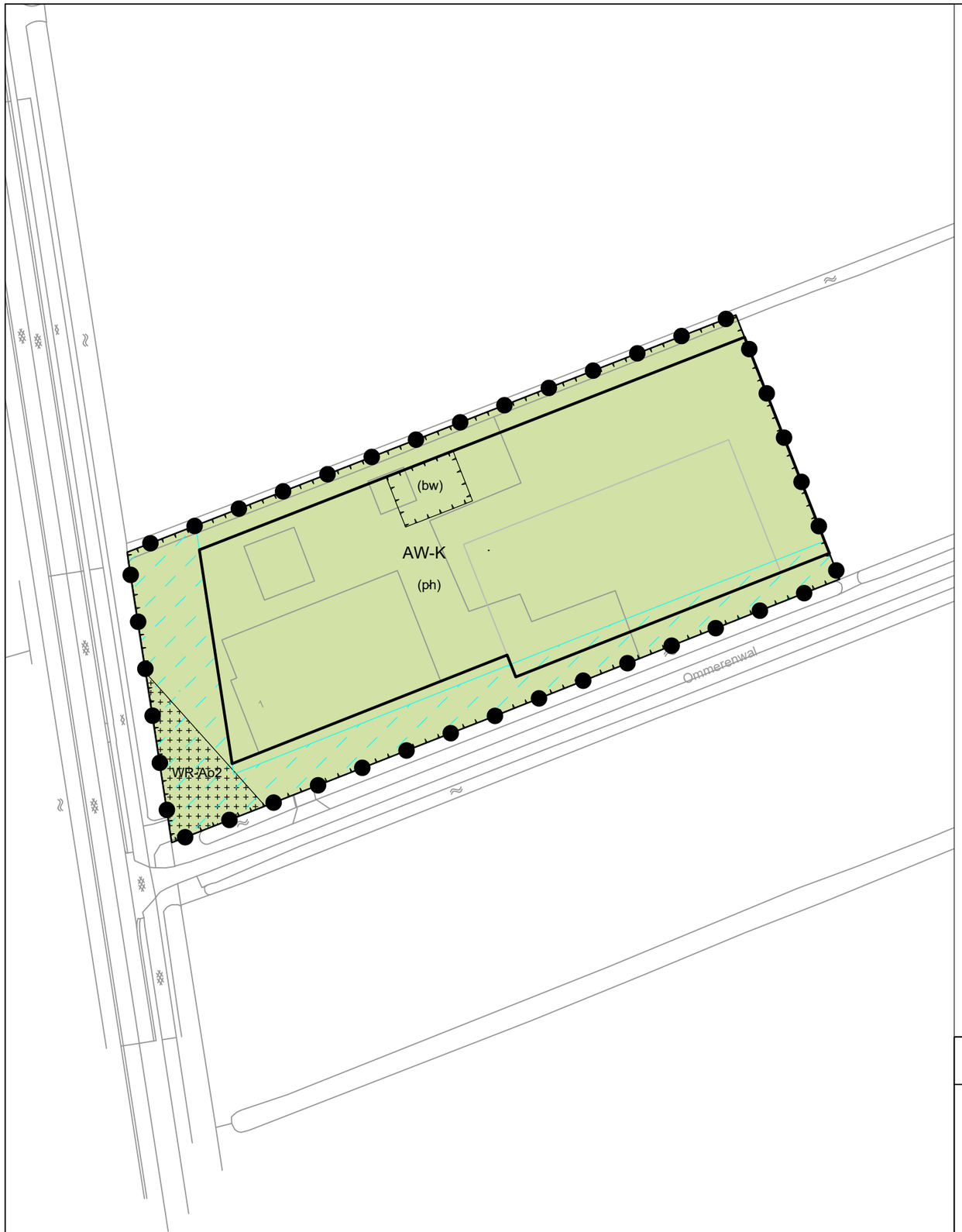
12.2.4 Uitzondering
Artikel 6 lid 2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 13 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan “Ommerenwal 1 te Ommeren”

BIJLAGEN

Bijlage 1: Toelichting
Bijlage 2: Verbeelding



Enkelbestemmingen

Plangebied

Enkelbestemmingen

AW-K — Agrarisch met waarden - Komgebied

Dubbelbestemmingen

WR-Ao2 — Waarde - Archeologisch onderzoekgebied - 2

Gebiedsaanduidingen

vrijwaringszone - weg

Functieaanduidingen

(bw) — bedrijfswoning

(ph) — paardenhouderij

Bouwvlakken

bouwvlak

Bestemmingsplan

Ommerenwal 1
Ommeren
Gemeente Buren

Opdrachtgever: HDD advies

Status: ontwerp

Noordpijl

Get.:	Datum:
MGS	16-05-2022
Formaat:	Schaal:
A3	1:1000

Tekeningnummer:
NL.IMRO.0214.OMMOmmerenwal1-BON1

HDD advies

ONTWERPBESLUIT HOGERE GELUIDGRENSWAARDEN (WET GELUIDHINDER)

Besluit van burgemeester en wethouders van de **gemeente Buren**, voor de **vaststelling van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting**. Dit volgens artikel 83 van de Wet geluidhinder, in samenhang met artikel 110a, eerste lid van de Wet geluidhinder.

Dit voor de vaststelling van het bestemmingsplan wijzigingsplan **Ommerenwal 1 te Ommeren**, in de gemeente Buren.

Aanleiding

De gemeente Buren heeft het plan om in Ommeren een woning mogelijk te maken op het adres Ommerenwal 1. Voor het plan is een wijziging van het bestemmingsplan in voorbereiding. Daarvoor is een geluidsonderzoek uitgevoerd. Uit dat onderzoek blijkt dat bij de woning de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder overschreden wordt. Dit door het wegverkeer op het Zwarte Paard (N835).
Maatregelen die het geluid verminderen zijn niet mogelijk, niet doelmatig of niet gewenst. Voor deze woning is het daarom noodzakelijk om een hogere (maximale) geluidgrenswaarde vast te stellen.

Wettelijk kader en beleid

Bij het vaststellen van een bestemmingsplan zijn burgemeester en wethouders bevoegd om hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarde vast te stellen. Dit blijkt uit artikel 83 van de Wet geluidhinder, in samenhang met artikel 110a van de Wet geluidhinder.

De gemeente Buren heeft voor het vaststellen van hogere waarden geen geluidbeleid.

Documenten

Bij dit besluit behoren de volgende documenten:
- Geluidsonderzoek: "Bouwplan aan de Ommerenwal 1 in Ommeren, Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder Wegverkeerslawaai", opgesteld door SPA WNP ingenieurs, met datum 10 maart 2021 (kenmerk 22100098.r01).

Procedure en zienswijzen

Op de voorbereiding van een besluit tot vaststelling van hogere geluidgrenswaarden is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Volgens deze procedure ligt het ontwerpbesluit vanaf 19 mei 2022 6 weken ter inzage. Dit met alle bijbehorende stukken en tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan.
Binnen deze termijn kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen tegen dit ontwerpbesluit. Er zijn geen zienswijzen ingediend gedurende de zienswijzen termijn.

Overwegingen
Onderbouwing voor de hogere geluidgrenswaarden.

<u>Bestemmingsplan</u>
1. De gemeente Buren wil een bestemmingsplan wijzigen waarmee een woning mogelijk wordt gemaakt. Dit op het adres Ommerenwal 1 te Ommeren.
   Het plangebied staat bij de gemeente Buren kadastraal bekend als sectie F, nummer 247 te Ingen (perceel IGN00F247).

2. Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidszone van de Ommerenwal en het Zwarte Paard (N835).

Wet geluidhinder

3. Voor nieuwe woningen binnen de geluidszones van wegen geldt een wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Dit blijkt uit artikel 82 van de Wet geluidhinder.

   Er kunnen hogere waarden worden vastgesteld dan de voorkeursgrenswaarde. Dit volgens artikel 83 van de Wet geluidhinder. De maximaal vast te stellen hogere waarde is onder andere afhankelijk van de locatie van het plangebied in stedelijk- of buitenstedelijk gebied.

   Voor de Ommerenwal en het Zwarte Paard geldt het plangebied als buitenstedelijk gebied. De maximale grenswaarde van 53 dB uit artikel 83, eerste lid, van de Wet geluidhinder is hier van toepassing.

   Voor de toetsing aan de grenswaarde wordt een aftrek toegepast voor het stiller worden van het verkeer in de toekomst. Dit staat in artikel 110g van de Wet geluidhinder. Die aftrek is afhankelijk van de rijsnelheid en is hier voor de Ommerenwal 5 dB en voor het Zwarte Paard 2 dB.

4. Volgens artikel 110a, vijfde lid, van de Wet geluidhinder kan een hogere grenswaarde alleen worden vastgesteld wanneer:
   - maatregelen, waarmee het geluid wordt teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde, niet voldoende doeltreffend zijn of
   - er belangrijke bezwaren zijn van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard.

5. Er geldt geen gemeentelijk geluidbeleid.

Akoestisch onderzoek

6. Voor de nieuwe woning kan voor het Zwarte Paard (N835) niet worden voldaan aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
   De hoogst berekende geluidsbelasting is voor deze weg 51 dB en ligt daarmee 3 dB boven de voorkeursgrenswaarde.
   De maximale grenswaarde van 53 dB wordt niet overschreden.

   Het geluid van de Ommerenwal ligt bij de nieuwe woning beneden de voorkeursgrenswaarde.

7. Bij de nieuwe woning is geen sprake van cumulatie van verkeerslawaai.

8. De woning heeft een geluidluwe gevel en tuin.

Maatregelen

9. Het Zwarte Paard (N835) is een doorgaande provinciale weg in het buitengebied. Het is een belangrijke verbindingsroute met een toegestane rijsnelheid van 80 km/uur ter hoogte van het plangebied. Een snelheidsverlaging is hier om verkeerskundige redenen niet gewenst. Omdat het bouwplan slechts één woning betreft is een snelheidsverlaging ook niet doelmatig.

10. Vervanging van het wegdek door een stiller type is te kostbaar en niet doelmatig.
    Dit omdat het bouwplan slechts één woning betreft. Een stil wegdek wordt daarom niet aangebracht.

11. Overdrachtsmaatregelen, zoals geluidsschermen, zijn hier niet gewenst om stedenbouwkundige redenen. Ook zijn schermen hier te kostbaar en niet doelmatig.

12. De geluidisolatie van de woning moet voldoen aan de eisen in het Bouwbesluit. Aan de woning moet daarom isolatie worden aangebracht, zodat binnen in de woning het geluidniveau voldoet. Bij een standaard geluidwering van 20 dB wordt hieraan bij deze woning voldaan.

13. Er gelden geen extra eisen op grond van gemeentelijk geluidbeleid.

BESLUIT

Burgemeester en wethouders van Buren besluiten om de volgende waarden als ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen. Dit volgens artikel 83 van de Wet geluidhinder, in samenhang met artikel 110a van de Wet geluidhinder.

locatie/adres	aantal woningen	hogere waarde (incl. aftrek)	aftrek (art. 110g Wgh)	Geluidsbron
Ommerenwal 1 Ommeren	1	**51 dB**	2 dB	Zwarte Paard (N835)

Na het onherroepelijk worden van dit besluit, wordt dit ingeschreven bij het Kadaster.
Dit volgens artikel 110i van de Wet geluidhinder.

Maurik, 16 augustus 2022

Burgemeester en wethouders van de gemeente Buren
Namens dezen,

R. Berends,
Domeinmanager Ruimte
Gemeente Buren

Bijlagen

- "Bouwplan aan de Ommerenwal 1 in Ommeren, Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder Wegverkeerslawaai", opgesteld door SPA WNP ingenieurs, met datum 10 maart 2021 (kenmerk 22100098.r01).

Raadsvergadering

Dossiernummer	2426
Extern Zaak ID	Z.041919
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 september 2022
Agendapunt	9.4
Titel	Benoemingen in specifieke (externe) commissies en functies
Organisatieonderdeel	Griffie
Eigenaar	Weststrate, D.J.
Portefeuillehouder	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Agendacommissie	24 augustus 2022
Raadsvergadering	**20 september 2022**
Raadsvergadering	22 september 2022

Toelichting

In het samenwerkingsverband Regio Rivierenland zijn er een aantal commissies en functies in klankbordgroepen in het leven geroepen, die voorbereidend werk doen op enkele specifieke terreinen. Door de raadswissel (verkiezingen GR2022) dient de bemensing en invulling in deze commissies en/of werk- of klankbordgroepen opnieuw te worden ingeregeld. Dit raadsvoorstel voorziet daarin.

Voorgesteld besluit

Besluit

n.v.t.

Toelichting

Dit agendapunt wordt behandeld in het resterende deel van de gemeenteraadsvergadering die wordt voortgezet op donderdag 22 september 2022.

MOTIE

Datum vergadering: 20 september 2022

Agendapunt: 9.1. Motie vreemd aan de orde van dag

Onderwerp: Aanvalsplan tegen armoede

Wij weten dat:

- Steeds meer inwoners van de gemeente Buren geraakt worden door hogere kosten en dreigen in armoede te raken;
- Dat dit niet alleen inwoners zijn die in de bijstand zitten, maar ook met een laag inkomen of AOW / pensioen;
- In herfst, winter en voorjaar de kosten van gas en elektriciteit gigantisch zullen op lopen;
- Veel inwoners niet kunnen investeren in hun eigen woning door bijvoorbeeld isoleren;
- Steeds meer inwoners door de gigantische energiekosten geen geld meer hebben om voedsel te kopen of deel te nemen aan de samenleving;
- Er veel verborgen armoede is;
- Recent rijksmiddelen zijn besteed om energiearmoede aan te pakken;
- Deze rijksmiddelen nog geen druppel op een gloeiende plaat zijn;
- Eerder rijksmiddelen beschikbaar zijn gesteld, zoals de kindpakketten;
- Solidariteit in de samenleving niet vanzelfsprekend is;
- In de gemeente meerdere organisaties bestaan, zowel van instanties als bewonersinitiatieven, die actief betrokken zijn bij inwoners;
- In de gemeenten er ook – vaak hele oude - initiatieven zijn om elkaar bij te staan in moeilijke tijden;
- De gemeentelijke inzet op dit moment beperkt is wat betreft doelgroep en effectiviteit;

We vinden dat:

- Dat de huidige aanpak voor de bestrijding van armoede te kort schiet;
- Gemeenten hun inwoners het beste kennen;
- De gemeente haar regierol moet invullen en samen met inwoners de samenleving moet verbeteren en misstanden moet aanpakken;

Daarom verzoekt de gemeenteraad het college op om:

- Een integraal aanvalsplan tegen armoede te presenteren in december 2022 en daarbij de enorme stijging van kosten voor energie, voedsel en deelname aan de samenleving mee te nemen;
- In het plan inzicht te verschaffen in de omvang en samenstelling van de doelgroep;
- Bij het aanvalsplan tegen armoede de huidige budgetten voor armoedebestrijding en participatie te betrekken;
- In het plan onderscheid te maken tussen korte termijn (nood-)oplossingen en structurele (langere termijn) oplossingen;
- Bij het aanvalsplan een crisisfonds in het leven te roepen, gevuld met gemeente- en rijksmiddelen;
- In het aanvalsplan inwoners, inwonersinitiatieven en bestaande organisaties van meerdere disciplines (energie, wonen, schuldhulpverlening, gezondheid) proactief te betrekken bij het maken en uitvoeren van de plannen;

Ingediend door:

Jur Marringa,
PvdA-GroenLinks

MOTIE

Datum vergadering: 20 september 2022

Agendapunt: 9.2. Motie vreemd aan de orde van dag

Onderwerp: Crisisnoodopvang vluchtelingen

Wij stellen vast, dat:

- door de wijze waarop de crisisopvang van vluchtelingen nu is geregeld, wij het gevoel hebben dat de lokale democratie onnodig onder druk staat en daarmee lopen we het risico dat het zo hoognodige draagvlak in de lokale gemeenschap wordt aangetast;
- een grotere rol voor de gemeenteraad ook wordt bepleit door de Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB) in het advies “Van crisis naar opgave”, een analyse van de wijze waarop de coronacrisis door gemeenten, burgemeesters en gemeenteraden is aangepakt. Die grotere rol wordt inmiddels ook door andere gemeenten – zelfs die in onze eigen regio – zo opgepakt;
- dat diezelfde ROB in dat advies benadrukt het belang van een goede wettelijke inrichting van de crisisstructuur. Deze zou in de toekomst moeten verhinderen dat gemeenteraden geen verantwoording kunnen afdwingen voor een onbepaalde lange periode. Dit beperkt de lokale democratie te zeer in haar functioneren;
- de VNG gemeenteraden ook adviseert de discussie met college en burgemeester en wethouders en het bestuursorgaan burgemeester aan te gaan over de rol van de gemeenteraad. Ook de minister heeft in antwoord op Kamervragen geantwoord dat er een belangrijke rol voor gemeenteraden moet zijn in voorkomende gevallen;
- bij de opvang van vluchtelingen uit de Oekraïne, maar ook bij de crisisopvang deze les nog niet is geleerd en het gevoel heerst dat de gemeenteraad nauwelijks een rol heeft gespeeld;

We vinden dat:

- de gemeenteraad vooral vanuit zijn rol als volksvertegenwoordiger vaker en sneller betrokken moet worden bij maatschappelijke crisissituaties. Te vaak, zoals bij de opvang van Oekraïense vluchtelingen en recent bij de crisisnoodopvang, wordt de raad te laat geïnformeerd of op de hoogte gesteld van uitvoeringsmaatregelen. De gemeenteraad wil vooraf betrokken worden om niet het gevoel te krijgen buitenspel te worden gezet;
- gemeenteraden hun rol moeten pakken want gemeenteraden gaan over draagvlak en zijn het hoogste orgaan. Burgemeesters roepen in het kader van de crisisopvang dat zij er allemaal niets aan kunnen doen omdat de Veiligheidsregio het allemaal bepaalt. Maar burgemeesters en de colleges van B&W zouden eigenlijk moeten zeggen: “Wij informeren en overleggen ruim vooraf met de raad als vertegenwoordigers van onze inwoners, want wij hebben de democratische legitimatie van de raad nodig;
- dat een sterke gemeenteraad ertoe doet. Dat betekent ook dat gemeenteraden zelf in dit soort kwesties hun verantwoordelijkheid nemen, maar ook dat griffiers als ondersteuners van de raad een actievere rol moeten gaan spelen bij de raden bewust maken van hun bevoegdheden, bijvoorbeeld als het gaat om een goede informatievoorziening;

Daarom verzoekt de gemeenteraad het college op om:

1. op korte termijn een bijeenkomst met de gemeenteraad te organiseren met als doel recht te doen aan de volksvertegenwoordigende rollen en taken van de gemeenteraad en te komen tot duidelijke bestuurlijke afspraken hoe burgemeester, college en gemeenteraad bij bepaalde crisissituaties voortaan invulling geven aan hun rollen.
2. met een delegatie vanuit de gemeenteraad deze bijeenkomst procesmatig voor te bereiden, waarbij wordt verkend hoe de gewenste rol van de raad eruit kan zien en wat daarvoor nodig is.

Ingediend door:

Sander van Alfen
Gemeentebelangen

Hans van Vierssen
VVD