

Datum vergadering gemeenteraad	Voorstelnummer	Besluitnummer
23 april 2024	D.176922	D.176923 Z.027126

Onderwerp Vaststellen bestemmingsplan Buren, Culemborgseweg tussen 3a en 5

De Gemeenteraad van Buren;

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

besluit:

1. In te stemmen met de beantwoording van de ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Buren, Culemborgseweg tussen 3a en 5 opgenomen in de Nota zienswijzen;
2. Bestemmingsplan Buren, Culemborgseweg tussen 3a en 5 met identificatienummer NL.IMRO.0214.BURCulemborgsewong-BVA1 ongewijzigd vast te stellen.
3. Geen exploitatieplan vast te stellen bij het bestemmingsplan Buren, Culemborgseweg tussen 3a en 5 omdat het kostenverhaal met een anterieure overeenkomst is geregeld.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 23 april 2024

namens de gemeenteraad van Buren,
de griffier,

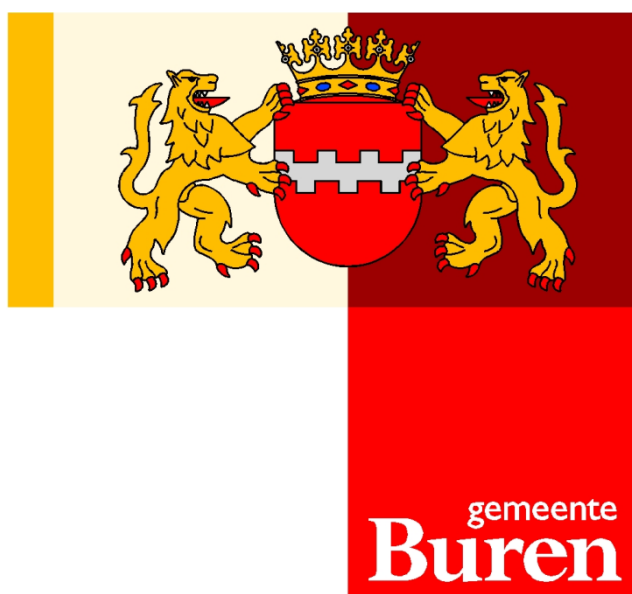
R. Kuipers

de voorzitter,

H.M. Ostendorp



Nota zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Buren, Culemborgseweg tussen 3a en 5



Datum raadsbesluit vaststelling bestemmingsplan 23 april 2024

Inhoud

1. Inleiding
2. Zienswijzen
Beantwoording zienswijze
3. Bijlagen

1 Inleiding

Op 28 november 2023 heeft het college van B&W besloten om het ontwerpbestemmingsplan Buren, Culemborgseweg tussen 3a en 5 in procedure te brengen. Dit bestemmingsplan maakt de vestiging van een nieuw grondgebonden agrarisch fruitteeltbedrijf met bedrijfswoning mogelijk.

Procedure

In de periode van 5 december 2023 tot en met 15 januari 2024 heeft het ontwerpbestemmingsplan Buren, Culemborgseweg tussen 3a en 5 met identificatienummer

NL.IMRO.0214.BURCulemborgsewong-BON1, ter inzage gelegen met de mogelijkheid voor eenieder om hier opmerkingen over kenbaar te maken bij de gemeenteraad.

Zienswijzen en beantwoording

In de genoemde periode zijn er in totaal twee reacties binnengekomen en deze zijn ontvankelijk. Deze nota bevat de beantwoording hiervan. De zienswijzen zijn als bijlage (geanonimiseerd) bijgevoegd.

2 Zienswijzen

De zienswijzen die zijn ingediend hebben we in dit hoofdstuk samengevat en van een reactie voorzien.

2.1 Algemeen

Zienswijze 1

Ontvangen 9 januari 2024

Samenvatting

1. Ruimtelijke inpassing

De te bouwen loods doorsnijdt de harde dorpsrand zoals die in de omgevingsvisie is opgenomen. Ons inziens mag die doorsnijding niet plaatsvinden en moet de loods binnen de harde dorpsrand worden gesitueerd.

2. Ontsluiting van het perceel

De beoogde ontsluiting vindt plaats over het fietspad langs de Culemborgseweg. Dat is ongewenst. Weliswaar wordt er nu ook één woning ontsloten, maar dat genereert nauwelijks verkeer.

Er zullen seizoenarbeiders worden gehuisvest en er zal het nodige vrachtverkeer zijn. Dat brengt veel meer en andere verkeersbewegingen met zich mee. Daarvoor is de huidige situatie totaal niet geschikt en zelfs gevaarzettend, in het bijzonder voor fietsverkeer.

De aansluiting op de Culemborgseweg via de bestaande in- / uitrit is ontoereikend en gevaarzettend.

Er zullen zodanige voorzieningen moeten worden getroffen dat wachtend vrachtverkeer dat de Culemborgseweg op wil draaien het fietspad niet blokkeert.

De Gemeente en Provincie zijn voornemens de grens van de bebouwde kom in de zin van de wegenverkeerswet te verleggen naar een punt ten noorden van de genoemde in- / uitrit. Hierdoor komt de komgrens die nu aan de zuidzijde van de inrit ligt aan de noordzijde te liggen. Alleen het verplaatsen van het kombord is niet voldoende. Daarmee zal de beoogde snelheidsvermindering niet worden bewerkstelligd. Wil het verplaatsen van het kombord enige zin hebben, dan zal dit gepaard moeten gaan met het gelijktijdig verplaatsen van de fysieke snelheidsremmer.

Verder is het ongewenst het (vracht)verkeer over het fietspad te laten rijden. Om die reden is het noodzakelijk een ontsluitingsweg aan te leggen naast het fietspad tussen het bouwperceel en de Culemborgseweg.

3. Geluid

Bij de door initiatiefnemer opgegeven werktuigen en inzetduur ontbreekt het zogenaamde mobiele knalapparaat om vogels te verjagen. Tot op heden werd dit apparaat wel ingezet en veroorzaakte de nodige overlast. Omdat initiatiefnemer aangeeft dat de gewassen zullen zijn overdekt met doeken over stalen constructies is de inzet van knalapparaten niet meer nodig. Gepleit wordt dan ook voor het opnemen van een verbod op het gebruik van knalapparaten in de te verstrekken vergunning.

Het bijgevoegde rapport van Peutz betreft een concept-rapport, verwacht wordt dat dit een omissie is. Het maximale geluidsniveau in de avond is hoger dan overdag. Dat vinden wij ongewenst. Wij betwijfelen of een geluidsniveau van 63 dB(A) voldoet aan de norm.

4. Milieuzonering

In de toelichting staat dat er geen rekening behoeft te worden gehouden met een spuitzone omdat de teelt van de kersen plaats zou vinden onder een plastic overkapping. Er vindt inderdaad een tijdelijke overkapping van het teeltgebied plaats. Maar dit gebeurt niet met vloeistof- en dampdicht materiaal. Er wordt niet uitgesloten dat wordt gespoten als de overkapping niet aanwezig is. Dat betekent dat de vuistregel van 50 meter afstand tot spuitgevoelige functies in acht moet worden genomen om een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen.

Reactie

Ad. 1. De loods wordt gesitueerd tussen twee bestaande huizen en ligt ongeveer op dezelfde hoogte als de loods aan de overzijde van de weg. Het bouwvlak blijft binnen de aangegeven grens van de waardevolle dorpsrand.

Ad. 2. Er zal een toename zijn van verkeer over het fietspad. Verkeer dat het erf verlaat heeft zowel links als rechts voldoende kijkruimte om fietsers en brommers aan te zien komen en te wachten tot deze gepasseerd zijn. De werknemers zijn gehuisvest op de locatie zelf, om deze reden is er geen sprake van woon- werkverkeer.

Het vrachtverkeer zal minimaal zijn. Kersenteelt vindt in een kleine periode plaats, het is daarom niet rendabel een eigen koeling te realiseren. Na de oogst worden de kersen vervoerd naar een locatie waar ze gekoeld en bewaard worden, het handelsverkeer zal dan ook daar plaatsvinden en niet op deze locatie. De verwachting is dat er na de bouw nauwelijks vrachtverkeer zal zijn, behalve voor het legen van de bedrijfscontainer.

Verder is het fietspad aan beide zijden al voorzien van grastegels zodat er meer ruimte is om veilig te passeren.

De provincie is wegbeheerder van zowel het fietspad als de Culemborgseweg (Provincialeweg N834). Deze weg staat bij de provincie op de planning voor groot onderhoud in het kalenderjaar 2025. In het kader van de voorbereiding zijn er al gesprekken geweest met provincie, politie en gemeente met betrekking tot het groot onderhoud. Hierin zijn de volgende verbeteringen genoemd die meegenomen kunnen worden: een verbreding van het twee richtingsfietspad; het accentueren en aanpassingen van de kruising en het verplaatsen van de komgrens. Of deze wijzigingen ook worden doorgevoerd is uiteindelijk aan de provincie, als beheerder van de weg.

Ad. 3. Het knalapparaat is een elektrisch kanon dat eenmaal per jaar wordt gebruikt bij het sluiten van de overkapping. Voordat de laatste zijde van de overkapping sluit wordt er met een aantal mensen en het apparaat voor gezorgd dat er geen vogels meer in de overkapping aanwezig zijn. Dit is eenmaal per jaar en duurt een half uur.

Ad.4. De boomgaarden zijn al aanwezig en ook toegestaan op basis van de geldende bestemmingen. Ze maken geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Dit is dus geen verandering ten opzicht van de huidige situatie.

Zienswijze 2

Ontvangen 12 januari 2024

Samenvatting

1. Toegang tot het perceel over het bestaande fietspad.

In de huidige situatie kan de toegang tot het perceel alleen plaatsvinden door auto's over het reeds bestaande fietspad te laten rijden. Met het toevoegen van het verkeer van en naar het nieuw te ontwikkelen perceel ontstaat er een andere situatie, waarin de hoeveelheid verkeer substantieel toeneemt. Het fietspad zoals dat er nu ligt is daarvoor niet geschikt. Verkeer op het fietspad komt van 2 kanten, en het fietspad is niet breed genoeg voor 1 auto waardoor er bij het elkaar passeren van fietsers/scooters en auto's gebruik gemaakt dient te worden van de berm. Dit is niet wenselijk. Het voorstel is om tussen het te ontwikkelen perceel en de aansluiting op de Culemborgseweg een parallelweg aan te leggen voor de ontsluiting van het te ontwikkelen perceel of het fietspad dermate te verbreden dat auto's en fietsers/scooters elkaar veilig kunnen passeren zonder gebruik te maken van de berm.

2. De aansluiting vanaf het perceel op de Culemborgseweg

De aansluiting van de percelen is buiten de bebouwde kom gelegen. De maximale snelheid bedraagt er 80 km/uur. In het voorstel geeft de gemeente aan dit op te lossen door het kombord te verplaatsen. Hierdoor verlaagt de snelheid zich naar 50 km/uur. Dit is een goed initiatief, maar niet voldoende.

Om deze situatie veiliger te maken pleiten wij ervoor de verkeersremmende slinger te verplaatsen zodat deze net, komend vanuit Asch, tussen de nieuwe locatie van het kombord en de aansluiting van het te ontwikkelen perceel komt te liggen. Hiermee wordt de verkeersveiligheid bij het binnenkomen aan deze kant van Buren verhoogd en ontstaat eenzelfde situatie als voor het verkeer dan vanuit de kant van Tiel Buren binnenkomst

Reactie

Ad. 1. Er zal een toename zijn van verkeer over het fietspad. Verkeer dat het erf verlaat heeft zowel links als rechts voldoende kijkruimte om fietsers en brommers aan te zien komen en te wachten tot deze gepasseerd zijn. De werknemers zijn gehuisvest op de locatie zelf, om deze reden is er geen sprake van woonwerk verkeer.

Het vrachtverkeer zal minimaal zijn. Kersenteelt vindt in een kleine periode plaats, het is daarom niet rendabel een eigen koeling te realiseren. Na de oogst worden de kersen vervoerd naar een locatie waar ze gekoeld en bewaard worden, het handelsverkeer zal dan ook daar plaatsvinden en niet op

deze locatie. De verwachting is dat er na de bouw nauwelijks vachtverkeer zal zijn, behalve voor het legen van de bedrijfscontainer.

Verder is het fietspad aan beide zijden al voorzien van grastegels zodat er meer ruimte is om veilig te passeren.

Ad. 2. De provincie is wegbeheerder van zowel het fietspad als de Culemborgseweg (Provincialeweg N834). Deze weg staat bij de provincie op de planning voor groot onderhoud in het kalenderjaar 2025. In het kader van de voorbereiding zijn er al gesprekken geweest met provincie, politie en gemeente met betrekking tot het groot onderhoud. Hierin zijn de volgende verbeteringen genoemd die meegenomen kunnen worden: een verbreding van het twee richtingsfietspad; het accentueren en aanpassingen van de kruising en het verplaatsen van de komgrens. Of deze wijzigingen ook worden doorgevoerd is uiteindelijk aan de provincie, als beheerder van de weg.

3 Bijlagen

1. Zienswijzen

Zienswijze 1
Ontvangen 9 januari 2024

Naam ontwerpbestemmingsplan of ontwerp omgevingsvergunning
Ontwerpbestemmingsplan Buren, Culemborgseweg tussen 3a en 5
Uw zienswijze op het plan of besluit
De gemeente is voornemens het bestemmingsplan "Buitengebied Buren" te wijzigen om het mogelijk te maken een bedrijfshal en -woning te realiseren op de locatie Culemborgseweg tussen de nummers 3a en 5. Wij willen de volgende zienswijze inbrengen. Ik doe dit namelijk mede namens 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e Verder hebben wij ervaren dat onze standpunten breder in onze wijk leven. 1. Ruimtelijke inpassing. De te bouwen loods doorsnijdt de harde dorpsrand zoals die in de omgevingsvisie is opgenomen. Ons inziens mag die doorsnijding niet plaats vinden en moet de loods binnen de harde dorpsrand worden gesitueerd. 2. Ontsluiting van het perceel. De beoogde ontsluiting van de locatie vindt plaats over het fietspad langs de Culemborgseweg. Dat is ongewenst. Weliswaar wordt in de huidige situatie één woning op dezelfde wijze ontsloten, maar dat genereert nauwelijks verkeer. In de nieuwe situatie wordt dat anders. Er zullen seizoensarbeiders worden gehuisvest en er zal het nodige vrachtverkeer zijn. Dat brengt veel meer en andere verkeersbewegingen met zich mee. Daarvoor is de huidige situatie totaal niet geschikt en zelfs gevaarzettend, in het bijzonder voor fietsverkeer. Het fietspad kent ter hoogte van de locatie een paar bochten en is daardoor niet erg overzichtelijk. Verder is de aansluiting op de Culemborgseweg via de bestaande in-/uitrit totaal ontoereikend en eveneens gevaarzettend. Er zullen zodanige voorzieningen moeten worden getroffen dat de wachtend vrachtverkeer dat de Culemborgseweg op wil draaien het fietspad niet blokkeert. Uit door mij ingewonnen informatie bij de gemeente 5.1.2e onderkennen Provincie en gemeente dit probleem, zij het in onvoldoende mate. Gemeente en Provincie zijn voornemens de grens van de bebouwde kom in de zin van de wegenverkeerswet te verleggen naar een punt ten noorden van de genoemde in-/uitrit. Dat komt erop neer dat de komgrens die nu aan de zuidzijde van de inrit ligt aan de noordzijde ervan komt te liggen. Maar alleen het verplaatsen van het kombord zal niet voldoende zijn, dit is louter een cosmetische ingreep. Dat alleen zal de daarmee beoogde snelheidsvermindering niet bewerkstelligen. In de huidige situatie wordt na het kombord ook nog langere tijd veel te snel gereden en dat zal met een verplaatsing van een meter of tien niet veranderen. De te hoge snelheid leidt met enige regelmaat tot aanrijdingen op de aansluiting van de Koningin Emmastraat met de Culemborgseweg. De huidige fysieke snelheidsremmer ligt namelijk pas tussen de Koningin Emmastraat en de rotonde bij de Bernhardlaan. Wil het verplaatsen van het kombord enige zin hebben dan zal dit gepaard moeten gaan met het gelijktijdig verplaatsen van de fysieke snelheidsremmer naar die locatie. Er is daar voldoende ruimte om dat te doen. Verder is het ongewenst om het (vracht)verkeer over het fietspad te laten rijden. Om die reden is het noodzakelijk om een ontsluitingsweg aan te leggen naast het fietspad tussen het bouwperceel en de Culemborgseweg. Samengevat: De beoogde verkeersmaatregelen zullen volstrekt onvoldoende effect hebben. Voorstellen om wel voldoende effect te sorteren: • de fysieke snelheidsremmer circa 350 meter in noordelijke richting verplaatsen in de nabijheid van het te verplaatsen kombord • een ontsluitingsweg aanleggen tussen het bouwperceel en de in-/uitrit op de Culemborgseweg, waarbij een zodanige opstelruimte voor vrachtverkeer wordt gecreëerd dat het fietspad niet wordt geblokkeerd. 3. Geluid Bij de door de initiatiefnemer opgegeven werktuigen en inzetduur ontbreekt het zogenaamde mobiele knalapparaat om vogels te verjagen. Tot op heden werd dit apparaat wel ingezet en veroorzaakte het de nodige overlast. Het werd namelijk ook regelmatig ingezet buiten de uren zoals in de APV artikel 4:6 aangegeven. Omdat initiatiefnemer aangeeft dat de gewassen zullen zijn overdekt met doeken over stalen constructies is de inzet van knalapparaten niet meer nodig. Gepleit wordt dan ook voor het opnemen van een verbod op het gebruik van knalapparaten in de te verstrekken vergunning of vergunningen. Het bijgevoegde rapport van Peutz betreffende het akoestisch onderzoek is een concept-rapport. Wij gaan ervan uit dat dit een ommissie is en dat die alsnog hersteld wordt. Verder valt op dat in het rapport in tabel t3.2 op pagina 11 het maximale geluidsniveau in de avond hoger is dan overdag. Dat vinden wij ongewenst. Bovendien betwijfelen wij of een geluidsniveau van 63 dB(A) voldoet aan de norm. 4. Milieuzonering Spuitzone In de toelichting staat dat er geen rekening behoeft te worden gehouden met een spuitzone omdat de teelt van de kersen plaats zou vinden onder een plastic overkapping. Vervolgens wordt gesteld dat er tijdens de spuitbeurten geen enkele emissie van bestrijdingsmiddelen plaats vindt. Deze stelling moet in twijfel worden getrokken. Er vindt inderdaad een tijdelijke overkapping van het teeltgebied plaats. Maar dit gebeurt niet met vloeistof- en dampdicht materiaal. En er wordt ook niet uitgesloten dat wordt gespoten als de overkapping niet aanwezig is. Dat betekent dat de vuistregel van 50 meter afstand tot spuitgevoelige functies wel in acht moet worden genomen om een goed woon- en leefklimaat in de directe omgeving te kunnen waarborgen.

Zienswijze 2

Ontvangen 12 januari 2024

Onderwerp: Zienswijze ten aanzien van bestemmingsplanwijziging Buren, Culemborgseweg tussen 3a en 5 (document: NL.IMRO.0214.BURCulemborgseweg-BON1)

De Stichting Burgers voor Buren (BvB) en de Stichting Signaleringsgroep Buren/Asch/Erichem (SBAE) hebben kennisgenomen van het voornemen een bestemmingsplanwijziging door te voeren in verband met de aanleg van een woning met bedrijfshal aan de Culemborgseweg te Buren.

BvB en SBAE hebben geen bezwaren tegen de aanleg van de woning en bedrijfshal an sich, maar maakt zich wel zorgen over de verkeerssituatie die ter plaatse ontstaat. En daar komt het belang van BvB en SBAE om de hoek als bewaker en hoeder van de belangen van bewoners van Buren en de verkeersveiligheid in de stad Buren.

Onze bezwaren tegen de huidige plannen zoals ze zijn vastgelegd in het voorstel betreft een tweetal zaken:

1. De toegang tot het perceel over het bestaande fietspad
2. De aansluiting vanaf het perceel op de Culemborgseweg

Ad 1. In de huidige situatie kan de toegang tot het perceel alleen plaatsvinden door auto's over het reeds bestaande fietspad te laten rijden. Op dit moment gebeurt dat ook reeds door de bewoners van Culemborgseweg 3a. Aangezien dit echter slechts 1 woning betreft is de hoeveelheid verkeer op dit moment echter te verwaarlozen en vormt geen gevaar voor het verkeer op het fietspad. Met het toevoegen van het verkeer van en naar het nieuw te ontwikkelen perceel ontstaat echter een andere situatie waarin de hoeveelheid verkeer substantieel toeneemt (bewoners, gastarbeiders, zakelijk verkeer). Ons inziens is het fietspad zoals dit er nu ligt hier niet geschikt voor. Verkeer op het fietspad (fietsers en scooters) komt van 2 kanten en het fietspad is niet breed genoeg voor 1 auto waardoor er bij het elkaar passeren van fietsers/scooters en auto's gebruik gemaakt dient te worden van de berm. Dit is niet wenselijk. Ons voorstel is dan ook om tussen het te ontwikkelen perceel en de aansluiting op de Culemborgseweg een parallelweg aan te leggen voor de ontsluiting van het te ontwikkelen perceel of het fietspad dermate te verbreden dat auto's en fietsers/scooters elkaar veilig kunnen passeren zonder gebruik te hoeven maken van de berm.

Ad 2. De aansluiting vanaf het te ontwikkelen perceel vindt plaats via de nu reeds aanwezig aansluiting voor de percelen 3a en 5. Deze aansluiting ligt buiten de bebouwde kom van Buren en de maximale snelheid ter plaatse bedraagt 80 km/h. Zicht op het verkeer vanaf de kant van Asch is niet optimaal doordat er een bocht in de weg ligt die schuilt achter een rij bomen. In het voorstel geeft de gemeente aan dit op te willen lossen door het verplaatsen van het kombord naar een locatie die net voor de aansluiting ligt. Hierdoor verlaagt de maximale snelheid ter plaatse zich naar 50 km/h. Dit vinden wij op zich een goed initiatief, maar is ons inziens niet voldoende.

Deze mening komt voort uit de ervaring in de dagelijkse praktijk dat in de huidige situatie het verkeer tot ver na de huidige positie van het kombord voort blijft bewegen met zo'n 80 km/h en pas bij de slinger in de weg ter hoogte van Culemborgseweg 2 en 2a teruggaat naar de wettelijk ter plaatse toegestane snelheid. Het verplaatsen van het kombord verandert niets aan deze situatie. Waarschijnlijk is de huidige locatie van de snelheidsbeperkende slinger voortgekomen uit het feit dat hier voor de bouw van de wijk de Toeren eind '80-er/begin '90-er jaren de rand van Buren heeft gelegen en het kombord daar gestaan heeft. Na de aanleg van de Toeren is weliswaar het kombord verplaatst, maar niet de snelheidsbeperkende slinger.

Hoe gevaarlijk deze situatie is wordt wel bewezen door het feit dat op de aansluiting van de Koningin Emmastraat op de Culemborgse weg regelmatig ongelukken gebeuren vanwege de onoverzichtelijkheid ter plaatse in combinatie met de te hoge snelheid van auto's komend vanaf de kant van Asch. De onoverzichtelijkheid zit hem in het feit dat precies ter hoogte van de Koningin Emmastraat de Culemborgseweg naar rechts afbuigt en verkeer komend vanaf de kant van Asch verscholen gaat achter voorliggers. De combinatie tussen hier geen zicht hebben op tegemoetkomend verkeer en de vaak te hoge snelheden van dit verkeer maakt dat het regelmatig voorkomt dat verkeer dat vanuit de kant van Buren linksaf de Koningin Emmastraat wil inslaan verrast wordt door een auto die met hoge snelheid achter voorliggend verkeer tevoorschijn komt en het tot een aanrijding komt.

Om aan deze situatie een einde te maken pleiten wij ervoor de verkeersremmende slinger te verplaatsen zodat deze net, komend vanuit Asch, tussen de nieuwe locatie van het kombord en de aansluiting van het te ontwikkelen perceel komt te liggen. Hiermee wordt de verkeersveiligheid bij het binnemen aan deze kant van Buren verhoogd en ontstaat eenzelfde situatie als voor het verkeer dat vanuit de kant van Tiel Buren binnenkomt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Voorzitter Stichting Burgers voor Buren
Voorzitter Stichting Signaleringsgroep Buren/Asch/Erichem