



Nota van beantwoording zienswijzen Ontwerp Omgevingsvisie Culemborg 2040

Djuma 1390624/1412298

April 2024

1. Inleiding

Gemeente Culemborg maakt – net als alle Nederlandse gemeenten – een toekomstplan tot en met 2040. Dat plan noemen we de Omgevingsvisie. Deze visie zegt iets over hoe we onze ruimte de komende jaren zo goed mogelijk benutten. Want we willen veel met onze ruimte. Zo willen we ruimte voor nieuwe woningen, duurzame energie, werken, groen, ontmoeten, wandelen, fietsen en parkeren. Ook willen we Culemborg meer klimaatbestendig maken en de binnenstad vitaal houden. We kunnen niet altijd alles wat we willen, dus moeten we keuzes maken.

De ontwerp Omgevingsvisie heeft in de periode van 15 januari 2024 tot en met 26 februari 2024 ter inzage gelegen. In die periode was het voor inwoners/ondernemers/partners en medeoverheden mogelijk om een reactie (een zienswijze) op de ontwerpvisie te geven.

Op 27 januari vroegen we tijdens de participatiedag Stationsomgeving aandacht voor de ontwerp Omgevingsvisie. Tijdens deze dag spraken we globaal zestig mensen. De reacties waren divers; van het vragen van aandacht voor het rijgedrag in de eigen straat tot het faciliteren van wandelen in het buitengebied ten zuiden van Eva Lanxmeer. Acht reacties kwamen van ondernemers. Zij vroegen aandacht voor duidelijkheid en ruimte voor ondernemen, zeker door de ontwikkeling van het stationsgebied. Regelmatig werd gevraagd waar nieuwe woningen worden ontwikkeld en wanneer dat plaatsvindt.

In onderstaande tabel zijn alle schriftelijk ontvangen zienswijzen samengevat en beantwoord. De namen en adresgegevens van particuliere insprekers mogen vanwege de AVG niet publiek worden gemaakt en zijn daarom geanonimiseerd. De zienswijzen zijn gegroepeerd naar de onderwerpen uit een hoofdstuk uit de ontwerp-Omgevingsvisie.

Paragraaf	No. reactie	Zienswijze	Reactie	Leidt deze zienswijze tot een aanpassing in de definitieve Omgevingsvisie t.o.v. de ontwerp-Omgevingsvisie?
Algemeen	2	Regio Rivierenland onthoudt zich van een inhoudelijke reactie en acht dit voorbehouden aan de regiogemeenten.	We nemen kennis van deze reactie.	Niet nodig
	9	De gemeente Houten ziet geen noodzaak om zienswijzen in te dienen op de Omgevingsvisie Culemborg. Graag delen zij wel ambtelijke adviezen en opmerkingen. Over het algemeen ziet Houten de visie als een globaal verhaal met weinig concrete keuzes. Er staan op zich geen onderwerpen of keuzes in de visie die botsen met de beleidsdoelen van gemeente Houten.	We bedanken de gemeente Houten voor haar reactie. In deze nota van beantwoording gaan we in op de ambtelijke adviezen en opmerkingen.	Niet nodig
	19	Gemeente Vijfheerenlanden heeft de omgevingsvisie Culemborg bekeken en ziet geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.	We nemen kennis van de reactie.	Niet nodig
	16	Indiener van de zienswijze herkent zich in grote lijnen van de Omgevingsvisie en ziet uit naar de samenwerking met de gemeente bij het verder uitwerken van de gestelde ambities.	We nemen kennis van deze reactie in het besef dat de doelen en ambities uit de Omgevingsvisie alleen gezamenlijk kunnen worden gerealiseerd.	Niet nodig
	25	Gemeente West Betuwe heeft met belangstelling kennis genomen van de ontwerp Omgevingsvisie. Deze geeft geen aanleiding tot het indienen van een formele zienswijze. Wij vertrouwen erop dat er bij ingrijpende wijzigingen in het vervolgtraject die gevolgen kunnen hebben voor (inwoners en organisaties in) onze gemeente contact met ons wordt opgenomen.	We nemen kennis van deze reactie.	Niet nodig
	31 en 33	De volgende punten zijn momenteel nog niet of onvoldoende aan de orde en zie ik graag verwerkt in de definitieve versie van de omgevingsvisie: - Het vergroten van de biodiversiteit, het erkennen van de intrinsieke waarde van dieren en het verbeteren van dierenwelzijn; - Het realiseren van een aantrekkelijke, gezonde, groene woon- en leefomgeving passend bij het veranderende klimaat; - Het realiseren van gezonde wijken waar iedereen kan meedoen en toegankelijkheid een aandachtspunt is; - Energiebesparing, het verduurzamen van wijken en het tegengaan van energiearmoede; - Bij het realiseren van (nieuw)bouw moet natuurinclusief, biobased, circulair en diervriendelijk bouwen en inrichten het uitgangspunt zijn; - Op gebouw-, straat- en tuinniveau moet de inrichting bijdragen aan de biodiversiteit; - Economische ontwikkelingen dienen natuurinclusief te zijn en kunnen alleen dan ruimte krijgen wanneer zij leiden tot een verbetering van de bestaande situatie van natuur, biodiversiteit en landschap; - Het ontwikkelen van recreatie gebeurt alleen als het natuurinclusief is en in balans met natuur en biodiversiteit; - Landbouw in het buitengebied die nu voor de vee-industrie wordt gebruikt, moeten we transformeren, deels tot natuurontwikkeling, deels tot woningen, bijvoorbeeld in kleine communities met alternatieve woonvormen; - Het stimuleren van echt duurzame lokale landbouw zoals voedselbossen, biologische en plantaardige akkerbouw. Een transformatie die gezond is voor dier, mens, de bodem, de lucht.	Anders dan de indieners van deze zienswijze stellen zijn wij van mening dat in de Omgevingsvisie uitdrukkelijk aandacht wordt besteed aan de duurzame ontwikkeling van Culemborg. Meervoudig duurzaam is één van de centrale begrippen in de Omgevingsvisie. Biodiversiteit, circulariteit, klimaatadaptatie en de energietransitie maken daar expliciet onderdeel van uit. Ook besteden we aandacht en onderstrepen we het belang van een goede en gezonde leefomgevingskwaliteit. In de definitieve Omgevingsvisie is de paragraaf over de energietransitie uitgebreid ten opzichte van de ontwerp-Omgevingsvisie.	Ja, voor wat betreft de energietransitie.
	50	Het bestuur van Voet herkent in uw Omgevingsvisie veel zaken die bijdragen aan het doel van onze vereniging. Op alle beleidsterreinen biedt de visie aandacht voor wat we met een veelomvattende term kenschetsen als ‘cultuurhistorisch erfgoed’. Daarbij gaat het tot onze vreugde niet alleen over de historische binnenstad (die namelijk niet de enige drager is van een ‘Culemborgse identiteit’, als je die al zou kunnen omschrijven) maar ook over het buitengebied (de Redichemse Waard, bijvoorbeeld) en de keuzes die moeten worden gemaakt op het gebied van wonen en duurzaamheid. Ook het expliciete benoemen van het industrieel erfgoed en het ‘historisch bodemarchief’ in Culemborg kan rekenen op onze instemming – we verwijzen bijvoorbeeld aan onze publicaties die aandacht geven aan juist die	Wij nemen met instemming kennis van deze reactie.	Niet nodig

		overblijfselen van het Culemborgs verleden. Waar in de omgevingsvisie sprake is van het beschermde stadsgezicht, willen we in het bijzonder wijzen op het stadssilhouet dat middels een ministeriële beschikking is beschermd. Wanneer je kennis neemt van de besluiten die in het verleden genomen zijn over bijvoorbeeld beeldbepalende restauraties, dan valt op dat de gemeente Culemborg al vele jaren de weg weet te vinden naar de kennis en ervaring die ons Genootschap in ruime mate bezit. Dat gebeurt in informele consultaties en door het toevoerschap in de Commissie Erfgoed en Cultuur. Het is een groot goed dat de burgers die Voet op dit terrein vertegenwoordigt, langs deze weg inzicht en inspraak hebben in het beleidskeuzes die te maken hebben met het Culemborgs erfgoed in de breedste zin van het woord. Het bestuur van Voet wil deze traditie graag voortzetten en ziet uit naar een nauwe samenwerking met de gemeente Culemborg en alle betrokkenen wanneer het gaat om het behoud van het cultuurhistorisch erfgoed van de stad.		
1.1	15	Waardevol buitengebied maar met kans op meerdere zonneweiden gezien het bestemmingsplan Buitengebied. Zonnepanelen op schuren kan wel maar op de grond is niet passend gezien de kleinschalige structuur van het buitengebied en het effect op het (verdwijnen van het) landschap door de aantasting van het uitzicht en het historische karakter van vele delen van het buitengebied.	Anders dan de indiener van deze zienswijze zijn wij van mening dat ook in het buitengebied ruimte is voor onder meer zonneweides. Dit mits ze goed landschappelijk zijn ingepast. De komende periode starten we met het opstellen van een beleidskader waarin de voorwaarden waaronder zonneweides kunnen worden gerealiseerd, wordt beschreven.	Niet nodig
	15	Zo'n ideaal evenwicht is afhankelijk van de definitie en van het tijdsgewricht. Om die reden zien de stad en de omgeving er anders uit dan 50 jaar geleden, 100 jaar geleden en over 100 jaar. Vraag is echter: wat willen we in de toekomst terug zien van het nu of wat willen we verbeteren omdat we vinden dat een aantal ontwikkelingen de stad en het landschap hebben aangetast in de afgelopen tig jaren. Dat betekent bv dat we de bodem en het water niet meer moeten vergiftigen en dat we een vervoerssysteem kiezen dat alle mensen mobiel maakt en niet alleen de groep met geld. Het zullen dus steeds meer deelsystemen worden, het aandeel individueel systeem moet steeds verder dalen. Dit is ook goed voor de veiligheid van de zwaksten onder ons.	"Onderzoekt alles en behoudt het goede". We moeten leren van het verleden en trachten de 'fouten' uit het verleden niet te herhalen. We delen deze overwegingen en zien het als een ondersteuning van het geen we in de visie hebben opgenomen. Waar is ook dat de samenleving continu aan verandering onderhevig is.	Niet nodig
2.4	15	Proeftuin voor biologisch eten uit de omgeving. Biologisch eten is noodzakelijk omdat we met al onze (chemische) middelen de aarde aan het aantasten en uitputten zijn.	Het lokaal produceren van biologische producten en deze lokaal afzetten is een voorbeeld van een meervoudig duurzame ontwikkeling. Als gemeente omarmen we deze gedachte. Tegelijkertijd produceert de bestaande agrarische sector, die wel als gemeente waarderen niet alleen biologisch voedsel en ook daar is ruimte voor in Culemborg.	Niet nodig
3.2	15	Dit vertaalt zich in meer één/tweepersoonshuishoudens en meer vraag naar meergezinswoningen en dus ook in de bouw van meer geschikte woningen voor deze groepen, niet alleen west maar ook in oost! Vooral ook omdat er relatief veel eengezinswoningen zijn. Wordt er ook gedacht aan splitsen van eengezinswoningen?	De woningbouwopgave is groot en we realiseren ons dat we die niet alleen via nieuwbouw kunnen oplossen maar dat we ook goed moeten kijken naar onze bestaande voorraad. In het vigerende paraplubestemmingsplan wonen is een aantal regels voor het splitsen van woningen opgenomen. In de komende periode onderzoeken we of deze toereikend zijn en op welke manier we het beleid kunnen of moeten aanpassen om meer woonvormen in bestaande bouw mogelijk te maken, zonder dat dit tot problemen leidt in het kader van leefbaarheid, parkeren en ruimtelijke ordening.	Niet nodig
	15	Hoeveel m2 supermarkt heb je nu nodig in Culemborg en in 2050? Hoeveel supermarkten zijn dat ongeveer, rekening houdend met een groei in oppervlakte van supermarkten? En wat is een goede ruimtelijke verdeling? Nu heb je in Culemborg 3 winkelcentra, te weten de binnenstad, het Chopinplein en het Koopmansgildeplein. Er komt naast het station een nieuw buurtje bij, met hooguit 4.500 inwoners. Eventueel een kleine supermarkt is dan meer dan voldoende. Trouwens een verplaatsing, maar geen vergroting van de Aldi aan de Lanxmeersestraat zou een optie kunnen zijn. En wat is een goede ruimtelijke verdeling? Nu heb je in Culemborg 3 winkelcentra, te weten de binnenstad, het Chopinplein en het Koopmansgildeplein. Er komt naast het station een nieuw buurtje bij, met hooguit 4.500 inwoners. Eventueel een kleine supermarkt is dan meer dan voldoende. Echter AH	Belangrijkste aandachtspunt t.a.v. supermarkten is dat er een gezonde balans in de stad blijft bestaan. Dat betekent dat er nu geen ruimte is voor nieuwe supermarkten (verplaatsing is wel mogelijk). Om die gezonde balans te realiseren en te behouden baseren we het aantal m2 food en non-food in supermarkten op een distributieplanologisch onderzoek (DPO). In zo'n onderzoek worden vraag en aanbod geanalyseerd en worden kwantitatieve uitspraken gedaan over wat een gezonde robuuste balans betekent voor het vloeroppervlak van een supermarkt. De beoogde supermarkt in de nieuwe	Niet nodig

		opteert voor een grote om de eigen marktmacht steeds verder uit te breiden. Maar wil je de bestaande winkelcentra in stand houden, dan is een kleine bij het station meer dan voldoende. Bovendien zorg je er dan voor dat de afstand voor de meeste consumenten beperkt blijft. Trouwens een verplaatsing, maar geen vergroting van de Aldi aan de Lanxmeersestraat zou een optie kunnen zijn.	stationsomgeving is ter vervanging van de Albert Hein in de binnenstad.	
	15	Hoe sluit de wens naar verbetering van biodiversiteit in het buitengebied aan bij het huidige beleid van Culemborg en het Rivierengebied.	Het stimuleren van het vergroten van de biodiversiteit en het realiseren van robuuste streekeigen flora en fauna is onderdeel van het bestaande beleid.	Niet nodig
	15	Wordt er gedacht aan beleid om het aantal auto's per huishoudens te verkleinen? Wat zijn de mogelijkheden? Hoe staat de regio hier in en de provincie? Uiteindelijk zullen we huidige systeem los moeten laten omdat het niet meer haalbaar is gezien de ruimte die wordt ingenomen en de overlast die er mee gepaard gaat. Het beperken heeft ook effecten op de ruimtelijke inrichting, bv de (hiervoor genoemde) spreiding van de winkelcentra.	Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid, dat regionaal afgestemd wordt, is niet zozeer gericht op het verkleinen van het aantal auto's per huishouden (dat is niet aan de gemeente), maar wel op het stimuleren van deelautogebruik met bijbehorende mobiliteitsconcepten. Een belangrijk motief daarvoor is het ruimtebeslag dat parkeren inneemt.	Niet nodig
	15	Moeten we wb ruimtebeslag wel tegemoet komen aan grotere en zwaardere auto's? Mijns inziens moeten de autofabrikanten gedwongen worden weer kleinere auto's te produceren en dat kan door beperking van de grootte van de parkeerplaatsen en de wegbreedte. Nadeel van dit soort auto's is ook dat de kans op dodelijke slachtoffers wordt vergroot, ondanks het vooruitzicht (en dat moeten we maar geloven!!!!) nieuwe elektronica. En vergeet niet dat al die grotere en zwaardere auto's worden vooral geproduceerd omdat die een gunstiger verdienmodel zijn voor de fabrikanten.	Als gemeente hebben we geen invloed op de toelatingseisen voor voertuigen op de openbare weg. De rijksdienst voor het wegverkeer is hierin leidend. De gemeente baseert zich voor afmetingen van parkeerplaatsen en wegbreedtes op de landelijke richtlijnen van het CROW.	Niet nodig
	15	Wat zijn de denkrichtingen voor een nieuw mobiliteitssysteem? In hoeverre hebben we daar de provincie en het rijk voor nodig? En zijn die overheden bereidwillig? We moeten niet zo maar achter de auto-industrie aan hollen. Dan weten we de uitkomst: groter, breder, duurder en gevaarlijker.	We interpreteren deze vraag als wat op de langere termijn ons verplaatsingsgedrag beïnvloedt en accommodeert? De transitie van de mobiliteit is in gang gezet, maar zal aankomende jaren nog veel veranderen. Nog niet alle ontwikkelingen kunnen nu al worden voorzien. Daarom werken we nauw samen met het Rijk en Provincie onder andere op innovatie en het delen van kennis. We zetten in op alternatieve vormen van vervoer (wandelen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit) en we verkleinen de rol van de auto. Dit draagt bij aan een verbeterde leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Daarbij zorgen we voor flexibiliteit in het beleid, zodat voor toekomstige ontwikkelingen voldoende ruimte blijft.	Niet nodig
	15	Wat doen we met de digibeten onder ons? Hoe nemen we die mee? En hoe zit het met de kwetsbaarheid van het systeem. Heerlijk vooruitzicht voor hacker en andere specialisten.	De verdergaande digitalisering van de maatschappij zorgt inderdaad voor een tweedeling. Inwoners die deze transitie omarmen en inwoners die meer en meer problemen ondervinden met het zoeken naar de juiste informatie en voorzieningen. Omdat we het in Culemborg belangrijk vinden dat iedereen mee kan doen (inclusiviteit) is het hebben en houden van aandacht voor deze groep inwoners een belangrijk aandachtspunt. In ons communicatiebeleid houden we nadrukkelijk rekening met dit zorgpunt.	Niet nodig
	15	Hoe zit het met het risico van bodemdaling in bv droge tijden of bij voortgaande wateronttrekking tbv de landbouw?	Bodemdaling speelt in Culemborg minder dan in andere streken in Nederland. De beschikbaarheid van (zoet) water voor onder meer de landbouw en fruitsector in het rivierengebied is een nadrukkelijk aandachtspunt. Samen met de sector moet nagedacht worden over de houdbaarheid van de huidige bedrijfsvoering voor de langere termijn en mogelijk moeten daarbinnen fundamenteel andere keuzes worden gemaakt.	Niet nodig
	36	Onder het kopje 'Tijden veranderen' schetst u een heel aantal 'transities' die belangrijk zijn voor de toekomst van Culemborg. Wij missen een paragraaf waarin u uw visie weergeeft op de energietransitie. Meerdere keren staat genoemd dat u streeft naar een energieneutraal Culemborg in 2040. Welke gevolgen dit heeft voor de stad en de inwoners beschrijft u echter niet, terwijl op vele andere thema's dit	Wij zijn het met u eens dat de gevolgen van de energietransitie beperkt zijn beschreven. Meer aandacht is uitgegaan naar het thema klimaatadaptatie. In de definitieve Omgevingsvisie hebben wij daarom deze paragraaf aangevuld. Daarbij merken we wel op dat de gevolgen	Ja, iets uitgebreider ingaan op de gevolgen van de energietransitie

		wel beschreven staat. Wij ervaren dit als een gemis en adviseren u alsnog een paragraaf hierover op te nemen. Daarbij adviseren wij u om in deze paragraaf te verwijzen naar het provinciaal beleid met betrekking tot wind en uw eigen windvisie. Ook vragen wij u om uw RES bod beschrijvend op te nemen zodat iedereen weet op welke wijze u de doelstelling van energieneutraliteit in 2040 wilt behalen.	niet helemaal kunnen worden overzien. Dit geldt bij uitstek voor de warmtetransitie. In paragraaf 4.7.3 in de ontwerp omgevingsvisie is verwoord dat de (kwantitatieve) doelstellingen uit de regionale energiestrategie Fruitdelta Rivierenland 1.0 voor de opwek van hernieuwbare energie door middel van zon en wind onderdeel zijn en blijven van onze ambities.	
3.3	8	<i>“Voor een vitale stad is ook een vitale economie noodzakelijk, en dus is behoud van economische bedrijvigheid en werkgelegenheid van belang”</i> Bij de vermelding van een ‘Vitale economie’ staat de binnenstad niet bij genoemd en lijkt zo net alsof alleen Pavijen belangrijk is voor een vitale economie, terwijl de binnenstad met ongeveer 60 miljoen aan omzet en ongeveer 700 banen/ werkgelegenheid ook bijdraagt - zij het niet zo riant als Pavijen. En tevens de twee winkelcentra? Daarbij is het ook zo dat mensen zich in Culemborg vestigen - onder andere ook - omdat er een historische binnenstad is en goede voorzieningen zoals een wijk winkelcentrum met voorzieningen - dat zo ook (in)direct aan de vitale economie van de stad bijdraagt. <i>“Behoud van levendige en aantrekkelijke binnenstad”</i> De binnenstad is niet alleen de 'huiskamer van de stad' - maar ook een economisch centrum - De binnenstad BV - om te ondernemen en toeristen aan te trekken die bijdragen aan het 'Bruto lokaal product'	De opmerking is terecht en relevant omdat de binnenstad een economisch relevante factor is voor Culemborg.	Ja, Tekst Omgevingsvisie aanvullen met tekst “Naast bedrijventerrein Pavijen dragen ook de voorzieningen en ondernemingen in de binnenstad (60 mln. omzet/700 banen) en de wijkwinkelcentra bij aan een vitale economie van de stad.”
	9	In paragraaf 3.3 wordt aangegeven dat in het buitengebied natuur en landschap belangrijk zijn, en dat er ontwikkelingen mogelijk zijn “waar wij als maatschappij voor staan”. Dit wordt echter weinig concreet gemaakt in de visie. De impact van de stikstofproblematiek mist in de visie, mogelijk speelt dit minder in Gelderland. In de visie staat nog Nieuwe Hollandse Waterlinies, terwijl sinds enkele jaren de term Hollandse Waterlinies wordt gebruikt. Het is goed dat de Hollandse Waterlinie prominent wordt benoemd, maar er wordt niet of nauwelijks ingegaan op de beperkingen m.b.t. kernkwaliteiten waar rekening mee moet worden gehouden bij ruimtelijke ontwikkelingen.	Wat we vooral hebben willen aangeven is dat het groene buitengebied van Culemborg waardevol is maar ook dat er ruimtelijke claims spelen die aanspraak maken op het gebied. De ‘vaagheid’ met betrekking tot de stikstofproblematiek is logisch omdat het Culemborgs buitengebied relatief klein is en geen piekbelasters kent. Uw suggestie t.a.v. de benaming van de Hollandse Waterlinies nemen we over.	Ja, consequent Hollandse Waterlinies gebruiken
	9	Op pagina 11 wordt de bevolkingsontwikkeling aangestipt, maar de onderliggende binnenlandse/buitenlandse migratie niet. Wij verwachten dat ook in Culemborg de bevolking er anders uitziet in 2040 dan nu. Vergrijzing wordt later wel benoemd, maar er wordt niet gesproken over mensen met een migratieachtergrond.	Een terecht punt, tegelijkertijd zijn alle inwoners van Culemborg, Culemborgers ongeacht hun herkomst.	Niet nodig
	9	Op pagina 18 is het de bedoeling dat Culemborg 18-25 jarigen behoudt, maar er wordt geen link gelegd met betaalbare woningen en/of vervolgoopleidingen.	Er zijn veel manieren om aantrekkelijk te zijn voor genoemde doelgroep. Dat begint bij de beschikbaarheid van passende (kleinere) woningen (denk aan de stationsomgeving), een goed OV, werkgelegenheid voor hoger opgeleiden en praktisch geschoolde jongeren etc. Etc. Waar mogelijk trachten we op deze deelterreinen een bijdrage te leveren.	Niet nodig
	15	Hoe regel je dat betaalbare huisvesting? Extra middelen voor sociale huisvesting bv of aanbieden van gronden? Graag ook seniorenwoningen (= gelijkvloers) aan de oostkant van de stad realiseren. Het accent ligt nu op west.	Een belangrijk uitgangspunt voor het woonbeleid is dat we er naar streven dat iedere Culemborg een levenlang passende en aangename huisvesting in Culemborg kan vinden. Dat vraagt om diversiteit in het woningaanbod (zowel financieel als naar type) en ook (zoveel mogelijk) verspreid over de hele stad.	Niet nodig
	15	Geen woningbouw meer in het buitengebied? Ook niet in oost? En het maken van zonneweiden? Volgens het huidige bestemmingsplan mag dat in grote delen ten noorden van de N320. En we moeten er ook voor zorgen dat het een gezonde omgeving wordt. Dat is nu nog niet het geval met alle mest en chemicaliën en lage grondwaterstanden.	In de paragraaf waar deze opmerking betrekking op heeft wordt het belang van het buitengebied beschreven. De zienswijze op dit punt leidt niet tot een aanpassing van die tekst.	Niet nodig

	15	Hoe streef je naar het vasthouden van 18-25 jarige? Graag concreet maken want je hebt dan betaalbare woningen nodig, voldoende en gevarieerde werkgelegenheid en goede reisfaciliteiten, vooral OV, naar belangrijke werkgebieden bij andere plaatsen.	Zie de reactie bij 9 (drie rijen hoger).	Niet nodig
4.2	1	Tijdens een misschien te snelle blik op de Ontwerp Omgevingsvisie heb ik niets aangetroffen over toegankelijkheid voor mensen met een beperking c.q. implementatie van het VN Verdrag Handicap. Heb ik er overheen gekeken, of is er echt een omissie in het ontwerp? In de ontwerp Omgevingsvisie wordt niet benoemd het belang van voldoende publiek toegankelijke toiletvoorzieningen. De Maag Lever Darm Stichting heeft met een representatief onderzoek onder de inwoners van ons land aangetoond dat 1 op de 5 inwoners niet goed of zelfs helemaal niet van huis durft uit angst buitenshuis niet tijdig een toilet te kunnen bereiken.	Goed om te lezen dat ook frequente bezoekers van Culemborg betrokken zijn bij de toekomst van Culemborg en aandacht vragen voor (bijzondere) onderwerpen. Een belangrijk aandachtspunt uit de Omgevingsvisie is 'inclusie'. We willen graag dat iedereen mee kan doen. Dit geldt zeer zeker ook voor mensen met een beperking of een handicap. Zeker bij nieuwe ontwikkelingen hebben we oog voor de toegankelijkheid, maar we zijn ons er van bewust dat dit in de bestaande stad niet altijd het geval is. Wij zijn het met u eens dat (het gebrek aan) de beschikbaarheid van (openbare) toiletvoorzieningen een belangrijke voorziening betreft. Wij hebben hier ook aandacht voor. In het kader van het regieplan Binnenstad is dit ook onderwerp van gesprek (geweest), waarbij in de samenwerking met de ondernemingen in de binnenstad is afgesproken dat winkelend publiek altijd gebruik kan maken van beschikbare toiletvoorzieningen. Een knelpunt daarbij is – waar we oog voor hebben maar nog geen oplossing – (de kosten van) een toiletvoorzieningen voor minder valide medemensen.	Niet nodig
	8	Pagina 26: 4.2.2 “Functies in de binnenstad veranderen <i>... De trend van de afgelopen periode is dat het aantal winkels verder afneemt. Er is daardoor steeds meer behoefte aan het omvormen van gebouwen naar woningen (met de daarbij behorende behoefte aan parkeerruimte). De inschatting is dat deze trend zich doorzet. Deze veranderingen maken het behoud van een levendige en aantrekkelijke binnenstad complexer. Zo moet er een balans gevonden worden tussen wonen, bezoekers en parkeren.”</i> Graag de opmerking over leegstand anders formuleren. Meer als: wij streven naar een goede balans in de winkels die passen bij het soort binnenstad dat we willen hebben (zoals genoemd bij onze opmerkingen hieronder over 4.2.3). dat betekent aandacht voor een goede branchering van winkels die rekening houdt met het DNA van de binnenstad.	De opmerking is terecht en relevant. De volgende tekst toevoegen: “Wij streven naar een goede balans in de winkels die passen bij het gebiedsprofiel van de binnenstad. Dat betekent dat aandacht voor een goede branchering van winkels die rekening houdt met het DNA van de binnenstad.”	Ja “Wij streven naar een goede balans in de winkels die passen bij het gebiedsprofiel van de binnenstad. Dat betekent dat aandacht voor een goede branchering van winkels die rekening houdt met het DNA van de binnenstad.”
	8	4.2.2. “Functies in de binnenstad veranderen” Vergroten van de woning voorraad in de binnenstad door inbreiding of verbouwing bestaande bebouwing naar appartementen vergroot het aantal wooneenheden in de binnenstad. Dat is fijn, maar zorgt ook voor grotere vraag naar parkeerplaatsen. Het vergroten van parkeerplaatsen of het aanleggen van meer parkeerplaatsen is niet gewenst en waarschijnlijk ook niet mogelijk en betekent een strijd om parkeerplaatsen tussen bewoners en bezoekers.	Dit is correct. Culemborg zet betaald parkeren en vergunningenparkeren in om het parkeren in het centrum te reguleren. Door maatregelen als bijvoorbeeld het verhogen van de tarieven voor betaald parkeren/ parkeervergunningen of het aanpassen van het beleid ten aanzien van de parkeervergunningen (bijv. 1 vergunning per huishouden) heeft de gemeente invloed op het gebruik van de parkeerplaatsen. Het doel daarbij is om een gezonde balans te vinden (en te behouden) tussen vraag en aanbod.	Niet nodig
	8	4.2.3 De binnenstad als huiskamer die mee gaat met de tijd 2e alinea : Binnenstad die is gericht op ‘a place to be’ en niet voor een binnenstad die gericht op een ‘place to buy’. Voorstel: binnenstad die gericht is op ‘a place to be & meet’ die niet enkel alleen gericht is op een ‘place to buy’ (hiermee geef je ook kracht aan de ‘groene en sociale binnenstad’ verderop op pag. 28. Tevens is het duidelijk dat er ook nog steeds gekocht mag worden (economie) anders lijkt het alsof er geen winkels meer thuis horen en gaan mensen elders winkelen?	Deze zienswijze is correct en relevant. Wij nemen deze tekstsuggestie in de definitieve Omgevingsvisie over.	Ja De voorgestelde tekst opnemen, te weten “binnenstad die gericht is op ‘a place to be & meet’ die niet enkel alleen gericht is op een ‘place to buy’”. Daarbij tekst tevens aanvullen met “daarbij is van belang dat wel duidelijk is dat er ook nog

				steeds gekocht mag worden in de binnenstad.”
	8	<i>4.2.3. Een bereikbare binnenstad, toegankelijk voor iedereen</i> Dat vraagt om aanpassing van parkeerbeleid. Minder vergunningen uitgeven per wooneenheid. Misschien geen parkeervergunningen meer voor nieuwe wooneenheden (voorbeeld Haarlem)? Minder inrijvergunningen per wooneenheid en alleen als er een directe binding is met de binnenstad. Je moet er werken (arbeidsplaats) of wonen waarbij moet worden aangetoond dat het regelmatig (en wat is dan regelmatig?) noodzakelijk is om met de auto voor de arbeidsplaats of woning te komen.	Voor parkeren: zie het eerdere antwoord bij paragraaf 4.2.2 (twee rijen hoger). Het verstrekken of intrekken van inrijontheffingen is aan regels gebonden. Deze kunnen bij een te groot aantal verkeersbewegingen aangescherpt worden.	Niet nodig
	8	<i>4.2.3. Een bereikbare binnenstad, toegankelijk voor iedereen</i> Ook zou parkeren in de stad van aannemers beperkt moeten worden. Dat is als uitgangspunt nooit de bedoeling geweest en de afstand van parkeerplaatsen naar de binnenstad is kort. Laden/lossens prima, maar niet parkeren dus.	Parkeren in het centrum is niet toegestaan. Alleen gehandicapten (in bezit van gehandicaptenparkeerkaart) en bedrijven mogen parkeren in het centrum. In het geval van bedrijven mag dit alleen als aangetoond wordt dat het betreffende voertuig nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.	Niet nodig
	8	<i>4.2.3. Een bereikbare binnenstad, toegankelijk voor iedereen</i> Inzetten op deelauto's is goed idee, maar zorg dan wel dat toegang tot de binnenstad met een deelauto mogelijk moet is als je daar woont of werkt. Met het camera toezicht moet dit mogelijk zijn. Bv. door via een app toegang te regelen. Kan nu al, denken we.	Ook voor een deelauto geldt dat deze alleen in het autoluwe centrum mag komen voor het direct laden/lossens van personen of goederen van enige omvang. Parkeren is niet toegestaan. Het is op dit moment al mogelijk voor de aanbieder/gebruiker van de deelauto om een ontheffing voor het autoluwe deel aan te vragen. De kosten komen dan voor rekening van de aanvrager.	Niet nodig
	8	<i>4.2.3. Een bereikbare binnenstad, toegankelijk voor iedereen</i> Bij nieuwe woonontwikkeling in de binnenstad pleiten we voor een verplichte berging van fietsen op eigen terrein (in pandig).	Dit is onderdeel van het bestaande beleid. Het is echter niet mogelijk om het gebruik van bergingen te verplichten omdat het stallen van fietsen in het centrum (bezoek, toeristen etc.) mogelijk is en moet blijven (en aan de buitenkant van een fiets niet valt af te lezen of deze van een inwoner uit de binnenstad is of van een bezoeker).	Niet nodig
	8	<i>4.2.3. Een bereikbare binnenstad, toegankelijk voor iedereen</i> Verder worden de afmetingen van vrachtauto's worden te groot. Oplossing kan zijn om vrachtwagens langer dan 12 m niet langer in de binnenstad toe te staan. Mogelijk combineren met bevoorrading binnenstad vanuit hub's nabij centrum. Vraag is wie dit commercieel wil exploiteren. Wil je hier subsidie voor geven?	Afmetingen van vrachtwagens zijn niet groter geworden. Bevoorrading van het centrum heeft echter wel de aandacht. Niet alleen vanwege de afmetingen, maar ook door bijvoorbeeld de komst van elektrische vrachtwagens. Deze zorgen door het gewicht voor meer schade aan bestrating, historische panden en veroorzaken meer trillingsoverlast. Er wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de overlast van vrachtverkeer terug te dringen. Een overslagpunt buiten het centrum is één van de opties.	Niet nodig
	8	<i>4.2.3 Een groene en sociale binnenstad</i> Zonnepanelen op daken in de binnenstad is nu toegestaan mits ze vanaf de openbare weg niet zichtbaar zijn. Dat is leuk voor de bezoeker van de binnenstad, maar voor bewoners gaat de binnenstad er aan de achterzijde niet beter uitzien. De reden om aan de voorzijde geen zonnepanelen te willen geldt natuurlijk ook voor bewoners (zie foto) aan de achterzijde van de woningen. Als er geen bezwaar is voor het plaatsen van zonnepanelen aan de achterzijde, dan is er eigenlijk geen bezwaar om ook aan de voorzijde van woningen zonnepanelen te plaatsen. Bovendien zullen er in de toekomst woningen zijn die niet in eigen energie behoefte kunnen voorzien omdat zonnepanelen niet aan de voorzijde mogen. Bv. woningen met voorzijde aan de zuidwestkant Maar zelfs aan de voorzijde zal dat weinig helpen.	In 2023 is door de gemeenteraad van Culemborg het nieuwe beleid inzake de plaatsing van zonnepanelen in het beschermd stadsgezicht (waaronder de binnenstad) vastgesteld. Ten opzichte van het verleden (waarbij zonnepanelen alleen mochten worden geplaatst mits ze niet zichtbaar waren vanaf de openbare ruimte) zijn de plaatsingsmogelijkheden aanzienlijk verruimd. In grote delen van het beschermd stadsgezicht is plaatsing onder voorwaarden ook aan de voorzijde van de woning/pand mogelijk. Actuele informatie hierover is te vinden op de website www.culemborgduurzaam.nl.	Niet nodig
	14	Reactie Fietsersbond Het gebruik maken van deelmobiliteit is geheel vrijblijvend en werkt wellicht voor deelauto's. Essentieel zijn veilige en directe hoofdfietsroutes die de wijken met de binnenstad verbinden. Om het autogebruik te verminderen en het fietsgebruik te stimuleren, is het zinvol om het aantal autoparkeerplaatsen te verminderen en de parkeertarieven voor auto's te verhogen. <u>Voorstel tekstaanpassing Fietsersbond</u>	We sluiten ons aan bij de opmerking om niet structureel parkeerplaatsen toe te laten nemen in en rond de binnenstad.	We zetten in op alternatieve vormen van vervoer (wandelen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit) en verkleinen we de rol van de auto. Dit doen we onder andere door het inzetten

		We willen autobezit en autogebruik in de binnenstad verminderen. We kiezen er daarom voor om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en het gebruik van deelauto's actief te faciliteren. Ook gaan we rechtstreekse fietsverbindingen aanleggen die wijken met de binnenstad verbinden. We werken aan goede wandelpaden en door maatwerk in het openbaar vervoer (zoals openbaar vervoer op afroep).		op het verbeteren van fietsverbindingen. Daarnaast sturen we erop dat het aantal parkeerplaatsen in/rond het centrum niet structureel toeneemt.
	15	De binnenstad is in de loop der eeuwen regelmatig aangepast en dat moet de komende jaren ook gebeuren. Bij die aanpassingen moeten we wel aandacht hebben voor de oude waarden.	Dat is het mooie van een stad als Culemborg die nu ruim 700 jaar bestaat. De geschiedenis van Culemborg, inclusief alle cultuurhistorische elementen, vormt de basis voor ons DNA. Vanzelfsprekend toetsen we bij nieuwe ontwikkelingen of deze in harmonie met de bestaande stad kunnen worden gerealiseerd. Zeker voor monumentale waarden gelden daarbij beschermende regels.	Niet nodig
	15	Meer wonen in binnenstad door omzetten van bedrijfsfunctie naar woonfunctie is uitstekend. Pak dat nu al op want op de nodige plekken in de binnenstad is al jaren sprake van leegstand. Deze panden zouden nu al aangepakt kunnen worden. Misschien wil het Ministerie voor RO dat nu uiteindelijk eens juridisch goed gaan realiseren. Het is toch te gek dat individuen de samenleving, mist doorwrocht vastgesteld, kunnen frustreren. Dat is wat geld nu wel doet.	Voor het omzetten van bedrijfsfuncties naar wonen in de binnenstad is het regieplan binnenstad leidend. We streven daarbij naar een compact kernwinkelgebied, zodat het bezoek aan de binnenstad aantrekkelijk blijft.	Niet nodig
4.3	3	Culemborg biedt een plek voor alle Culemborgers We willen dat bewoners kunnen kiezen voor een buurt die bij hen past en waar ze zich thuis voelen. Dat betekent dat we werken aan voldoende aanbod van verschillende woningen voor diverse (1) doelgroepen. We streven er naar dat Culemborgers een wooncarrière in de stad kunnen maken en het liefste in de eigen buurt in Culemborg. Dit betekent dat we bij het ontwikkelen van woongebied aandacht besteden aan toekomstbestendige woningen. Om de doorstroming te bevorderen zorgen we voor een woningbouwprogramma dat passend is. We kiezen voor een gevarieerd aanbod van woningen zodat alle doelgroepen (2) een passende woning in Culemborg kunnen vinden. Dit betekent dat 30% van onze woningvoorraad sociale huurwoningen zijn en dat we aandacht hebben voor de verdeling tussen goedkopere en duurdere woningen en tussen huur- en koopwoningen. We zorgen ervoor dat kwetsbare Culemborgers (3) zelfstandig kunnen wonen in een buurt waarbij buurtgenoten naar elkaar omkijken en voor elkaar zorgen. We stimuleren (4) initiatiefnemers en ontwikkelaars om woonvormen te ontwikkelen die bijdragen aan een zorgzame buurt én aan woningen waar zorg voor onze steeds oudere bevolking makkelijk aan huis gefaciliteerd kan worden. In dit gedeelte wordt op een paar plekken het begrip doelgroepen gebruikt. (1) Wie worden verstaan onder diverse doelgroepen? (2) Wie worden verstaan onder alle doelgroepen? (3) Wie worden verstaan onder kwetsbare doelgroepen? (4) Op welke wijze stimuleert de gemeente initiatiefnemers? Algemeen: Doelgroepen is een nietszeggend begrip. Er had net zo goed mensen kunnen staan. Welke doelgroepen worden hier bedoeld? - Sociaal/economisch (minimum, modaal, 2 keer modaal) - Leeftijdsgroepen (jongeren, ouderen) - Grootte huishoudens (alleenstaande, paren, (grote) gezinnen) - Instromers (nieuwkomers, statushouders, vluchtelingen) - Woon carrière (starters, doorstromers) - Mensen met een handicap of beperking (intra/extramuraal) Mensen met een specifieke woonwens/eis.	We zijn het eens met de strekking van de opmerking dat op verschillende plaatsen in de Omgevingsvisie de term 'doelgroepen' wordt gebruikt en dat daar wisselende groepen personen mee bedoeld kunnen worden. Zo zou onder 1) gelezen kunnen worden: Culemborgers die in een niet homogene buurt wonen. Onder 2) Alle Culemborgers die te scharen zijn onder de niet limitatieve lijst van doelgroepen. (<i>senioren, starters, zorgbehoevenden, statushouders, etc. etc.</i>) 3) Kwetsbare doelgroepen zijn doelgroepen waar sprake is van een beperking op fysiek, geestelijk of andere vlak. 4) Door ontwikkelingen mogelijk te maken door o.a. verbindingen te leggen, in gesprek te gaan en in projecten randvoorwaarden op te nemen waarbij bijzondere woonvormen voor deze doelgroepen onderdeel uitmaken van een ontwikkeling op een bepaalde locatie.	

		Het zou wenselijk zijn om hier wat specifiekier aan te geven om welke doelgroepen het gaat, met daarbij indicatieve aantallen. Hetzelfde geldt voor kwetsbare Culemborgers. Wie zijn dit dan? Ik vraag me ook af op welke wijze de gemeente Culemborg initiatieven ondersteunt. Voor mijn idee pASStgoed, dat bij de gemeente zowel ambtelijk als bestuurlijk (wethouder) bekend is, heb ik nooit enige vorm van ondersteuning ontvangen. Integendeel, in het gesprek dat ik op zaterdag 27 januari voerde met een van de auteurs van de ontwerp omgevingsvisie over kwetsbare groepen, bracht ik het project pASStgoed onder de aandacht. Reactie: Ja maar voor zo'n enkeling, kleine groep gaan we niet bouwen. Dat verraadts veel onwetendheid en weinig kennis van zaken over presentie van mensen met diagnose autisme. Ik voeg ook nog een voorbeeld bij van een woonproject voor mensen met autisme in Woerden waarin de gemeente wel een actieve ondersteunende rol speelt! (Het kan dus wel!)		
	7	Achter het station, aan de kant waar nu de Gamma aan de Parallelweg Oost ligt, staat, op jullie presentatie, een groot vlak ontwikkelingsgebied gepland. Ook wordt er gesproken over flats van 12 hoog. Zijn deze hoge flats gepland op die plaats? Ik ben, als bewoner van het Antoon Coolenpad, mochten de flats op die plaats gepland zijn, direct belanghebbende. De achterkant van ons huis, (ik woon hier met mijn man) , waar de woonplek en de tuin gesitueerd is, kijkt uit over de tuinen van het BCW gebouw aan de Fred. van Eedenlaan en over het station, naar de hemel, een open uitzicht, wat nu ruimte en lucht geeft. Heel bewust hebben wij voor deze plek gekozen. Staan daar flats, dan gaan wij die zien en dat sluit ons uitzicht af. U begrijpt, dat wij daar bezwaar tegen aantekenen. Aan de Frederik van Eedenlaan wordt momenteel druk gebouwd aan de verandering van kantoorruimte naar bestemming wonen. We zijn van mening dat ieder moet kunnen wonen en begrijpen de gedachten gang die voorafgaat aan de realisatie van deze woningen. Ook worden er lagere woningen gerealiseerd, schuin tegenover het kantoor/woning complex. Realisatie van woonplannen is tot dan toe voor ons nog begrijpelijk en acceptabel. Dat ons open uitzicht zou kunnen veranderen in een uitzicht op flatgebouwen van 12 verdiepingen hoog, is voor ons absoluut 'a bridge too far'. Flats die dermate hoog zijn, vinden wij niet passend in het beeld van Culemborg, wat laagbouw kent. Jullie plannen kan ik niet in overeenstemming brengen met jullie uitspraken over een 'gezonde en prettige leefomgeving', wat Culemborg voor jullie zou moeten zijn. Omwonenden gaan er van uit dat verzet tegen zulke plannen geen zin heeft. Zover is onze samenleving, op democratische grondslag reeds gezonken. Maar laat ik, voor de goede orde, bij de plannen blijven en allereerst verfiere waar het in dit te ontwikkelen gebied om gaat. Hopelijk kunt u mij gerust stellen.	De ontwikkeling van de stationsomgeving waarbij het oostelijk deel van het bedrijventerrein Pavijen wordt getransformeerd naar woningbouw is een grote ontwikkeling voor Culemborg. De woonwijk die hier gebouwd gaat worden zal een meer stedelijk karakter krijgen dan de bestaande buurten in Culemborg. Het Masterplan (waarin onder meer het bouwprogramma voor deze ontwikkeling wordt geschetst) wordt op dit moment opgesteld. Hoogbouw zal onderdeel uitmaken van de ontwikkeling. Waar welke woongebouwen ontwikkeld gaan worden (met bijbehorende hoogte) is op dit moment nog niet 100 % uitgekristalliseerd. Over de ontwikkelingen communiceren wij uitgebreid. Het is raadzaam om de ontwikkelingen te volgen als u meent dat uw rechten in het geding zijn.	Niet nodig
	14	<u>Reactie Fietzersbond</u> Hier < <i>Door herinrichting van de Ovonde-Tunnelweg en een nieuwe aansluiting op de Provinciale weg zal er minder lokaal verkeer door Culemborg zelf rijden</i>> worden verwachtingen uitgesproken die niet waargemaakt kunnen worden. Voor lokaal autoverkeer is de afstand over de Provinciale weg langer dan door Culemborg. Zonder fysieke maatregelen (bijv. versmallen Stationssingel) zal er geen merkbare vermindering van het autoverkeer in Culemborg waarneembaar zijn. Naar verwachting zelfs een toename door de groei van het aantal auto's. <u>Voorstel tekstaanpassing</u> Fietzersbond Fiets- en wandelverbindingen naar het station en naar de binnenstad worden sterk verbeterd. Het lokale verkeer zal meer gebruik gaan maken van de Provinciale weg waarmee autoverkeer in Culemborg afneemt. Dit gaan we bereiken door autoverkeer naar de Provinciale weg sterk te faciliteren middels een nieuwe aansluiting op de Provinciale weg, door herinrichting van de Ovonde-Tunnelweg, herinrichting Stationssingel en de realisatie van verkeersplein Hockesingel.	De verkeersmodellen waarin de ontwikkelingen van zowel de woningbouw als de nieuwe aansluiting op de N320 zijn verwerkt, laten een situatie zien die vergelijkbaar is aan de huidige situatie inclusief autonome groei van het autoverkeer. Het eventuele effect van het invoeren van gereguleerd parkeren in het Stationsgebied en de P+R is hierin nog niet meegenomen. Op dit moment is parkeren bij het station nog gratis. Wanneer hier betaald parkeren wordt ingevoerd, zullen meer mensen kiezen voor vervoer per fiets.	Niet nodig
	15	Lanxmeer moet het voorbeeld zijn van alle nieuwe woningbouwuitbreidingen.	Als gemeente trachten we de lessen die we hebben geleerd in de ecologische wijk Lanxmeer toe te passen in alle nieuwe	Niet nodig

			ontwikkelingen in Culemborg. Dat lukt niet altijd maar is wel het streven.	
	15	De buurten Volenkampen, de Dreven, de Plantage en de begraafplaats worden aangemerkt als onderdeel van de Binnenstad en de Dreven. Deze buurten moeten ook biodivers worden aangepakt.	Biodiversiteit is een thema dat gemeentebreed speelt en niet is voorbehouden aan een beperkt aantal buurten.	Niet nodig
	15	Helaas wordt er niet gekeken naar de bestaande opbouw van De Hond bij de stedenbouwkundige uitwerking. Blijkbaar vindt de gemeente die niet relevant terwijl de buurtbewoners die wel relevant vinden. Mijn sterke indruk is dat er weinig nog omwonenden wordt geluisterd. Blijkbaar is het kapitaal van de ontwikkelaar belangrijker.	Dit 'verwijt' kunnen wij niet goed plaatsen. De herontwikkeling van het voormalige terrein van Van den Hurk in onze optiek passend voor de buurt. We vinden het belangrijk dat nieuwbouwwontwikkelingen zo goed mogelijk worden ingepast in de bestaande woonbuurt. Bij de stedenbouwkundige uitwerking van de Hondwijk is dit gedaan door te kiezen voor rijwoningen van 2 bouwlagen + kap die haaks of evenwijdig georiënteerd zijn aan de bestaande buurt en het doorzetten van de losse korrel van bebouwing aan de Hondwijk. Daarnaast is het autoparkeren opgelost in groene parkeerhoven en zorgen groene woonstraatjes voor een zichtlijn vanaf de Hond naar het agrarische landschap. Anderzijds wijkt het plan af van de bestaande buurt en speelt het in op hedendaagse stedenbouwkundige trends, zoals autoluwe woonstraatjes en het maken van voorgevels i.p.v. tuinen aan doorlopende wegen. In de planvorming is geprobeerd om een zorgvuldige afweging te maken tussen de belangen van bewoners, stedenbouw, landschap, verkeer en de financiële haalbaarheid.	Niet nodig
	15	Waar moet straks worden geparkeerd om met de trein te gaan?	In het kader van de ontwikkeling van de stationsomgeving is aan de westzijde van het spoor een nieuwe P+R-voorziening gepland voor reizigers die met de trein (of andere vorm van OV) willen reizen.	Niet nodig
	15	Hoe groot worden die supermarkt? Waarom voor de supermarkt niet verwijzen naar de 3 winkelcentra van de stad? Met een supermarkt bij het station loop je het risico dat dat koopkracht weg trekt bij de bestaande centra en dat is niet gewenst. Rond die centra wonen grote mensenconcentraties en kan en moet dus een aantrekkelijk winkelcentrum blijven staan. Meer centra, spreiding dus, werkt dat tegen. Om die reden zijn in de jaren '70 van de 20e eeuw in Nederland uiteindelijk geen grote supermarkten toegestaan op bedrijventerreinen. We zien de nadelige effecten van het toestaan aldaar in Frankrijk. In vele kleinere en wat grotere steden is er geen bloeiende binnenstad meer. Bovendien gaat het om een buurtje van hooguit 4.500 inwoners en daarvoor wil je niet dat beide bestaande buurtcentra en de binnenstad minder omzet gaan genereren. Uiteraard wil AH graag een grotere supermarkt maar dat mag nooit het uitgangspunt zijn.	Voor de hoeveelheid m2 food en non-food in de supermarkten is een distributieplanologisch onderzoek de basis. Dit onderzoek geeft aan dat Culemborg voldoende markt heeft voor de uitbreiding van het supermarktaanbod. Dat wil in dit geval zeggen het verplaatsen en uitbreiden van een kleine supermarkt naar een grote. We houden in ons beleid al lang rekening met een grotere supermarkt in het stationsgebied. Ook de supermarkten in de wijkwinkelcentra zijn in de afgelopen periode uitgebreid.	Niet nodig
	15	Waar komt die nieuwe aansluiting op de N320? In de Voorkoopstraat? Tot in de jaren '90 was daar nog een aansluiting.	De nieuwe volwaardige aansluiting op de N320 t.b.v. de stationsomgeving komt op de locatie waar nu alleen een afrit komend vanuit het oosten aanwezig is. Hier wordt straks een volwaardige op- en afrit in beide richtingen gerealiseerd.	Niet nodig
	15	Ik mis nog opmerkingen over het geleidelijk aanpassen van alle 30km-wegen/straten tbv de wandelaar en de fietser. Op de meeste wegen hebben veel automobilisten de neiging tot harder rijden dan is toegestaan en dat is nadelig voor de leefbaarheid, zeker voor kinderen. Straten moeten dan niet worden ingericht op de manier zoals de Hondwijk. Daar zijn drempel gemaakt die wel de juiste hellingshoek hebben maar echter een te groot plat vlak waardoor ze met te hoge snelheid bereden kunnen worden. Ik heb het eenmalig uitgeprobeerd en een snelheid van 60km/u is helaas zondermeer haalbaar. Verder blijkt uit Traffitel-gegevens dat in smallere straten minder hard wordt gereden dan bv op de rondweg van Voorkoop of De Hond. De V85 ligt in smallere straten vaak rond de 30km/u en in de genoemde straten op 40km/u of meer. Dit laatste is gevaarlijk en maakt deze straten minder prettig voor een woonomgeving.	In Culemborg is de keuze gemaakt om niet alle wegen 'af te waarden' naar 30 km/uur. De hoofdstructuur van 50 km/uur wegen heeft als doel om het verkeer vanuit de wijken zo vlot en veilig mogelijk af te wikkelen naar bovenliggend wegennet (N320, A2). Als de gemeente ervoor zou kiezen om alle wegen 30 km/uur te maken, dan is er geen onderscheid meer. De kortste en snelste route (ook in navigatiesystemen) is dan vaak dwars door de woonwijken heen. De woonstraten waar juist de nadruk ligt op het veilig verblijven krijgen dan een (forse) toename van verkeer te verwerken. Dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Om die reden houdt de gemeente vast aan de huidige wegencategorisering.	Niet nodig

			Voor iedere weg in Culemborg is de functie en het regime van de weg vastgelegd in de zogenaamde wegencategorisering. Bij aanleg of groot onderhoud wordt de weg ingericht conform de landelijk gehanteerde richtlijnen. Dit is al jaren het beleid en de werkwijze van de gemeente.	
	15	Er is behoefte aan woningen die levensloopbestendig zijn en aan een zodanige situering van woningen dat bewoners elkaar voor eenvoudiger zaken eventueel kunnen helpen. Ook is er behoefte aan een goede combinatie met eenvoudige zorg.	Toekomstbestendig bouwen, toegankelijk en geschikt voor doelgroepen die zorg en ondersteuning behoeven is opgenomen in de Woonvisie. Bij nieuwbouwprojecten is hier nadrukkelijk aandacht voor.	Niet nodig
	15	Mijn ervaring is dat sociale veiligheid soms zodanig wordt gehanteerd dat het nadelig werkt voor bewoners als nieuwbouw in een bestaande wijk wordt gerealiseerd. Op het terrein van Van den Hurk worden nieuwe woningen gebouwd met redelijk veel parkeerplaatsen maar die plaatsen worden moeilijker bereikbaar voor de huidige bewoners als nieuwe achterpaden nooit als wandelroute naar het grote parkeerterrein kunnen worden gebruikt. Faciliteren van bestaande bewoners, zeker als zij wat minder mobiel zijn, komt blijkbaar niet in het vocabulair van de gemeente voor.	Bij elke nieuwe (woningbouw)ontwikkeling worden nieuwe afwegingen gemaakt. Voor wat betreft het project Hondwijk 11 zijn de parkeerplaatsen die gerealiseerd worden openbaar, maar in eerste instantie gekoppeld aan de nieuw te bouwen woningen. De parkeerplaatsen worden niet aangelegd als uitbreiding van de bestaande parkeergelegenheid voor de huidige bewoners, maar om de extra parkeervraag van de nieuwe bewoners volledig op te vangen. Voor de huidige bewoners verandert de parkeersituatie niet. De huidige bewoners hebben nog altijd de beschikking over parkeergelegenheid dichterbij de woning, dan de op afstand gelegen nieuw te realiseren parkeerplaatsen. De gemeente accepteert ruime loopafstanden tussen bestemming en parkeerplaats en maakt geen onderscheid in leeftijd, mobiliteit, etc. Voor het project Hondwijk 11 betekent dit dat de afstand van een bestaande woning aan de overzijde van de betreffende ontwikkeling naar de nieuwe grote parkeerplaats een acceptabele afstand is. Het is niet noodzakelijk een achterpad tussen de nieuwe woningen aan te leggen, omdat de afstand hierdoor niet aanzienlijk wordt verkleind. Indien de acceptabele loopafstanden op enig moment niet meer passend zijn voor een persoon, kan deze een gehandicaptenparkeerplaats bij de gemeente aanvragen.	Niet nodig
	15	Dat de gemeente woorden als passende woningbouw bezigt komt soms wat vreemd over als eengezinswoningen met 3 woonlagen op het vm terrein van Vd Hurk als levensloopbestendig worden aangemerkt.	Toegankelijke woningen of levensloopbestendige woningen zijn er in alle soorten en maten. Dat zijn niet alleen kleine appartementen, maar daar waar het totale programma op de begane grond gesitueerd is, is in principe een toegankelijke woning. Dat er voor andere gezinsleden op de verdieping ook kamers zijn doet niet af aan de toegankelijkheid van de woning.	Niet nodig
	15	Ik begrijp dat de organisatie Gemeenschappelijk Wonen Culemborg weinig medewerking krijg bij het realiseren van een levensloopbestendig buurtje. Waarom is dat het geval? We moeten juist blij zijn met dergelijke particuliere initiatieven en mijns inziens zijn er in de stad voldoende plekken beschikbaar, bv in Voorkoop maar ook in Achter de Poort om zo'n organisatie te kunnen ondersteunen.	De woonopgave in Culemborg is groot, de ruimte is beperkt, voor veel beschikbare locaties liggen er al plannen, intenties of contracten. Vanuit de Woonvisie is er ruimte om bijzondere woonvormen te ondersteunen en worden deze initiatieven ook omarmd. Wij proberen dan ook dit soort initiatieven een plek te geven bij nieuwe ontwikkelingen, ook al is de gemeente geen initiatiefnemer. Wij blijven in gesprek met deze groepen en proberen daar waar kansen zich voordoen, succesvolle banden en verbindingen te leggen.	Niet nodig
	9	Op pagina 39 wordt wel gemeld dat er 30% sociale huur, maar de term betaalbaarheid mist in de visie. Op pagina 40 wordt er wel afstemming m.b.t. wonen gezocht met regiogemeenten als er iets niet lukt binnen de grenzen van de gemeente. Er wordt niet buiten de provincie gekeken (naar Houten dus). Wij verwachten dat dit wel meerwaarde kan hebben voor aandachtsgroepen.	Betaalbaarheid is inderdaad breder dan alleen de (sociale) huursom. Het totaal van de woonlasten bepaalt de betaalbaarheid van een woning. Dit is een terechte opmerking die we in de definitieve Omgevingsvisie hebben verwerkt. In Nederland kennen we bestuurlijke grenzen. Culemborg en Houten, hoewel directe burens, liggen in verschillende provincies en zijn georganiseerd in meerdere verschillende gemeenschappelijke regelingen, zo ook op het gebied van wonen. Gegeven de sterke	Ja, betaalbaarheid als begrip opnemen.

			oriëntatie van onze inwoners op de regio Utrecht is het waardevol om te verkennen op welke wijze de samenwerking op tal van terreinen kan worden vormgegeven.	
	15	Is 30% sociale woningbouw wel voldoende omdat mensen soms jaren moeten wachten op een schikte sociale woning. Moet het aandeel niet hoger zijn, bv 40%	Het woningbouwprogramma is gebaseerd op de woningbehoefte van Culemborg en de demografische ontwikkeling. Dat betekent dat we verder kijken dan de vraag op de korte termijn, maar juist naar de ontwikkeling van de bevolking op de lange termijn. Op basis daarvan is 30% een goed uitgangspunt. Dit levert op korte termijn wel fricties op in het kader van de hoge vraag. Daar proberen we door een intensivering van sociaal (naar voren brengen in de fasering) en met flexwoningen verlichting in te brengen.	Niet nodig
	15	We moeten niet wachten op het gerealiseerd zijn van de Stationsomgeving voor het realiseren van meer woningen. We moeten alle beschikbare ruimten benutten. Als je dat doet span je het paard achter de wagen.	Wij zijn het eens met deze reactie. De gemeente werkt momenteel naast het project de stationsomgeving aan nog ruim 40 andere woningbouwplannen.	Niet nodig
	15	Wat wordt dan bedoeld met “behoud van een eigen identiteit”? En waarom wordt het principe van behoud van de eigen identiteit niet in De Hond gehanteerd? In De Hond komt langs de rondweg geen situatie voor van aan weerszijden van de weg voorgevel van eengezinswoningen. Bovendien komen in De Hond geen grote aantallen woningen met een donkere gevel voor. En als je dan een opmerking maakt dat je, net als in de Boerenstraat, het gevoel hebt dat die gevels over je heen komen “vallen” wordt je impliciet voor een nitwit uitgemaakt omdat die gevels heus niet op je zullen omvallen.	Met het behoud van een eigen identiteit wordt bedoeld dat de bestaande stedenbouwkundig opzet, architectuur, kenmerkende gebouwen en kenmerkende groene elementen (zoals bomenrijen) in een wijk grotendeels in stand worden gehouden. Het betekent niet dat een nieuwbouwontwikkeling in de wijk exact dezelfde identiteit moet hebben als de bestaande wijk. Deze mag in stedenbouwkundige opzet, architectuur en openbare ruimte afwijken, en zich conformeren aan de hedendaagse moderne stedenbouwkundige trends. Belangrijk hierbij is dat er bij een nieuwbouwontwikkeling in het ontwerp wel wordt ingespeeld op de bestaande omgeving en de identiteit van de wijk. In de nieuwbouwontwikkeling van de Hond hebben we het bovenstaande zoveel mogelijk geprobeerd te doen. We hebben ervoor gekozen om voorgevels aan de Wilgeboom te positioneren, omdat de Wilgeboom een mooie groene kwaliteit heeft en om contact tussen nieuwe en bestaande bewoners te stimuleren. Er is gekozen voor een donkere kleur baksteen, omdat er in de materiaalkeuze is gekozen voor aardse tinten (zand tot roodbruin) die inspelen op de bestaande buurt en het landschappelijke karakter van de Hondwijk.	Niet nodig
	21	Ik heb het omgevingsplan gelezen en op bl 36-38 gaat het plan onder verkeersstructuur en mobiliteit' en verderop indirect onder 4.3.3. in op 'groene verbindingroutes. (ook op blz 45 bovenaan over aantrekkelijke wandel- fietsroutes naar de binnenstad). Mijn voorstel, waar ik al langer over nadenk, maak een bruggetje over de singel om een logische (wandel-fiets) route te ontwikkelen. Bijvoorbeeld: ter hoogte van het politiebureau (Triosingel) naar de Westerwal/hoek Nieuwstraat er tegenover. Met zebrapad. Deze route zal zeker graag gebruikt worden voor mensen die vanaf het station de binnenstad willen bezoeken.	Wij vinden dit een charmante suggestie. Als gemeente denken we continu na over het verbeteren van wandel- en fietsverbindingen. Na afsluiting van de Vianense Poort voor gemotoriseerd verkeer oriënteren we ons op de eventuele noodzakelijkheid van maatregelen onder meer op de Triosingel. Deze suggestie nemen we mee in dat kader.	Niet nodig
	22	Of het nou ligt aan gebreken van discipline, eigenaarschap of fatsoen. Kies maar. Als ik mijn dochter naar de basisschool breng dan stinkt de straten naar hondepoep, je ziet ze ook overal liggen. Je kunt ervan vinden nou dan loop je er toch tussendoor of omheen of wat dan ook. Het parkachtig grasomgeving om de basisschool waar kinderen van jong tot nog jonger door de velden rennen. Hondeneigenaren die dan goedemorgen zeggen en kijken naar hun hond hoe ze hun sh doen, zeker zelf geen kinderen prima. Maar realiseert u het volgende, op een dag is er een flinke wind die waait lekker in uw gezicht. Waar denkt u dat het vandaan komt en voordat het in uw gezicht waait. Denk daar maar aan wanneer u een flinke adem neemt in de buitenlucht.	Bekend is dat hondenpoep stevast in de top 5 van onderwerpen staat waar inwoners overlast van ervaren. Maar we doen dit elkaar zelf aan. Het is de verantwoordelijkheid van de hondenbezitter om daar waar een opruimplicht geldt hier gevolg aan te geven. Om het naleefgedrag te verhogen is voorlichting mogelijk en ook handhaving. Het vinden van een goede balans hiertussen is een continu aandachtspunt.	Niet nodig

		Andere dochter zit op het KWC ook daar langs de paden overal hondedrollen, Verzin daar iets op. Meer handhaving lijkt me simpel. 3x/dag worden die beesten uitgelaten, ochtend, middag en avond.		
	32	Mogelijkheid van 'wonen' wordt genoemd voor Buitengebied Oost -Stel gaande het proces de behoefte aan nieuwe wooncapaciteit na herontwikkelingen en inbreidingen binnen de 'compacte stad-gedachte vast. Stel ook vast of het om eigen behoefte gaat. Zo kan de behoefte voor de periode na 2040 op de actuele situatie gebaseerd worden, waarbij er ook meer zicht is op de problemen die de klimaatverandering met zich mee brengen. - Woningbouw is een bedreiging voor andere kwaliteiten die aan het buitengebied toegekend worden: waterveiligheid (overstromingsrisico), landschap, natuur, recreatie en biodiversiteit. Het 'niet uitsluiten van woningbouw' is te vaag gegeven de kwetsbaarheid van het gebied. Het staat ook haaks op ideeën van bewoners en grondeigenaren. De nieuwbouw van Culemborg-west heeft nu al last van wateroverlast. Water en bodem moeten sturend zijn: zie ook NL2120 (https://www.wur.nl/nl/dossiers/dossier/nederland-in-2120.htm) waarin zowel buiten- als binnendijks ruimte wordt gegeven aan de rivier. Binnendijkse ruimte wordt geclaimd als overstromingsvlakte. Het Buitengebied oost heeft bij een overstroming bij middelgroot overstromingsrisico (1x in de 100 jaar) een waterdiepte van 1-5m. - De aanwezigheid van een geitenboerderij in het gebied maakt woningbouw binnen een cirkel met een straal van 2 km onmogelijk (zie ook advies GGD gebaseerd op RIVM-richtlijnen inzake herontwikkeling Tuincentrum vd Hurk). Inspelen op ontwikkelingen bij de provincie en de omgeving Door nu al woningbouw als mogelijke invulling van het Buitengebied Oost te noemen wordt eenzijdig voorgesorteerd op de mogelijkheden die dit gebied biedt. Beter is het om vanuit de kwaliteiten te sturen en rekening te houden met bodem en water. De inzet op herstel, behoud en versterking van groenwaarden heeft vooral kansen in het buitengebied. Een natuurlijke en groene leefomgeving levert bewezen hogere WOZ-waarden en meer gezondheid op voor de hele gemeente.	De omgevingsvisie Culemborg kijkt vooruit. Dat doen we op basis van het verleden en de plannen die in het heden worden gemaakt. Naarmate de toekomst verder in de tijd ligt wordt het moeilijker om concrete uitspraken te doen. De horizon van de omgevingsvisie ligt nu op 2040. Tot die tijd zien we voor het thema wonen mogelijkheden om de woonbehoefte binnenstedelijk te faciliteren. Richtinggevende gedachte is dat in die periode ca. 3.000 nieuwe woningen aan de woonvoorraad worden toegevoegd. Het leeuwendeel daarvan zal in de stationsomgeving worden gerealiseerd. De keuze om binnenstedelijk te bouwen is een bewuste. Wij zijn ons zeer bewust van de waarde van ons – relatief kleine – groene buitengebied en willen dat maximaal ontzien. Om toch een antwoord te geven op de vraag 'Maar wat dan daarna? als er dan nog steeds behoefte is aan meer woningen, waar komen die dan?' is – vanuit de gedachte dat er binnenstedelijk geen reële mogelijkheden meer zijn - de mogelijkheid van een onderzoek naar woningbouw in het oostelijk buitengebied benoemd. Daarbij is leidend geweest de gedachte dat het westelijke en zuidelijke buitengebied onderdeel uitmaken van de Hollandse Waterlinies en daarmee minder voor de hand liggend zijn. Dit wil niet zeggen dat hiermee woningbouw in het oostelijk buitengebied nu onderwerp van gesprek of studie wordt. Wij snappen en onderschrijven alle bezwaren die tegen deze gedachte ingebracht worden. Dat is ook de reden dat we nu de keuze maken om de woonbehoefte binnenstedelijk op te lossen.	Niet nodig
4.4	12	Ook zou het winkel aanbod op het Koopmansgildeplein uitgebreid moeten worden. Het uitgebreide woningaantal sluit hier absoluut niet bij aan.	Het winkelcentrum Parijsch voldoet aan de behoefte om dagelijkse boodschappen te kunnen doen. Dat is ook het doel van dit winkelcentrum. Bijvoorbeeld kledingwinkels passen niet in dit concept, deze zijn geconcentreerd in de binnenstad.	Niet nodig
	15	Waarom niet wijzen op de MBO's, HBO's en Uni's in de nabijheid van Culemborg?	Onder het kopje 'Groei van het onderwijs' kan inderdaad gewezen worden op de nabijheid van MBO', HBO's en universiteiten in onder meer Den Bosch en Utrecht.	Ja
	15	Moeten we niet samen met de omliggende gemeenten nagaan wat de beste locaties voor bedrijven in de regio zijn? Moeten we dan eventueel van Pavijen geleidelijk aan een woonlocatie maken? Moet elke gemeente wel een bedrijventerrein hebben, moet dat niet meer op regioniveau?	Dit wordt op regionaal niveau afgestemd. Pavijen is een relatief groot bedrijventerrein voor Culemborg, en heeft ook een regionale functie. Verder zorgt Pavijen voor veel werkgelegenheid in en nabij Culemborg en is een belangrijke motor voor de lokale economie. Extra woningen komen er voldoende in de stationsomgeving.	Niet nodig
	15	Hoe kijkt de gemeente aan tegen het Culemborgse Polderplan voor het gebied Redichemse-De Geeren? Past dat in het toekomstbeeld van een groene en biodiversiteit omgeving of denkt de gemeente toch aan bebouwen? Ik ben bang dat dat onvermijdelijk is gezien de nog beperkte mogelijkheden aan de westkant van de stad. En welke criteria gaat de gemeente dan hanteren? En hoe wordt voorkomen dat de grootste beurs de invulling sterk beïnvloedt?	De ontwikkelingen van groen en biodiversiteit in dit gebied ziet de gemeente als een versterking van dit belangrijke groene gebied. Het gebied verbindt de stad Culemborg met de uiterwaarden en is daarmee vanuit recreatief oogpunt en ecologisch oogpunt waardevol. Er zijn in het gebied waar het Kuilenburger Polderplan wordt uitgevoerd geen plannen voor woningbouw.	Niet nodig
	23, 26 en 30	<i>Winkelcentrum Parijsch maakt deel uit van een ontwikkelingsgebied. Op termijn moet het centrum meegroeien. Uitbreiding van niet dagelijks aanbod dient beperkt te worden, omdat er weinig vraag naar is.</i>	Het detailhandelsbeleid van de gemeente gaat uit van het concentreren van het niet-dagelijks aanbod in de binnenstad. Doel is dat de binnenstad leefbaar, vitaal en aantrekkelijk blijft voor bewoners van Culemborg, winkelend publiek en toerisme.	Niet nodig

		Dit impliceert dat als men vindt dat deze vraag wel zou ontstaan hierover een andere beslissing genomen zou kunnen worden. Ik zou liever zien dat de argumentatie tegen uitbreiding van niet dagelijks aanbod gebaseerd zou zijn op de plaats van het winkelcentrum in de wijk: - Er is op het moment al veel overlast van het winkelcentrum bij omwonenden - Het winkelcentrum ligt aan een schoolroute - Het winkelcentrum grenst aan de sporthal, die ook veel door kinderen gebruikt wordt - Het winkelcentrum ligt al een van de slechts twee uitvalswegen van de woonwijken van Parijsch Noord. Dit zou ertoe moeten leiden dat uitbreiding van het winkelcentrum erop gericht moet zijn om geen toename van het gemotoriseerde verkeer (zowel van bezoekers als leveranciers) teweeg te brengen.	Winkelcentrum Parijsch is bedoeld voor de dagelijkse boodschappen. Een eventuele uitbreiding zal dus alleen gericht zijn op dagelijkse boodschappen. Een eventuele uitbreiding moet niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de wijk. We hebben en houden we oog voor een leefbare situatie.	
	30	Vraag naar nadere specificatie met wat er verstaan wordt onder “dagelijks aanbod” en “niet dagelijks aanbod” in relatie tot de uitbreiding van winkelcentrum Parijsch.	Onder dagelijks aanbod bedoelen we alles wat gericht is op food en dagelijkse verbruiksartikelen. Hieronder vallen onder meer de supermarkt, de bakker, slager, de slijter en de drogist. Het niet-dagelijks aanbod betreft artikelen die langere tijd gebruikt worden, zoals winkels gericht op huishoudelijke artikelen, kleding, meubels, schoenen etc.	Niet nodig
	30	Verder ontbreekt in uw omgevingsvisie het “the last mile” principe met betrekking tot het bevoorraden van de winkels in het winkelcentrum Parijsch met bijvoorbeeld kleinere elektrische voertuigen volledig. Terwijl dit bij veel gemeenten in Nederland inmiddels de standaard is. Omdat dit type vervoer veel minder belastend voor de omgeving, omwonenden en het milieu is. Er op de industrieterreinen rondom Culemborg voldoende ruimte om een logistiek centrum te realiseren van waaruit de “last mile” bevoorrading van winkelcentrum Parijsch kan worden gerealiseerd. Dit is de ambitie die ik graag in de omgevingsvisie wil terug zien. Daarom moet in mijn optiek de omgevingsvisie met betrekking tot de eventuele uitbreiding van het winkelcentrum Parijsch erop gericht zijn om in ieder geval geen verdere toename van het gemotoriseerde verkeer (zowel van bezoekers als leveranciers) teweeg te brengen. Veel beter zou zijn als Culemborg de ambitie uit spreekt om ruim voor 2040 de bevoorrading van winkels volledig CO2 neutraal te laten plaats vinden en het “last mile” principe te omarmen in haar omgevingsvisie.	In het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP) is een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheden om stedelijke distributie op een duurzame wijze vorm te geven. Het idee van de ‘last mile’ maakt daar onderdeel van uit. Het ligt daarbij meer voor de hand om dit idee in eerste instantie uit te werken voor de bevoorrading van de binnenstad.	Niet nodig
	30	Wellicht zou er meer “out of the box” gedacht moeten worden om bijvoorbeeld het winkelcentrum Parijsch te verplaatsen naar de rand van Parijsch direct naast de N320. Hiermee worden een aantal huidige problemen (uitbreiding, parkeren, bevoorrading) in een keer opgelost. Door het winkel centrum tussen de Wethouder Schouten weg en de N320 te plaatsen blijft ook de bereikbaarheid voor mensen zonder auto prima in stand. En ontstaat er op de huidige lokatie van het winkelcentrum Parijsch ruimte voor hoognodige voor woningbouw. Daarom aan u het verzoek om meerdere alternatieven uitwerken in de Omgevingsvisie.	Dit is inderdaad een echte ‘out of the box-gedachte’. Wij achten dit een niet realistische gedachte gegeven de bestaande situatie (en de investeringen die daarvoor zijn gepleegd). Daarnaast is de huidige begrenzing van Parijsch (en Pavijen) mede ingegeven door de aanwezigheid van de de Hollandse Waterlinies.	Niet nodig
	36	Graag voegen wij hier een concrete kans aan toe, namelijk het inzetten op lokale afzet van de duurzaam opgewekte energie door middel van het tweede windpark en/of zonneweides. Het lokaal opwekken van elektriciteit en het lokaal afzetten van deze opgewekte energie kan een belangrijke bijdrage leveren aan de beschikbaarheid van energie én de afname van netcongestie voor Pavijen. Wij verzoeken u deze concrete kans op te nemen in de tekst.	Uw suggestie nemen we over. De energietransitie op Pavijen is gebaat bij het ‘matchen’ van vraag en aanbod naar energie en het maximaal gebruik maken van lokaal opgewekte energie. Zeker in het licht van de netcongestieproblematiek is het realiseren van een energiesysteem met de kleinst mogelijke netimpact een belangrijke oplossingsrichting. Het gebruik maken van lokale bronnen maakt daar onderdeel van uit.	Ja, toevoegen dat lokale bronnen kunnen bijdragen een de energietransitie op Pavijen en het verminderen van de problematiek van netcongestie.
4.5	7	Bezwaar op mogelijke bouw van flatgebouwen van 12 verdiepingen hoog in het stationsgebied. Flats die dermate hoog zijn, worden als niet passend in het beeld van Culemborg ervaren, wat laagbouw kent. Het gehele horizonbeeld zal veranderen. Daar komt bovenop; op een centraal gelegen plaats in Culemborg en in de directe omgeving van een groene, ecologische wijk, waar, over het algemeen, mensen wonen die uit gaan van wel heel andere uitgangspunten, als groen en kleinschalig, strevend naar voor de mens prettig aandoende verhoudingen. Deze mogelijke plannen worden als niet in overeenstemming ervaren met de uitspraken over een 'gezonde en prettige leefomgeving', wat Culemborg voor jullie zou moeten zijn.	De voorgenomen woningbouw in het stationsgebied zal inderdaad een meer hoogstedelijk karakter krijgen dan de bestaande wijken in Culemborg. Dit is een bewuste keuze gegeven de beperkte ontwikkelruimte, de grote vraag naar woningen en de onmiddellijke nabijheid van het station (OV-hub). Het woonprogramma voor het stationsgebied is nog in ontwikkeling. Voor die ontwikkeling gelden randvoorwaarden die een gezonde en prettige leefomgeving moeten	Niet nodig

			waarborgen. Dat kan ook met voor Culemborg tot nu toe niet aanwezige hoogbouw.	
	14	<u>Reactie Fietzersbond</u> De tekst lijkt goed te passen bij wat de Fietzersbond nastreeft. We missen alleen net een stukje scherpte in deze tekst. De trend is dat Nederlanders, en dat zal bij Culemborgers niet anders zijn, steeds minder bewegen, o.a. omdat bewegen steeds minder een vast onderdeel is van ons dagelijks leefpatroon. Wij zijn ervan overtuigd dat verreweg de goedkoopste manier om meer bewegen te stimuleren te bereiken is als het bewegen meer onderdeel is/wordt van het dagelijkse leefpatroon. Dus dat het voor Culemborgers een logische keuze is om op de fiets of lopend naar school, station, winkels, vereniging etc. te gaan. Op de fiets naar school, boodschappen doen etc. gebeurt alleen als de fiets-infrastructuur van Culemborg daartoe uitnodigt. Zonder dat blijft de auto het primaire vervoermiddel. Deze Ontwerp-Omgevingsvisie biedt ook de mogelijkheden om dit na te streven. We missen het echter als een na te streven doel. <u>Voorstel tekstaanpassing Fietzersbond:</u> Voeg toe: “We streven er naar dat bewegen meer onderdeel is/wordt van het dagelijkse leefpatroon. We gaan ervoor zorgen dat Culemborgers een comfortabel hoofdfietsnetwerk krijgen dat uitnodigt om te gaan fietsen zodat het voor Culemborgers een logische keuze is om op de fiets naar school, station, winkels, vereniging etc. te gaan.”	We kunnen ons grotendeels vinden in dit tekstvoorstel.	Ja , tekstvoorstel FB grotendeels overnemen.
	15	Eenzaamheid speelt ook onder ouderen en daarom is het van belang meer gezamenlijk en gemengd wonenprojecten te realiseren en meer zorg-wonenprojecten.	In de Woonvisie is meegenomen dat dit soort initiatieven ruimte moeten krijgen en worden, daar waar passend, meegenomen bij nieuwbouwontwikkelingen.	Niet nodig
	15	Het opkopen van medische bureau door private investeerders, gericht op rendement en niet op betere gezondheid, bedreigt een goede gezondheidszorg. Wat is de situatie in Culemborg en in hoeverre kan de gemeente hierin een positieve rol spelen?	Er zijn grote zorgen over de huidige commerciële ketens op het gebied van zowel bereikbaarheid, toegankelijkheid als kwaliteit. Op dit moment loopt er een onderzoek naar het functioneren van deze praktijken door de inspectie gezondheidszorg & jeugd. De uitkomsten hiervan zullen wij meenemen in de weging van nieuwe initiatieven. Daarnaast zullen we sowieso onze lokale huisartsen actief betrekken, bij het aan de poort beoordelen van initiatieven.	Niet nodig
	15	In het plan Vd Hurkterrein heb ik de indruk dat het belang van groen en meer schaduw geleidelijk aan minder is geworden. Zo stonden in de eerste plannen zo’n 50 bomen in het ontwerp, daar zijn er nog maar een 20 van over. Waarom blijft daar zo weinig aandacht voor, waarom verdwijnt groen uit beeld? Bovendien zijn bomen ook goed voor de wateropvang en de stofopvang.	In de eerste schetsen die gepresenteerd zijn aan de buurt waren inderdaad meer bomen ingetekend. Dit betrof echter een eerste schets waarbij nog niet was gekeken naar de situatie in de ondergrond en de boomsoorten. Vervolgens is onderzocht welke bomen en beplanting het beste toegepast kan worden op deze plek zodat de biodiversiteit wordt versterkt. De nieuwe tekening geeft een realistischer beeld van de toekomstige situatie. Deze laat alleen bomen zien die ook daadwerkelijk oud kunnen worden op deze plek. Soms betekent dit dat er in plaats van 3 kleine bomen, 1 grote boom komt. Daarnaast is aan de rand van het plangebied ervoor gekozen om het bestaande bos aan de Kastanjeboom te behouden en in de ontwikkeling mee te nemen. Dit bestaande bos bestaat uit een serieus aantal bomen.	Niet nodig
	15	Trouwens het is apart dat de gemeente in haar bestemmingsplannen de bestemmingen ‘Verkeer – Verblijfsgebied’ combineert. Hierdoor loopt de burger/bewoner het risico dat het accent meer op verkeer komt te liggen dan op verblijfsgebied. Dit moet worden voorkomen en daarom moet beide bestemmingen worden gescheiden.	In het vakgebied ruimtelijke ordening is de functiecombinatie van Verkeer en verblijfsgebied een zeer gebruikelijke combinatie. Er is geen reden om dit te wijzigen.	Niet nodig

	15	Als in het plan VdHurk veel tuinen toch betegeld gaan worden dan zou het totaal verharde oppervlak in de buurt kunnen komen van het nu nog verharde oppervlak. Dat zou voor de wateropvang nu nog geen probleem hoeven zijn maar hoe is dat in de toekomst? Hoe zorgen we er voor dat het ook in de toekomst geen probleem is? Wat voor beleid is de gemeente van plan te gaan voeren in de toekomst, over zeg 10 of 15 jaar?	De locatie is momenteel volledig verhard. Ook al zouden alle nieuwe tuinen verhard worden, dan nog is er over het grote geheel nog steeds minder verharding dan nu. Voor de toekomst zet de gemeente actief in op het motiveren van bewoners om hun tuinen te vergroenen. Dit doen we door bijvoorbeeld deel te nemen met de actie NK Tegelwippen en veel te communiceren over de voordelen van een groene tuin via de website www.culemborgduurzaam.nl .	Niet nodig
	40	In een stad waarvan beschreven wordt dat kleinschaligheid en stedelijkheid gecombineerd is, past mijn inziens geen “parkrand met bouwhoogte van 5-12 lagen” (zie Masterplan Stationsomgeving).	De verschillende ruimtelijke opgaven voor Culemborg zijn groot, niet alleen op het gebied van wonen. Tegelijkertijd is de ruimte schaars, dat betekent onvermijdelijk dat de hoogte gezocht moet worden om alles binnen een klein gebied te combineren. Dat gebeurt op een verantwoorde, passende en goed onderbouwde stedenbouwkundige manier.	Niet nodig
	35	Aandacht gevraagd voor gevolgen van elektromagnetische velden (antennes en zendmasten) voor de gezondheid van mens en natuur.	We zijn bekend met de zorgen die onder inwoners leven over de effecten en gevolgen van elektromagnetische velden op de gezondheid en het welbevinden voor mens en natuur. Zorgen die wij begrijpen en ook serieus nemen. In de afgelopen jaren is over dit onderwerp ook meerdere keren van gedachten gewisseld. Tegelijkertijd is het handelingsperspectief en de invloed van de gemeente op dit beleidsterrein beperkt. De Telecomwet bepaalt in Nederland in hoge mate ‘het speelveld’ ten aanzien van toegelaten stralingsniveaus. De Rijksoverheid baseert zich daarbij op adviezen van het RIVM en als gemeente volgen wij die lijn.	Ja, het is goed om het thema straling (elektromagnetische velden) expliciet als thema te benoemen.
	35	Sommige woordkeuzes/zinsneden in de omgevingsvisie zoals ‘het begrip tonen voor de waan van de dag’ werken ontmoedigend.	We snappen deze opmerking maar in de context van de paragraaf wordt deze wel genuanceerd.	Niet nodig
	35	Straling is een thema dat moet worden betrokken bij een aantal thema's uit de omgevingsvisie zoals ‘meervoudig duurzaam’, ‘verbindend’ en ‘proeftuinen/innovatie’ en ‘tijden veranderen. In hoeverre houdt de gemeente rekening met de effecten van straling op de gezondheid van inwoners. Voert de gemeente een eigen antennebeleid waarbij met deze effecten rekening wordt gehouden? Als gevolg van een toenemende digitalisering ontstaan er gebieden in de stad die voor inwoners die gevoelig zijn voor EMV ontoegankelijk worden. Als voorbeeld voor innovatie zou kunnen worden gedacht aan het inrichten van stralingsluwe zone's.	(De effecten van) Straling is inderdaad een onderwerp dat net als andere milieuthema's betrokken moet worden bij de besluitvorming binnen de gemeente.	ja
	35	Wetenschappelijk bestaan er grote verschillen van inzicht over de effecten van straling. Is het niet zo dat bij twijfel over de effecten altijd het voorzorgprincipe moet worden gehanteerd?	Het voorzorgprincipe is een belangrijk principe. 'Bij twijfel niet inhalen' en 'bezint eer gij begint' zijn hier spreekwoordelijke voorbeelden van. Zoals eerder aangegeven volgen wij de lijn die de rijksoverheid hanteert en maken we daar geen andere lokale afwegingen in. Dit ook omdat we simpelweg niet de kennis hebben om andere gemotiveerde keuzes te maken.	niet nodig
	35	Aandacht wordt gevraagd voor de hoeveelheid stroom- en waterverbruik dat nodig is voor datacentra	Wij delen deze zorgen.	niet nodig
	35	Aandacht wordt gevraagd voor het waarborgen van privacy in een samenleving waarbij er steeds meer data gevraagd, gedeeld en verwerkt wordt.	Ook deze zorgen delen wij.	niet nodig
	35	Aandacht wordt gevraagd voor de maatschappelijke samenhang in een wereld waarbij steeds meer online plaatsvindt.	De verdere digitalisering van onze samenleving werkt twee kanten op. Enerzijds verruimt digitalisering de wereld en ontstaan veel meer contacten dan vroeger in de analoge wereld. Anderzijds geldt dat voor inwoners die niet mee kunnen in deze trend een zekere isolatie optreedt. Dit geldt ook voor inwoners die gevoelig zijn voor EMV. Als gemeente onderkennen we dit en hebben daar ook oog voor.	niet nodig
	35	De gemeente wordt opgeroepen om in gesprek te komen met betrokkenen over het onderwerp elektromagnetische straling.	De gemeente staat altijd open voor gesprekken.	niet nodig

4.6	9	Op pagina 53 is de doorfietsroute Culemborg-Houten is genoemd, maar in algemene zin blijft het oplossend vermogen van de fiets als (deel van de) mobiliteitsoplossing onderbelicht. Waarom die doorfietsroute belangrijk is wordt niet verder toegelicht.	We zetten in op alternatieve vormen van vervoer (wandelen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit) en verkleinen we de rol van de auto. Dit doen we onder andere door het inzetten op het verbeteren van fietsverbindingen binnen, ook naar locaties buiten Culemborg. Door ontwikkelingen als de elektrische fiets zijn wat grotere afstanden beter bereikbaar geworden per fiets. Hierdoor kiezen meer mensen voor de fiets als vervoermiddel naar werk of school. Een belangrijke route vormt de fietsverbinding tussen Culemborg en Houten. De potentie op deze route is groot. De route staat opgenomen in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets als gewenste route, een rapport van het Rijk over hoe de fiets kan bijdragen aan toekomstige ruimtelijke inrichting.	Ja, opnemen van een iets uitgebreidere motivatie over het belang van de fietsbrug.
	9	Verder is het niet duidelijk hoe vervoersarmoede wordt tegengegaan (p. 53). Het streven op pagina 54 is om de ruimte die verkeer en vervoer vraagt meer in balans te brengen met andere ruimtelijke functies. Het is niet duidelijk wat hiermee wordt bedoeld: minder verkeer en parkeren? Duidelijke keuzes worden niet gemaakt. Ook wordt onder het thema mobiliteit geen aandacht geschonken aan het buitengebied.	We willen dat mensen met een beperkt inkomen of medische beperking deel kunnen blijven nemen aan de maatschappij. Dit doen we onder andere door in te zetten op een lobby bij Provincie en Rijk als vervoersautoriteit voor beter, betrouwbaar en meer betaalbaar openbaar vervoer. Daarnaast willen we met onze partners en inwoners in gesprek om te kijken hoe we de mobiliteitstransitie voor iedereen in gang kunnen zetten en wat hiervoor nodig is. De ruimtedruk is groot. De openbare ruimte is beperkt en tegelijkertijd neemt het aantal opgaven toe. Naast verkeer en parkeren is het aanleggen van groen, speelplaatsen, waterberging etc. nodig. Dit knelt en er zullen keuzes gemaakt moeten worden. Niet alleen in nieuwe woongebieden, maar ook in bestaande wijken. Bij de bouw is vaak geen rekening gehouden met het huidige autobezit, waardoor de vraag om parkeerplaatsen toeneemt. Hierdoor blijft er minder ruimte over voor andere opgaven. Samen met onze inwoners en ondernemers streven we naar een betere balans.	Niet nodig
	9	Bouwen van 2.000 tot 3.000 nieuwe woningen levert veel extra mobiliteit(bewegingen) op. Dit levert naar verwachting op verschillende plaatsen knelpunten op; zowel wat betreft parkeren als verkeersafwikkeling naar provinciale en rijkswegen. Oplossingen voor die knelpunten worden alleen in heel algemene bewoordingen beschreven.	In het GVVP (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan) 2020-2030 zijn maatregelen benoemd die gefaseerd uitgevoerd worden om de verkeerstructuur te verbeteren en versterken. Daarnaast werken wij landelijk, maar ook in Culemborg, met een zogenaamd verkeersmodel. Het basismodel is een weergave van alle verkeersintensiteiten en -stromen op dat moment. Vervolgens worden alle toekomstige ontwikkelingen (woningbouw, wegen, autonome groei verkeer etc.) in het model verwerkt en wordt een toekomstmodel gegenereerd. Op basis hiervan wordt inzichtelijk welke verkeersstromen er in de nieuwe situatie gaan ontstaan en op welke locaties dat eventueel knelpunten oplevert. Oplossingen hiervoor worden verder uitgewerkt en meegenomen in de planvorming van de woningbouwontwikkelingen. Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen er getroffen worden.	Niet nodig
	11	Zijn er plannen voor de aanleg van meer fiets- en voetpaden? Dit ontbreekt namelijk op veel plekken in Culemborg, terwijl ik hier veel waarde aan hecht. Dit maakt voor mij de omgeving van Culemborg treurig, terwijl bijvoorbeeld Houten hier erg goed in is.	We streven naar een goed en sluitend netwerk van voet- en fietspaden. Een deel van de stad is echter gebouwd in een tijd waarin er geen rekening werd gehouden met huidige verkeersintensiteiten en gebruikers. Het aanleggen van fiets- en voetpaden in de bestaande situatie is dan ook niet overal mogelijk, omdat de ruimte hiervoor ontbreekt.	Niet nodig

	12	Ik mis langs de Prijseweg op veel plaatsen trottoirs. Als voetganger loop je hele stukken over het fietspad. Of over de weg. Die sinds onze wijk is opgeleverd veel drukker is geworden. En veel te smal voor al het verkeer. De infrastructuur loopt enorm achter met de oplevering van de huizen. Ook het Parkeren in de wijk, zeker als er gevoetbald wordt, is een groot probleem.	Op een aantal locaties langs de Prijseweg ontbreekt inderdaad een trottoir. Daar waar mogelijk wordt met de aanleg van de fietsstraat een trottoir aangelegd. Dit lukt helaas niet overal, omdat in veel gevallen de percelen van de woningen tot aan de Prijseweg liggen. Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken wordt rekening gehouden met de eindsituatie dus na oplevering van alle woningen. We gaan hierbij uit van het dagelijks gebruik en niet van piekmomenten. Dit zou namelijk veel meer ruimte vragen voor bijvoorbeeld parkeren. Ruimte die we liever inzetten voor groen, spelen en klimaat.	Niet nodig
	13	In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat er in de periode tot 2040 ca. 3700 extra woningen (verspreid over de deelgebieden Parijsch-Zuid, Lanxmeer en de Pavijen) zijn voorzien. Alhoewel de diverse woningbouwlocaties allemaal op enige afstand van de A2 gelegen zijn, gaat het wel om een behoorlijk aantal woningen waardoor de verkeersdruk richting de A2 naar verwachting zal toenemen. We verzoeken de gemeente daarom bij de nadere uitwerking van de plannen zoveel mogelijk in te zetten op mobiliteitsbeperkende maatregelen.	Dit wordt al gedaan. Echter niet alleen voor nieuwe ontwikkelingen, maar ook voor bestaande woongebieden.	Niet nodig
	14	<u>Reactie Fietzersbond</u> De Fietzersbond is het niet eens met bovenstaande (<i>Verkeersveiligheid en gevoel van veiligheid Het verbeteren van (het gevoel van) verkeersveiligheid is vaak gebaat bij gedragsverandering en niet door het nemen van fysieke maatregelen</i>). We onderschrijven dat gedrag een belangrijke factor is die de verkeersveiligheid bepaalt. Echter, dit gedrag kan eigenlijk allen maar veranderen door fysieke maatregelen. Ook gezien de kwetsbaarheid van een fietser ten opzichte van een vrachtwagen of auto kan en mag je de verantwoordelijkheid niet zo sterk bij het gedrag neerleggen. Bovendien moeten we onze ogen er niet voor sluiten dat onveilige verkeerssituaties bijdraagt aan agressie in het verkeer. <u>Voorstel tekstaanpassing Fietzersbond:</u> De Fietzersbond vindt dat de boodschap van de tekst andersom moet zijn: De inrichting van de infrastructuur moet de invloed van onvoorspelbaar of onoplettend gedrag op de veiligheid beperken. Een belangrijke maatregel is dat kwetsbare verkeersgebruikers, zoals de fietser en voetganger, minder samenkomen met gemotoriseerd verkeer. Elders wordt in deze Ontwerp- Omgevingsvisie hier ook voor gepleit! Aanvullende opmerkingen op dit punt: • Steeds meer steden kiezen voor een maximumsnelheid van 30 km per uur. Dit zou ook in Culemborg de veiligheid verhogen. Door deze 30 km overal in te voeren (met een inrichting dat niet harder dan 30 km/uur gereden kan worden), is het voor iedereen duidelijk dat de snelheid binnen de bebouwde kom altijd laag moet zijn. Alleen bij een grote ontsluitingsweg, zoals de Wethouder Schoutenweg, kan dan 50 km gelden. Voorwaarde is dan wel vrijliggende fietspaden. • De komst van een steeds grotere diversiteit en snelheden van (geëlektrificeerd) fietsverkeer maakt dat er voldoende ruimte moet zijn voor verschillen in snelheden. Hier moet de inrichting rekening mee houden. Voor de veiligheid is het nodig dat we op belangrijke fietsroutes kiezen voor bredere fietswegen i.p.v. fietspaden. Dit maakt deze fietsroutes toekomstbestendig.	Hiermee zijn we het oneens. Uit onderzoek blijkt namelijk dat het merendeel van alle ongevallen veroorzaakt wordt door het gedrag van weggebruikers en niet door de inrichting van de weg. Denk hierbij aan telefoongebruik tijdens het rijden/fietsen, het gebruik van verdovende middelen, het negeren van verkeersregels (voorrang, snelheid etc). Bij het vaststellen van het GVVP is de wegcategorisering herzien. Het merendeel van de wegen binnen de bebouwde kom heeft een maximumsnelheid van 30 km/uur en wordt (bij herinrichting) conform ingericht. Om deze woonstraten te ontsluiten naar bovenliggend weggenet is een hoofdstructuur van gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) nodig. Belangrijkste reden hiervoor is dat er een bepaalde hiërarchie in de wegen nodig is. We willen immers voorkomen dat grote stromen verkeer door smalle woonstraten gaan rijden waar geen voorzieningen voor fietsers mogelijk zijn.	Niet nodig
	14	<u>Reactie Fietzersbond</u> De invulling die de gemeente Culemborg geeft aan een beter bereikbaar Culemborg spreekt de Fietzersbond aan. De punten lezende gaat het vooral om een kwaliteitsverbetering; de focus binnen Culemborg richt zich op snelle en veilige fietsverbindingen. Om dit te kunnen realiseren, wordt de automobilist omgeleid via de provinciale weg. Voor de automobilist betekent dit iets langer, maar in praktijk zal het wellicht net zo snel zijn. De toelichting lezende sluit de titel van deze paragraaf niet aan bij de uitleg die de gemeente aan de ontwikkeling van de bereikbaarheid geeft. Met deze kop wordt de lezer op het verkeerde been gezet. Wij stellen daarom een andere kop voor.	We kunnen ons vinden in het tekstvoorstel om te streven naar duurzame en veilige bereikbaarheid.	Ja ‘We streven ernaar om in 2040 nog beter bereikbaar te zijn.’ te vervangen door ‘We streven naar een duurzame en veilige bereikbaarheid in 2040.’

		<u>Voorstel tekstaanpassing Fietzersbond:</u> ‘We streven ernaar om in 2040 nog beter bereikbaar te zijn.’ te vervangen door ‘We streven naar een duurzame en veilige bereikbaarheid in 2040.’ En voeg toe: De grootte van Culemborg leent zich er voor dat Culemborg een 10 minuten stad is, waarbij de meeste voorzieningen binnen 10 minuten op de fiets te bereiken zijn.		
	14	<u>Reactie Fietzersbond</u> In deze Ontwerp Omgevingsvisie wordt de term ‘langzaam verkeer’ (p 52: o.a. 4.6.3. bullet 3) gebruikt voor de fietser en voetganger. Echter, als je de Omgevingsvisie leest dan is te verwachten dat in ieder geval de fietser minstens net zo snel op plaats van bestemming kan zijn als een automobilist. De term ‘langzaam verkeer’ is dan vreemd om te gebruiken. <u>Voorstel tekstaanpassing Fietzersbond</u> Pas de term ‘langzaam verkeer’ aan en kies voor b.v. ‘fietzers en voetgangers’. Dit sluit beter aan bij wat de gemeente wil bereiken met deze Omgevingsvisie.	Langzaam verkeer is een landelijk gebruikte term voor fietsers en voetgangers. De ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer gaan snel. We sluiten niet uit dat er op termijn nog andere doelgroepen worden toegevoegd aan ‘langzaam verkeer’, waardoor de term fietsers en voetgangers niet meer voldoet.	Niet nodig
	14	<u>Tekst uit Ontwerp Omgevingsvisie (p 52 4.6.3. bullet 3)</u> De laatste drie regels zijn onduidelijk en onvolledig. <u>Voorstel tekstaanpassing Fietzersbond:</u> “..... voor zowel utilitaire (routes die als nut hebben om te verplaatsen tussen woning en bijvoorbeeld werk, school, binnenstad, winkelcentrum) als recreatieve redenen gebruikmaken van de fiets of te voet gaan; in het bijzonder geldt dit voor de fietsroute van Parijsch naar de binnenstad.	Het gaat niet alleen om de route Parijsch centrum, maar om de gehele route van oost naar west. Ook vanuit bijvoorbeeld de Weidsteeg moet een comfortabele route zijn naar het centrum, het station en de westelijke wijken.	Ja, alleen het woordje “winkelcentra” toevoegen achter (routes die als nut hebben om te verplaatsen tussen woning en bijvoorbeeld werk, school, winkelcentra)
	14	<u>Tekst uit ontwerp-Omgevingsvisie (p 54)</u> De ruimte voor verkeer en vervoer in onze gemeente is in balans met andere functies Het verkeer en vervoer neemt ruimte in. Denk aan infrastructuur, parkeergelegenheid en bevoorrading. We streven er naar om de ruimte die vervoer vraagt meer in balans te brengen met andere ruimtelijke functies. 5de alinea: ...We onderzoeken vervolgens of deze nieuwe concepten kunnen worden doorgevoerd in bestaande buurten. <u>Reactie Fietzersbond</u> De Fietzersbond is het volmondig eens met bovenstaande. De tekst zou naar onze mening wat scherper/duidelijker mogen zijn. In de reactie die de Fietzersbond vorig jaar heeft ingediend, hadden wij onderstaand plaatje opgenomen. De tekst uit deze ontwerp-omgevingsvisie zou je inderdaad zo kunnen lezen dat het inderdaad de bedoeling is om de ruimte die de auto nu in beslag neemt te beperken, maar de tekst is hier niet duidelijk over. De Fietzersbond stelt voor de tekst meer concreet te maken. Wij zijn ons bewust dat het inleveren van ruimte voor verkeer en vervoer weerstand kan oproepen. Het is daarom van belang dat het ‘inleveren van ruimte’ iets oplevert waar de buurt behoefte aan heeft. Bijvoorbeeld een groene, veilige en gezellige straat. <u>Tekstvoorstel Fietzersbond</u> Het verkeer en vervoer neemt ruimte in. Denk aan infrastructuur, parkeergelegenheid en bevoorrading. We streven er naar om de ruimte die vervoer vraagt te beperken en meer ruimte te creëren voor andere ruimtelijke functies. En voeg toe 5de alinea: ... We onderzoeken vervolgens of deze nieuwe concepten kunnen worden doorgevoerd in bestaande buurten. En we gaan hierover in gesprek met de buurt om in beeld te krijgen hoe wensen vanuit de buurt daar in meegenomen kunnen worden.	Infrastructuur neemt veel ruimte in beslag. Dit geldt niet alleen voor parkeerplaatsen, maar bijvoorbeeld ook voor die wegen waar een vrij liggend fietspad gewenst is om het gemotoriseerd verkeer te scheiden van het langzame verkeer. Per locatie wordt dan ook bekeken welke ruimtelijke opgaven er liggen, hoeveel ruimte iedere opgave vraagt, wat de locatiespecifieke kenmerken zijn (als voorbeeld: bij de poli zijn parkeerplaatsen noodzaak) en kan er op basis daarvan goede en zorgvuldige afweging gemaakt worden over het gebruik en verdeling van de openbare ruimte	Niet nodig

	15	Helaas is gedragsverandering onvoldoende, zeker als er geen sanctie op staat. Ik merk dat regelmatig, bv in mijn eigen straat Wilgeboom, op de Lange Dreef of op de Hondwijk. Helaas moeten mensen gedwongen worden zachter te rijden want het is geen automatisme om op 30km-wegen ook niet harder dan 30km/u te rijden. De gegevens van Traffitel geven de indruk dat als een straat minder is ingericht op doorstroming, bv door klinkers ipv door asfalt en met een smaller profiel, er ook minder hard wordt gereden. Straten met klinkers hebben vaker ook een smaller profiel. De V85, de snelheid die door 15% van de automobilisten wordt overschreden, ligt in 30km-straten vaak rond de 30km/u in smallere straten met klinkers en rond de 40km/u of hoger in straten met asfalt. Dit betekent mijns inziens dat er ook een fysieke component moet zijn die mensen dwingt zich aan de snelheid te houden. Een lage snelheid is ook gunstig voor de leefbaarheid van de straat door minder lawaai. Bij verkeersongeluk spelen snelheid en massa een grote rol. Volgens het SWOV overleven bij een botssnelheid van 20 km/uur vrijwel alle voetgangers een botsing met een personenauto en bij een botssnelheid van 40 km/uur overleeft ongeveer 90% van de voetgangers (SWOV-Factsheet, april 2012). Elektrisch vervoer zal geen bijdrage leveren aan de veiligheid, want vaak hebben die auto's meer massa. Woonstraten moeten weer speelstraten worden en geen (auto)verkeersstromen zijn. In De Hond kan dat door de Hondwijk meer een doorstroomfunctie te geven dan is beoogd. De druk kan dan deels van de rondweg in De Hond worden gehaald. Daarnaast is aanpassing van de rondweg, nu een naar verhouding brede asfaltweg, gewenst. Dat zal in de planning van het wegenonderhoud (iig een versmalling) moeten worden meegenomen.	Tot 1997 gold op alle wegen binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. In dat jaar is landelijk vastgesteld dat een onderscheid in erftoegangswegen (30 km/h) en gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) gemaakt dient te worden. Met uitzondering van de Weidsteeg zijn alle andere straten in de Hond afgewaardeerd van 50 naar 30 km/uur. Nog niet alle straten in Culemborg hebben de inrichting van een 30 km/uur weg. Belangrijkste reden hiervan is dat het inrichten van wegen erg veel geld kost en voorbereiding vraagt. Bij de meeste gemeenten was er echter geen geld beschikbaar om alle wegen te gaan aanpassen. Daarom is besloten, ook in Culemborg, om het aanpassen van wegen zoveel mogelijk te koppelen aan groot onderhoud wegen of riolering. Hoewel binnen een 30 km/uur weg de nadruk ligt op het verblijven en niet op doorstroming, blijft het wel een weg die bedoeld is voor verkeer. Kinderen ontwikkelen pas vanaf de leeftijd van ca. 10 jaar gevoel voor gevaar in het verkeer (https://vvn.nl/leer-meer/thuis/ontwikkelingsfasen). Daarom stelt de gemeente dat verkeersruimte geen speelruimte is. Hiervoor heeft de gemeente speelvoorzieningen aangelegd.	Niet nodig
	15	Het ligt meer aan het gedrag van de automobilist en aan de snelheid die een voertuig kan realiseren. In hoeverre kunnen we die snelheid automatisch omlaag brengen opdat de automobilist gedwongen niet harder kan rijden dan de beoogde 30km/u? Gedragsverandering is moeilijk te realiseren en dat geldt ook voor het automatisch omlaag brengen van de snelheid via de nieuwste elektronica en dat betekent dat alleen nog fysieke maatregelen resteren.	Zie het vorige antwoord.	Niet nodig
	15	Ik zie die relatie tussen meer verkeersveiligheid en bereikbaarheid en de ontwikkeling van de Stationsomgeving niet. Graag uitleg.	In het project van de stationsomgeving wordt een aantal maatregelen getroffen dat hieraan bijdraagt. Zo komt er: - Een goede veilige fietsoversteek over de Wethouder Schoutenweg. - Een aanpassing van de ovonde. - Een nieuwe langzaam verkeer tunnel die oost en west met elkaar verbindt. Hierdoor rijdt de grote stroom fietsers via het stationsgebied en de tunnel naar de sportvelden en scholen en hoeven zij niet meer over de ovonde te rijden. - Een nieuwe volwaardige aansluiting op de N320 naar de westzijde van de stad (Pavijen). Het verkeer naar de Stationsomgeving en onder andere de P+R hoeft hierdoor niet meer over de interne route (Rijksstraatweg – Stationssingel – Tunnelweg) te rijden.	Niet nodig
	15	Ik zie de nodige spanning tussen de hiervoor genoemde punten, bv goed bereikbaar voor hulpdiensten en goede fiets- en voetverbindingen en veilig bewegen in de eigen omgeving. Hoe wordt dat opgelost? Waar ligt bv in de woonbuurt het accent op, op de hulpdienst of op veilig bewegen?	Leidend principe is dat de hulpdiensten te allen tijde op locatie moeten kunnen komen. Dit staat niet ter discussie. Wel is er onderscheid te maken tussen de hoofdwegen (50 km/uur) waar de nadruk ligt op het vlot en veilig afwikkelen van het verkeer naar bovenliggend wegennet en de woonstraten waar de nadruk ligt op verblijven. In de woonstraten zal dus meer ruimte zijn voor veilig bewegen. Langs de hoofdwegenstructuur wordt waar mogelijk het gemotoriseerd verkeer gescheiden van de het langzaam verkeer, waardoor wel veilige verbindingen worden gelegd naar de woonstraten.	Niet nodig

	15	Ik mis het accent op de kindveiligheid in de woonbuurt.	De veiligheid maakt standaard onderdeel uit van de inrichting van wegen en speelterreinen.	Voorstel tot aanvulling tekst in omgevingsvisie: De verkeerveiligheid in schoolomgevingen en op school-thusroutes te verbeteren; Wijzigen naar: De verkeerveiligheid in schoolomgevingen, op school-thusroutes en naar speel- en sportvoorzieningen te verbeteren;
	15	Hoe stimuleren we elektrisch vervoer en de fiets? Graag concreet maken, bv door te stellen dat in de woonbuurt er voor wordt gezorgd dat de (elektrische) automobilist de gast is op straat en niet zoals nu de hoofdgebruiker en daarvoor ook de maatregelen in te plannen, uiteraard in overleg met de buurtbewoner.	Om straten in te richten met het principe van de fietstraat (auto te gast), moet het gebruik aan een aantal voorwaarden voldoen. Een van die voorwaarden is de verhouding fiets – automobilist. In veel gevallen voldoet dit niet. Daarnaast heeft een fietsstraat geen officiële status. Op de hoofdwegen is de snelheid 50 km/uur. Daarbij wordt het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk gescheiden van het fietsverkeer. In woonstraten geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hier maken fietser en automobilist gebruik van dezelfde rijbaan.	Niet nodig
	17	Het ontwerp omgevingsvisie heb ik doorgenomen. Wat ik mis in het ontwerp bij verbetering van de luchtkwaliteit (blz. 49) is het stimuleren van burgers om te kiezen voor minder milieubelastende oplossingen. Er staat wel iets vermeld over het stimuleren van ondernemers. Als voorbeeld noem ik de fijnstof die de luchtkwaliteit aantast. Dit gebeurt door onder andere het stoken met houtkachels. Het lijkt me dat een gemeente ook iets kan doen aan het verminderen van de uitstoot van fijnstof om haar burgers te beschermen tegen ziekten die door deze schadelijke stof kunnen ontstaan.	Gemeente Culemborg heeft het landelijke schone luchtakkoord (SLA) ondertekend. Daarmee spreken we uit dat we het belang van een goede luchtkwaliteit (als onderdeel van de leefomgevingskwaliteit) onderstrepen. Via het SLA proberen we om de luchtkwaliteit in Culemborg (die overigens aan de wettelijke normen voldoet) verder te verbeteren. Ook onder de wettelijke grenswaarden waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen is nog gezondheidswinst te behalen.	Niet nodig
	36	Wat wij echter missen, is een visie op laadvoorzieningen voor het faciliteren van duurzame mobiliteit op gebied van vrachtvervoer / logistiek. Bedrijventerrein Pavijen leent zicht daar bij uitstek voor en met de ontwikkeling van de Stationsomgeving én de realisatie van een tweede windpark liggen er goede kansen om dit hand-in-hand te laten gaan. Daarbij zien wij ook kansen voor lokale energieopslag. Wij verzoeken u dit in beschrijvende zin op te nemen in de omgevingsvisie.	Wij zijn het met u eens en nemen uw suggestie over. In het kader van de ontwikkeling van de stationsomgeving besteden we veel aandacht aan mobiliteit en de wijze waarop dat in een duurzame nieuwe wijk moet worden georganiseerd. Laadvoorzieningen maken daar vanzelfsprekend onderdeel van uit. Maar elektrisch vervoer beperkt zich niet alleen tot de nieuwe woonomgeving maar zal ook in de bestaande stad gevolgen hebben. Zeker op Pavijen waar een belangrijk deel van de bedrijvigheid door logistieke bedrijven wordt gevormd.	Ja, de rol van pavijen schetsen ihkv laadvoorzieningen
4.7	4	windenergie: het zou sieren niet wollig te praten over windenergie binnen de kaders van de raad, maar deze kaders in de visie ook daadwerkelijk te benoemen. Er wordt niet verwezen naar de RES. zonneweides. Hier wordt wel verwezen naar de RES, maar als 'passend in de RES-ambities'. Wat wordt daarmee bedoeld ? wordt bedoeld dat indien deze RES-regio haar bod heeft gehaald dat Culemborg dan niets doet ? Er spreekt niet echt ontwikkel visie uit, maar leest zich als beperken tot waar de gemeente niet onderuit komt. Dat lijkt me geen visie. En als dat zo is, dan graag dat als 'visie' ook opschrijven.	Gemeente Culemborg heeft in het kader van de regionale energiestrategie Fruitdelta Rivierenland 1.0 de bestuurlijk inspanningsverplichting op zich genomen om richting 2030 voor in totaal 90 GWh per jaar hernieuwbare elektriciteit op te wekken (72 GWh via windenergie en 18 GWh via zonne-energie). Deze doelstelling staat en aan de uitvoering hiervan werken we.	Niet nodig
	5	De tekst "Als na afronding van de Stationsomgeving blijkt dat meer woningen in Culemborg noodzakelijk zijn, dan kan onderzoek gedaan worden naar andere potentiële ontwikkelruimte voor woningbouw in de gemeente. Buitengebied Oost wordt op voorhand in dit onderzoek niet uitgesloten." is voor een visie bijzonder vaag.	De Hollandse Waterlinies (Unesco-werelderfgoedgebied) strekt zich uit over het hele westelijke en zuidelijke buitengebied van Culemborg. Deze aanwijzing markeert de hoge cultuurhistorische waarde van het gebied. Tegelijkertijd betekent dit niet dat het gebied 'op slot' zit. Met	Niet nodig

		Het lijkt ingegeven vanuit Unesco om andere buitengebieden sowieso buiten beschouwing te laten. (1) Woningbouw vraagt (ondanks inzet op OV) om (auto)mobiliteit. Aan de oostzijde mobiliteitsvraag te laten toenemen geeft te grote druk op de provinciale weg; terwijl de afwikkeling naar A2 aan de westzijde is. De visie zou nu al uitspraken moeten doen over mobiliteit op de N-weg in relatie tot die uitbreiding. Een goede ruimtelijke belangenafweging lijkt dit niet (2) Daarnaast wordt binnen Unesco gebied al door diverse besturen getwijfeld aan het voorzetten van de status, juist vanwege vergelijkbare onnodige ruimtedruk. Bescherming kan ook anders. (3) Menig HIA en ontwerpstudie heeft aangegeven dat bouwen met respect voor het verhaal van de NHW (= meer dan dogmatisch een weiland open laten) ook kan. (4) samengevat: te rigoreus de NHW leidend laten zijn in open houden van andere delen en a priori boven andere belangen stellen, zoals waarde buitengebied-oost en mobiliteitsdruk.	respect voor de unieke kwaliteiten zijn en blijven initiatieven die geen onevenredig afbreuk aan de kwaliteiten doen mogelijk.	
	6	Wat ik goed vind is dat in het buitengebied ruimte blijft voor boeren. Wat hiermee niet rijmt zijn weides voor zonnepanelen en windmolens. Ik begrijp de behoefte aan hernieuwbare energie, echter niet alles past in de relatief kleine ruimte dat beschikbaar is in Culemborg. Zonnepanelen kunnen prima op de daken van de bedrijven in Pavijen en de nieuwbouw in bv het stationsgebied. Windmolens kunnen beter op zee geplaatst worden.	Niet voor niets is een centraal thema in de Omgevingsvisie 'meervoudig ruimtegebruik'. Culemborg is een relatief kleine gemeente, maar ook hier spelen tal van onderwerpen die om ruimte vragen. De opwek van hernieuwbare energie door middel van wind en zon in het buitengebied is één van die ruimtelijke claims die in de Omgevingsvisie wordt beschreven. Het belang van de energietransitie enerzijds en het behoud en bescherming van landschappelijke kwaliteiten is een oprecht dilemma. In de Omgevingsvisie kiezen we ervoor om de kwantitatieve afspraken die we in het kader van de Regionale energiestrategie Fruitdelta Rivierenland 1.0 hebben gemaakt te bestendigen. Dat betekent dat er in principe ruimte is voor extra windenergie en zonne-energie in het buitengebied, waarbij de uitdaging is om daarbij goed en zorgvuldig na te denken over de landschappelijke effecten.	Niet nodig
	10	RES doelen worden niet nadrukkelijk genoemd in de Omgevingsvisie. Is het de bedoeling dat we energieneutraal willen worden door de eigen energiebehoefte in ons eigen werkgebied op te wekken? We hebben een mix van energiebronnen nodig om energieneutraal te kunnen worden. Natuurlijke energiebronnen vragen ruimte en dit wordt nergens benoemd. Ik weet dat het politiek gevoelig ligt, maar zonder windmolens kom je er niet. Succes met de afronding. We zijn erg benieuwd naar de verdere uitwerking van het onderdeel zonneweides en kunnen hier via ons netwerk kennis over aandragen, mocht dat nodig zijn.	In paragraaf 4.7.3 wordt de regionale energiestrategie Fruitdelta Rivierenland 1.0 genoemd als basis voor de ambitie om het aandeel hernieuwbaar opgewekte energie te vergroten. In de RES 1.0 is dat uitgewerkt voor wind op land, zon op grote daken en grondgebonden zon. De bestuurlijke inspanningsverplichting die we als gemeente met de vaststelling van de RES 1.0 zijn aangegaan staat nog steeds en is uitgangspunt voor de (nabije) toekomst.	Ja, het is goed om expliciet op te nemen dat de RES 1.0 doelstellingen en – afspraken uitgangspunt voor beleid zijn en blijven.
	13	In de omgevingsvisie wordt ook benoemd dat de gemeente zich in het buitengebied wil inzetten voor een 2e windmolenpark (locatie niet genoemd), ook wordt aangegeven dat in het buitengebied zonneweiden onder voorwaarden mogelijk zijn. Indien dit locaties betreft nabij de A2 of bij de Lek wil ik de gemeente vragen met Rijkswaterstaat in overleg te treden over de (on)mogelijkheden die een dergelijke locatie met zich meebrengt. Op de visiekaart wordt op diverse locaties natuurontwikkeling aangegeven, zo ook kruisend met de A2. Onduidelijk is wat hier precies beoogd is. Daarom wil ik u ook voor dit onderdeel vragen bij de nadere uitwerking van de plannen in overleg te treden met Rijkswaterstaat over de (on)mogelijkheden die een locatie nabij de A2 met zich meebrengt. Bij de beschrijving van de ontwikkelmogelijkheden van het Veerweggebied, geeft u aan dat hier uitdagingen liggen waaronder de buitendijkse ligging. Met de ontwikkelingen op het gebied van waterafvoer en klimaat is het goed dat wij ons bewust zijn van het grote belang en de bijzondere status van het buitendijks gebied. Indien ontwikkelingsmogelijkheden of -wensen binnen buitendijks gebied verder vorm krijgen, is het goed om ons vroegtijdig hierbij te betrekken.	Voor al deze potentiële ontwikkelingen geldt dat indien hiervoor initiatieven worden ontwikkeld, de stakeholders betrokken gaan worden. Zeker een partner als Rijkswaterstaat, met op sommige terreinen wettelijke bevoegdheden, hoort daarbij.	Niet nodig

	15	Het westelijke deel kan worden opgesplitst in het westelijke en het zuidelijke deel. Tussen beide delen zitten landschappelijke verschillen. En bovendien wordt in de vervolgttekst ook dat onderscheid gemaakt.	In de omgevingsvisie hebben we het westelijk en zuidelijk buitengebied als één deelgebied beschouwd. Ook al is het mogelijk om dit gebied te splitsen is het feit dat ze beide onderdeel uitmaken van de Hollandse Waterlinies de hoofdreden om het als één gebied te beschouwen.	Niet nodig
	15	Ik ben benieuwd hoe dat passend er uit gaat zien, wat in die visie passend is. Het moet wel in overleg met de betrokkenen, individuen en verenigingen.	Er bestaan inderdaad veel ruimteclaims in het buitengebied die onderling concurreren over de schaarse ruimte. Per thema moet zorgvuldig worden afgewogen op welke wijze ontwikkelingen kunnen worden ingepast.	Niet nodig
	15	Daarnaast inklinking van de bodem en vershraling van de bodem door chemicaliëngebruik voorkomen. De levendigheid moet terugkeren in de bodem.	Bodemdaling is een onderwerp dat in Culemborg in tegenstelling tot andere regio's in Nederland niet echt speelt. Het zorgdragen voor een gezonde bodem is onderdeel van het streven naar een goede biodiversiteit.	Niet nodig
	15	Moet er ook geen aandacht zijn voor de biodiversiteit? Ik mis dat onderwerp in Buitengebied Oost.	Het stimuleren en verbeteren van de biodiversiteit is een onderwerp dat in heel Culemborg speelt, dus ook in het oostelijk buitengebied.	Niet nodig
	15	Kan iedere burger dan wel in de eventuele woonuitbreiding in oost komen wonen? Wordt het niet voor de kapitaalkrachten?	Binnen het thema wonen streven we naar een gezonde mix van goedkopere, middeldure en dure woningen.	Niet nodig
	15	We zijn ons ervan bewust dat enkele bestaande bedrijven niet passen bij de meervoudig duurzame gemeente. Wanneer de kans zich voordoet om deze situatie te veranderen (bijvoorbeeld door middel van verplaatsing) dan ondersteunen we dat. Is verplaatsing wel gewenst? Moeten alle agrarische bedrijven hun bedrijfsvoering niet uitvoeren op een milieuvriendelijke wijze?	Deze opmerking uit de ontwerp-Omgevingsvisie heeft geen betrekking op agrarische bedrijven.	Niet nodig
	15	Waarom niet de fundamentele keuze om eerst alle daken te beleggen met zonnepanelen en pas daarna eventueel te denken aan zonneweides?	In de regionale energiestrategie Fruitdelta Rivierenland 1.0 is als doelstelling de opwek van 1,2 TWh elektriciteit uiterlijk in 2030 opgenomen. Dat is uitgewerkt via wind- en zonne-energie, waarbij voor zon onderscheid is gemaakt in grootschalig zon op dak en grondgebonden zonne-energieprojecten. In Culemborg zijn de kwantitatieve doelstellingen voor zon op dak 12 GWh en voor grondgebonden zon 6 GWh. Met deze onderlinge verhouding is in de RES 1.0 de duidelijke voorkeur uitgesproken voor zon op dak, maar is ook uitgesproken dat we grondgebonden zon (zonneweides) ook nodig hebben om onze doelstelling te behalen. In de Omgevingsvisie bestendigen we die lijn.	Niet nodig
	15	Het buitengebied Oost kent ook een belangrijke agrarische functie. Het grootste deel van de ruimte is hiervoor in gebruik. Waarom staat dat er niet? Het GNN mag een multifunctionele benutting krijgen maar de agrarische functie moet ten dienste staan aan de biodiversiteit. En dat moet trouwens ook gelden voor buiten de GNN want zonder die biodiversiteit vernietigd de mens zichzelf en veel van het andere leven. Dat andere leven heeft een eigen waarde, een waarde voor zichzelf en niet voor de mens.	Biodiversiteit (het verlies aan) is een belangrijk thema. In de Omgevingsvisie beschrijven we dat we streven naar een robuuste streekeigen soortenrijkdom.	Niet nodig
	36	Als lokale energiecoöperatie Vrijstad Windwinning dragen wij graag bij aan de gemeentelijke doelstelling om Culemborg in 2040 energieneutraal te maken. Daarnaast zien wij een rol om direct bij te dragen aan de Culemborgse toezegging aan de regionale ambities voor de RES 1.0. Coöperatie Vrijstad Windwinning gaat namelijk voor 100% lokaal, vóór en dóór Culemborgers. Met een nieuw windmolenpark ambiëren wij duurzame stroom tegen een eerlijke prijs voor alle inwoners, ondernemers en organisaties in Culemborg te realiseren. Ook zal een Omgevingsfonds ten behoeve van de leefbaarheid in de directe omgeving van het windmolenpark opgezet worden. Zo dragen we bij aan een mooie en energieneutrale toekomst voor onze stad. Vanuit dit perspectief hebben wij deze zienswijze opgesteld. In onze reactie verwijzen wij naar de betreffende hoofdstukken zoals deze op de website omgevingsvisie.culemborg.nl gebruikt worden. 1. Tijden veranderen Onder het kopje 'Tijden veranderen' schetst u een heel aantal 'transities' die belangrijk zijn voor de toekomst van Culemborg. Wij missen een paragraaf waarin u uw visie weergeeft op de energietransitie.	Zoals ook eerder aangegeven is in de definitieve omgevingsvisie het thema energietransitie wat verder uitgewerkt. De kwantitatieve doelstellingen uit de regionale energiestrategie Fruitdelta Rivierenland 1.0 maken daar onderdeel van uit. Daarin is ook een aandeel zon op land opgenomen. In de komende periode zullen we een toetsingskader voor initiatieven ontwikkelen. Wij kiezen er voor om in de visiekaart geen locaties aan te duiden voor initiatieven voor duurzame opwek. In principe geldt dat er op voorhand geen locaties zijn uitgesloten. Voor een eventueel 2de windpark zal een planMer moeten worden opgesteld om een locatie te identificeren. Voor grondgebonden zon zal het eerder genoemde nog op te stellen toetsingskader bepalend zijn voor de geschiktheid van eventuele locaties.	

		Meerdere keren staat genoemd dat u streeft naar een energieneutraal Culemborg in 2040. Welke gevolgen dit heeft voor de stad en de inwoners beschrijft u echter niet, terwijl op vele andere thema's dit wel beschreven staat. Wij ervaren dit als een gemis en adviseren u alsnog een paragraaf hierover op te nemen. Daarbij adviseren wij u om in deze paragraaf te verwijzen naar het provinciaal beleid met betrekking tot wind en uw eigen windvisie. Ook vragen wij u om uw RES bod beschrijvend op te nemen zodat iedereen weet op welke wijze u de doelstelling van energieneutraliteit in 2040 wilt behalen. 2. Buitengebied (zuid en west) In uw beschrijving 'Onze koers richting 2040 – Buitengebied' (zuid – west) staat expliciet genoemd dat u zich blijft inspannen voor een tweede windpark binnen de kaders die de raad heeft aangegeven. Wij waarderen dit en zijn blij met deze expliciete duiding. Ook zonneweides worden hier genoemd. Wij zijn benieuwd naar de stand van zaken voor het op te stellen beleid voor zonneweides. Grootschalige opwek via zon-op-land is een belangrijk onderdeel van uw RES-bod en daarmee een van de pijlers onder het realiseren van de doelstelling om in 2040 energieneutraal te zijn. Ook staat onder het kopje 'Middelen' dat de gemeente zich houdt aan de gemaakte afspraken in het kader van de RES. Wij vragen u een aanduiding van het gebied waar grootschalige energie-opwek is voorzien, te verwerken in de visiekaart. Dit kan naar onze mening op basis van het al door de provincie vastgestelde beleid met betrekking tot wind. Daarmee is deze toevoeging op de kaart en in de tekst een verwerking van al vastgesteld beleid en biedt dit geen problemen in relatie tot eventuele mer-plicht van deze omgevingsvisie. Het opnemen hiervan is naar onze mening een belangrijk ruimtelijk beleidsgegeven en tevens het eerlijke verhaal naar iedere inwoner van Culemborg waarmee u helder maakt waar u kansen ziet voor grootschalige energie-opwek. 3. Economie In uw beschrijving 'Onze koers richting 2040 – Economie' gaat u in op de 'Ontwikkelingen op bedrijventerrein Pavijen'. U schetst daar een belangrijke opgave voor dit gebied, namelijk het borgen van de elektriciteitsvoorziening voor de ondernemers en de verduurzaming van het bedrijventerrein. U schetst een kans om innovatief te kijken naar oplossingen hiervoor, bijvoorbeeld door het gebruik van een decentraal energienetwerk. Graag voegen wij hier een concrete kans aan toe, namelijk het inzetten op lokale afzet van de duurzaam opgewekte energie door middel van het tweede windpark en/of zonneweides. Het lokaal opwekken van elektriciteit en het lokaal afzetten van deze opgewekte energie kan een belangrijke bijdrage leveren aan de beschikbaarheid van energie én de afname van netcongestie voor Pavijen. Wij verzoeken u deze concrete kans op te nemen in de tekst. 4. Mobiliteit U besteedt in 'Onze koers richting 2040 – Mobiliteit' aandacht aan laadvoorzieningen voor personenvervoer op buurt- en/of wijkniveau. Wat wij echter missen, is een visie op laadvoorzieningen voor het faciliteren van duurzame mobiliteit op gebied van vrachtvervoer / logistiek. Bedrijventerrein Pavijen leent zicht daar bij uitstek voor en met de ontwikkeling van de Stationsomgeving én de realisatie van een tweede windpark liggen er goede kansen om dit hand-in-hand te laten gaan. Daarbij zien wij ook kansen voor lokale energieopslag. Wij verzoeken u dit in beschrijvende zin op te nemen in de omgevingsvisie.	De onder 3. en 4. genoemde kansen om lokaal opgewekte elektriciteit direct te benutten vormen inderdaad een kans om de problematiek van netcongestie te verzachten.	
	18, 24, 27, 29, 37, 38, 41, 42, 46, 47, 48	Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de concept-Omgevingsvisie Culemborg. Wij hebben enkele opmerkingen over het proces en de inhoud. Reactie op het proces Wij zijn zeer verbaasd en teleurgesteld niet benaderd te zijn om mee te denken over de Omgevingsvisie. Terwijl in het voorwoord nadrukkelijk staat: 'Deze eerste Omgevingsvisie van Culemborg maakten we samen met onze inwoners, partners, verenigingen, adviesorganen, ondernemers en 'uiteraard' de 21 leden van onze gemeenteraad.' Helaas zijn de bewoners van het Buitengebied West niet benaderd. Ook de organisaties in dit deel van Culemborg, zoals Wijkvereniging 't Veld, Bewonerscommissie 't Lage Veld	Om te komen tot de ontwerp-Omgevingsvisie hebben we een uitgebreid participatietraject doorlopen. Iedereen die wilde heeft de gelegenheid gehad om inbreng te leveren.	

		en werkgroep Tegenwind zijn niet geraadpleegd. De LTO, belangenorganisatie voor de agrarische sector, heeft zichzelf gaande het traject gemeld en daardoor kunnen meepraten over het concept. Wij hadden van de gemeente anders verwacht. Zeker na de evaluatie in de gemeenteraad over de eerdere plannen voor een windpark in 't Lage Veld. Daarin werd duidelijk aangegeven dat de bewoners te weinig bij de plannen waren betrokken. Inhoudelijke reactie Wij ondersteunen de uitgangspunten van de omgevingsvisie voor het Buitengebied West. Wij zijn het volledig eens met de constatering dat dit gebied over unieke kwaliteiten en belevingswaarden beschikt. En wij ondersteunen het versterken van biodiversiteit, duurzame agrarische bedrijven, natuurontwikkeling, landschap, cultuurhistorie, water- en bodemkwaliteit. Ook zijn wij het volledig eens met de vaststelling dat 'de waarden op het gebied van natuur, landschap en cultuurhistorie uniek zijn. Voor Culemborg als compacte stad in het groen is het van belang die groene schil om de stad te behouden, voor mens en dier. Verder is het buitengebied een belangrijke plek voor bewoners om te ontspannen en te recreëren.' Wij hebben deze waarden steeds benadrukt in ons verzet tegen de plannen voor een windpark. Het verbaast ons daarom zeer dat in de omgevingsvisie staat dat er in dit bijzonder stukje Culemborg ook ruimte is voor windturbines. Windturbines van enkele honderden meters hoog passen niet in een klein, maar waardevol en kwetsbaar buitengebied. De groene schil verliest erdoor haar waarden en verandert in een onaantrekkelijke vlakte. Niet alleen voor omwonenden en recreanten, maar ook voor bewoners van de nieuwe Stationswijk die uitzicht krijgen op de turbines en last ondervinden van slagschaduw. In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat 'grote bedrijven heden ten dage niet goed passen in het compacte stedelijke gebied van Culemborg. Zij passen mogelijk beter op de grotere bedrijventerreinen, waar nog ruimte beschikbaar is.' Hetzelfde is te zeggen over windturbines: zij passen niet in het kleine en unieke buitengebied van Culemborg. Tot slot: Als bewoners van de 'groene buitenschil' van Culemborg willen we graag meedenken over de toekomst van Culemborg. Wij rekenen erop dat we vroegtijdig betrokken worden bij het maken en invullen van de plannen.	Wij nemen kennis van uw instemming met dit tekstgedeelte van de Omgevingsvisie. Eén van de grootste opgaven waar de samenleving voor staat is de energietransitie. Klimaatverandering als gevolg van het gebruik van fossiele energiedragers valt niet (meer) te ontkennen. Vandaar dat in 2015 het klimaatakkoord van Parijs is gesloten waarin wereldwijd afspraken zijn gemaakt om de uitstoot van CO2 terug te dringen. In Nederland is dat verder uitgewerkt in het nationale klimaatakkoord van 2019 waarin is afgesproken om de uitstoot van CO2 met 95% terug te dringen. Windturbines wekken hernieuwbare elektriciteit CO2-vrij op. Als gemeente willen we een bijdrage leveren aan de reductie van de uitstoot van CO2. Dit is de reden dat wij open staan voor initiatieven op dit gebied. Tegelijkertijd snappen wij de bezwaren tegen een (eventueel (nieuw)) initiatief heel goed. In de periode 2019 tot en met begin 2021 is heeft de procedure Windwinning voor veel discussie gezorgd. Die procedure is geëindigd mede als gevolg van de weerstand die het initiatief opriep. Zorgen over de aantasting van het landschap, geluidhinder, slagschaduw en aantasting van het leefgenot maakten daar onderdeel van uit. Voor veel van deze thema's gelden wettelijke normen. Een eventueel initiatief zal aan die normen moeten voldoen. Wij beseffen heel goed dat – ook al voldoet een nieuw windinitiatief aan alle normen – dit de bezwaren niet wegneemt. Een eventueel nieuw initiatief voor windenergie zullen wij vanuit de wens om het aandeel hernieuwbare energie in Culemborg te vergroten positief kritisch ontvangen waarbij de zoektocht zal zijn om de negatieve effecten zo gering mogelijk te laten zijn. Vanzelfsprekend zullen we als een initiatief zich aandient alle belanghebbenden tijdig en zorgvuldig bij het proces betrekken.	
	20	Met betrekking tot de concept-Omgevingsvisie Culemborg: grote windturbines horen niet thuis in de omgeving van Culemborg. Ik heb van de huidige windturbines al behoorlijk last van slagschaduw (je wordt er GEK van), laat staan als het er meer en nog hogere windturbines worden. Ik verwacht van u dat u luistert naar bewoners van Culemborg, schrijf maar een referendum uit met de vraag of hoge windturbines gewenst zijn ja of nee. Ik leef mee met de bewoners in het buitengebied, die de gemeente links laat liggen en aan hun lot overlaat.	Zie het antwoord op de vorige inspraakreactie. Wij zijn niet voornemens om een referendum over dit onderwerp te organiseren.	Niet nodig

	28	Als gebiedspartner vinden wij het jammer dat enkel voor het aspect waterveiligheid in het thema buitengebied het waterschap als partner wordt genoemd. Ook binnen de andere thema's van de omgevingsvisie speelt het aspect water een rol vanuit het oogpunt van bijvoorbeeld duurzaamheid en klimaat. Vanuit haar kerntaken ten aanzien van watersysteem (kwantiteit en kwaliteit), waterveiligheid en waterketen ziet het waterschap graag de samenwerking met de gemeente geborgd. Wij kijken ernaar uit om samen met de gemeente tot een water-robuuste invulling van de vijf	Uit het feit dat het Waterschap alleen in paragraaf 4.7.4 als partner wordt genoemd mag niet worden afgeleid dat wij niet zeer hechten aan de samenwerking. Ook wij kijken uit naar de voortzetting van onze samenwerking op tal van terreinen. Wij hebben veel gemeenschappelijke doelstellingen en hebben elkaar ook nodig om die doelstellingen te behalen.	Niet nodig
	32	Mede namens inwoners en grondeigenaren van het Buitengebied Oost reageert Stichting Redichem- de Geeren op de ontwerp omgevingsvisie Culemborg 2040. Wij bieden een zienswijze aan over het thema Buitengebied en dan specifiek het deelgebied Buitengebied Oost (4.3.7 uit de ontwerp omgevingsvisie), ook met het oog op eventuele bezwaarprocedures. Om de omgevingsvisie te versterken, willen wij als stakeholders niet alleen gehoord worden, maar ook een constructieve bijdrage leveren aan de lange termijnvisie voor het deelgebied. Wij gaan hierbij uit van de specifieke kwaliteiten die Buitengebied Oost te bieden heeft en die daarnaast op waarde geschat en geborgd worden voor in de toekomst. Participatie In de ontwerp omgevingsvisie wordt uitgebreid verslag gedaan van de afstemming met allerhande belangengroeperingen. Wij constateren dat dit niet gebeurd is in het Buitengebied Oost, hoewel er een Stichting actief is, die de ontwikkeling nauwgezet volgt. Wij willen graag op deze manier tegemoet komen aan deze omissie en bieden aan om ook in de toekomst bij het opstellen van meer concrete plannen als gesprekspartner te dienen. Werkatelier Om zicht te krijgen op de visie van de direct omwonenden en stakeholders heeft de Stichting op 8 januari een bijeenkomst in de vorm van een werkatelier georganiseerd waar alle omwonenden en grondeigenaren van de polders Redichem en de Geeren zijn uitgenodigd. In het werkatelier zijn rond de thema's natuur, recreatie, wonen, agrarisch en verkeer de ideeën geïnventariseerd over de toekomstige mogelijkheden van dit gebied. Deze bijeenkomst is bezocht door ruim 60 mensen die ook graag in de toekomst nauw betrokken willen blijven. Uit het werkatelier komt duidelijk naar voren dat de koers zou moeten zijn: - Behoud agrariërs in het gebied als ondernemer en natuurbeheerder. - Zet in op natuur-inclusieve, kleinschalige landbouw. De insteek voor meer economische nevenactiviteiten is gunstig in dit scenario als verdienmodel. - Versterk recreatiemogelijkheden en – voorzieningen (wandelpaden) in het gebied met natuur en landschap als vertrekpunt. - Het realiseren van 10% groen-blauwe dooradering uit het Nationaal Programma Landelijk Gebied in 2050 moet in de Omgevingsvisie meegenomen worden, ook voor buitengebied oost. Met het Kuilenburger Polderplan is daartoe een eerste aanzet gegeven. - Een sterke wens om het gebied meer autoluw te maken. - Gebruik het gebied als waterbuffer. - Geen zonneweiden of windmolens, wel winning uit WarmteKoudeOpslag(WKO). Klimaatverandering De gevolgen van de klimaatverandering in acht genomen, hebben we een aantal vragen over de omgevingsvisie. In hoeverre wordt in deze omgevingsvisie rekening gehouden met die gevolgen? En dan niet alleen de droogte en de hitte, maar ook het stijgen van het water en de onzekerheid die er is na 2040 over de bescherming door de dijken? Er wordt aangegeven dat behoud van het buitengebied als een groene schil om een compacte stad, voor mens en dier, behouden moet blijven. Er is ruimte voor nieuwe ontwikkelingen zoals klimaatadaptatie, duurzame energieopwekking, waterveiligheid, natuurontwikkeling en biodiversiteit. Daarnaast geeft de provincie Gelderland aan dat bodem en water sturend moeten worden in de ruimtelijke ordening.	Het Kuilenburger Polderplan heeft hier de afgelopen tijd al de eerste stappen in gezet. De gemeente ondersteunt het Kuilenburger Polderplan. Ook vanuit Collectief Rivierenland en de gemeente is er een subsidie beschikbaar voor het versterken van de biodiversiteit op boeren erven. De omgevingsvisie duidt de problematiek en geeft aan dat we in regionaal verband deze problematiek bekijken. In de regionale samenwerking worden samen met het Waterschap, Wageningen University de toekomstscenario's onderzocht. Dat gebeurt vanuit het leidend principe dat water en bodem sturend is geworden. De situatie wordt niet specifiek voor het buitengebied oost onderzocht. Maar duidelijk is dat de problematiek meer risico's heeft in de	Ja Tekst aanvullen met: “Vanuit het Provinciale beleid voor platteland en is samen met de regionale klimaataanpak van gemeenten een onderzoek gestart naar mogelijkheden voor groen-blauwe verbindingen in het Rivierengebied. Bij de uitvoering ervan zullen wij altijd zoeken naar mogelijkheden voor het meekoppelen van mogelijkheden voor recreatieve routes.” Niet nodig

	Belangrijk is dat minimaal de helft van het aantal agrarische bedrijven richting 2040 zal stoppen. Dit laatste biedt een kans om op de verandering in te spelen. Is onderzocht wat de situatie in het buitengebied oost is? Het gebied kent slechts 3-5 agrarische bedrijven. Mogelijkheid van ‘wonen’ wordt genoemd Bij onderdeel 4.3.7 komt ‘de wens om te wonen’ naar voren als een van de vraagstukken die in het gebied spelen: ‘Als na afronding van de Stationsomgeving blijkt dat meer woningen in Culemborg noodzakelijk zijn, dan kan onderzoek gedaan worden naar andere potentiële ontwikkelruimte voor woningbouw in de gemeente. Buitengebied Oost wordt op voorhand in dit onderzoek niet uitgesloten. Daarbij geldt als voorwaarde dat landschappelijke en cultuurhistorische waarden en de groene bufferzone tussen Culemborg en Beusichem behouden moeten blijven en wordt er een afweging gemaakt ten aanzien van welke woonvormen mogelijk zijn.’ -Stel gaande het proces de behoefte aan nieuwe wooncapaciteit na herontwikkelingen en inbreidingen binnen de ‘compacte stad-gedachte vast. Stel ook vast of het om eigen behoefte gaat. Zo kan de behoefte voor de periode na 2040 op de actuele situatie gebaseerd worden, waarbij er ook meer zicht is op de problemen die de klimaatverandering met zich mee brengen. - Woningbouw is een bedreiging voor andere kwaliteiten die aan het buitengebied toegekend worden: waterveiligheid (overstromingsrisico), landschap, natuur, recreatie en biodiversiteit. Het ‘niet uitsluiten van woningbouw’ is te vaag gegeven de kwetsbaarheid van het gebied. Het staat ook haaks op ideeën van bewoners en grondeigenaren. De nieuwbouw van Culemborg-west heeft nu al last van wateroverlast. Water en bodem moeten sturend zijn: zie ook NL2120 (https://www.wur.nl/nl/dossiers/dossier/nederland-in-2120.htm) waarin zowel buiten- als binnendijs ruimte wordt gegeven aan de rivier. Binnendijkse ruimte wordt geclaimd als overstromingsvlakte. Het Buitengebied oost heeft bij een overstroming bij middelgroot overstromingsrisico (1x in de 100 jaar) een waterdiepte van 1-5m. - De aanwezigheid van een geitenboerderij in het gebied maakt woningbouw binnen een cirkel met een straal van 2 km onmogelijk (zie ook advies GGD gebaseerd op RIVM-richtlijnen inzake herontwikkeling Tuincentrum vd Hurk). Inspelen op ontwikkelingen bij de provincie en de omgeving ‘Natuurlijke leefomgeving: Lokaal bevindt er zich weinig groen in het bebouwde gebied, zoals op bedrijventerrein Pavijen. De biodiversiteitswaarden in de gemeente Culemborg concentreren zich rondom de Lek. In heel Nederland is een neerwaartse trend te zien in biodiversiteit. De opgaven op het vlak van natuurbehoud zijn groot. De gemeente Culemborg zet zich op haar schaalniveau in op behoud en versterking van groenwaarden.’ De cultuurhistorische waardenkaart geeft aan dat polder Redichem ‘heel hoog’ scoort en polder De Geeren ‘middel’. Dit zouden we graag terugzien als sturende kwaliteit in de omgevingsvisie. Er is momenteel geen sprake van een groene bufferzone tussen Culemborg en Beusichem (pag. 57 Ontwerp Omgevingsvisie) waar in de omgevingsvisie veel waarde aan wordt gehecht. Wil dat gerealiseerd kunnen worden dan is een krachtig instrument nodig dat voor de lange termijn een groen en toegankelijk landschap vastlegt. Aanbevelingen Door nu al woningbouw als mogelijke invulling van het Buitengebied Oost te noemen wordt eenzijdig voorgesorteerd op de mogelijkheden die dit gebied biedt. Beter is het om vanuit de kwaliteiten te sturen en rekening te houden met bodem en water. De inzet op herstel, behoud en versterking van groenwaarden heeft vooral kansen in het buitengebied. Een natuurlijke en groene leefomgeving levert bewezen hogere WOZ-waarden en meer gezondheid op voor de hele gemeente.	veengebieden van westelijk rivierengebied. Die beginnen ongeveer bij de zuidwestrand van Culemborg. De omgevingsvisie Culemborg kijkt vooruit. Dat doen we op basis van het verleden en de plannen die in het heden worden gemaakt. Naarmate de toekomst verder in de tijd ligt wordt het moeilijker om concrete uitspraken te doen. De horizon van de omgevingsvisie ligt nu op 2040. Tot die tijd zien we voor het thema wonen mogelijkheden om de woonbehoefte binnenstedelijk te faciliteren. Richtinggevende gedachte is dat in die periode ca. 3.000 nieuwe woningen aan de woonvoorraad worden toegevoegd. Het leeuwendeel daarvan zal in de stationsomgeving worden gerealiseerd. De keuze om binnenstedelijk te bouwen is een bewuste. Wij zijn ons zeer bewust van de waarde van ons – relatief kleine – groene buitengebied en willen dat maximaal ontzien. Om toch een antwoord te geven op de vraag ‘Maar wat dan daarna? als er dan nog steeds behoefte is aan meer woningen, waar komen die dan?’ is – vanuit de gedachte dat er binnenstedelijk geen reële mogelijkheden meer zijn - de mogelijkheid van een onderzoek naar woningbouw in het oostelijk buitengebied benoemd. Daarbij is leidend geweest de gedachte dat het westelijke en zuidelijke buitengebied onderdeel uitmaken van de Hollandse Waterlinies en daarmee minder voor de hand liggend zijn. Dit wil niet zeggen dat hiermee woningbouw in het oostelijk buitengebied nu onderwerp van gesprek of studie wordt. Wij snappen en onderschrijven alle bezwaren die tegen deze gedachte ingebracht worden. Dat is ook de reden dat we nu de keuze maken om de woonbehoefte binnenstedelijk op te lossen. De groene en biodiverse kwaliteiten van de verschillende deelgebieden in Culemborg zijn beschreven in het biodiversiteitsplan. Dit plan is gebruikt bij het maken van de omgevingsvisie. Het buitengebied oost zorgt nu al voor een groene bufferzone tussen Culemborg en Beusichem, deze kwaliteit moet ook in de toekomst behouden worden.	Niet nodig
--	---	---	------------

		Wij verwijzen met nadruk naar de aanbevelingen/uitkomsten van het werkatelier op de verschillende thema's. De Stichting wil de zienswijze desgewenst graag toelichten dan wel een bijeenkomst voor de achterban organiseren. De Stichting treedt op als woordvoerder van stakeholders genoemd in bijlage 1. Deze zienswijze wordt door hen onderschreven.		
	34	Ik zou graag zien dat er rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering <varkenshouderij> van mijn bedrijf en de geurhinder die nu reeds geldt.	Vanzelfsprekend wordt bij toekomstige ontwikkelingen rekening gehouden met bestaande geurhindercontouren. Een goede ruimtelijke ordening is leidraad voor de inrichting van onze gemeente en een goede ruimtelijke ordening houdt rekening met de invloed van de ene bestemming op de andere en probeert daarbinnen conflicten te voorkomen.	Niet nodig
	34	Het verbaast mij ook dat er in het buitengebied ruimte wordt gezien voor windturbines. De groene schil zal hierdoor veranderen in een onaantrekkelijke vlakte voor omwonenden, recreanten maar ook voor de nieuwe bewoners van het stationsgebied. Wij en zij zullen hinder ondervinden van slagschaduw.	Gegeven klimaatverandering en de doelstelling om meer hernieuwbare energie op te wekken staan wij ook open voor een nieuw initiatief voor windenergie. Dat daarbij gezocht moet worden naar een variant waarin de minste hinder optreedt onderstrepen wij ook.	Niet nodig
	36	Wij vragen u een aanduiding van het gebied waar grootschalige energie-opwek is voorzien, te verwerken in de visiekaart. Dit kan naar onze mening op basis van het al door de provincie vastgestelde beleid met betrekking tot wind. Daarmee is deze toevoeging op de kaart en in de tekst een verwerking van al vastgesteld beleid en biedt dit geen problemen in relatie tot eventuele mer-plicht van deze omgevingsvisie.	Grootschalige opwek van energie in het buitengebied richt zich op wind- en zonne-energie. De locatiekeuze van een windpark (met enige omvang) is een MER-plichtig besluit. Als wij in deze Omgevingsvisie een uitspraak zouden doen over mogelijke locaties voor een tweede windpark dan zou het vaststellen van de Omgevingsvisie ook MER-plichtig besluit zijn. Omdat we er voor hebben gekozen geen MER op te stellen kunnen we nu ook geen uitspraken doen over potentiële locaties. De locatiekeuze voor een eventueel tweede windpark zal via een aparte planmer-procedure moeten worden onderzocht. Ten aanzien van grondgebonden zonneparken zijn wij voornemens om beleid op te stellen dat ingaat op de mogelijkheden voor de realisatie van zonneparken. De landschappelijke inpassing zal daarbij een belangrijk onderwerp zijn. De uitwerking van dit beleid is voorzien in 2024 en 2025.	Niet nodig
	39	Culemborg als gemeente heeft een relatief (zeer) klein grondoppervlak. En, vergeleken met de meeste gemeenten met ongeveer dezelfde bevolkingsomvang, heeft het (ook relatief gezien) een heel klein buitengebied. Vooral wat betreft dat (huidige) buitengebied maak ik mij zorgen over de mate waarin de 'groene waarden' daar beschermd zullen worden. U besteed daar mijns inziens veel te weinig woorden aan, en geeft mij geen vertrouwen dat mogelijke bedreigingen effectief gepareerd zullen worden. Die bedreigingen zie ik in planologische zin (opschuivende grenzen van de bebouwde omgeving) en in schaalvergroting en intensivering van de landbouw. Ik pleit ervoor de kwetsbaarheid van het buitengebied (en andere belangrijke groene Culemborgse elementen, als de Volencampen) in deze zin expliciet te benoemen in de Omgevingsvisie, samen met waarom zo'n aantasting voorkomen kan worden en hoe dat kan gebeuren. Met de huidige ontwikkelingen en ook in de voorgelegde plannen ontstaat ferme druk op de niet-versteende delen van Culemborg. Ik pleit er sterk voor om wat op dit moment nog groen en bijhorend blauw is, strak te beschermen in termen van kwantiteit (omvang) en kwaliteit. Dit betekent dat uitbreiding van bebouwd gebied en infrastructuur in eerste instantie zal moeten plaatsvinden binnen de huidige bebouwde grenzen. Voor we het weten is het toch al zo kleine groene gebied van Culemborg verworpen tot een aantal niet levensvatbare en veel minder waardevolle postzegels.	Wij delen uw mening over het belang van het behoud van het groen binnen en buiten de bebouwde kom van Culemborg.	Niet nodig
	40	De omgevingsvisie zou aan moeten geven wat "we" met elkaar belangrijk vinden. De omgevingsvisie van A tot Z lezend bekruipt mij eerder een verdrietig dan een trots gevoel.	Wij nemen kennis van deze reactie.	Niet nodig

		Zijn dit onze – lees: inwoners – ambities of de ambities van enkelen – lees: bestuurders – op ons stadhuis? Hoe onze leefomgeving er in de toekomst uit zou moeten gaan zien is veelal – met het nodige wishfull thinking – wollig en megalomaan beschreven, en dat voor een stad die “wij even mogen gebruiken”. Enkele opmerkingen: In een stad waarvan beschreven wordt dat kleinschaligheid en stedelijkheid gecombineerd is, past mijn inziens geen “parkrand met bouwhoogte van 5-12 lagen” (zie Masterplan Stationsomgeving). In trajecten waarbij participatie als belangrijk wordt bestempeld zou je eerder directe communicatie naar alle huishoudens verwachten in plaats van flyers, social media, platform.culemborg.nl, etc. Ondanks dat ons buitengebied als ‘bescheiden’ wordt aangemerkt en wordt erkend dat deze ‘tallose intrinsieke waarden herbergt en significante functies vervult’ (over wollig taalgebruik gesproken) wordt – ondanks alle commotie eind 2020/begin 2021 mbt de toenmalige plannen voor 6 windmolens – geschreven . . ‘We blijven ons inspannen voor de komst van een tweede windpark binnen de kaders die de raad heeft meegegeven’. Het merkwaardige hierbij is dat zelfs een lang zittend raadslid geen flauw idee heeft welke kaders hier bedoeld worden. Bijzonder! En zo kunnen nog vele opmerkingen geplaatst worden. Maar samenvattend . in de omgevingsvisie herken ik niet het Culemborg dat ik – in de 20 jaar dat we hier nu mogen wonen – heb leren kennen, een stad dat kleinschaligheid en stedelijkheid combineert, oftewel een stadje met dorps karakter.		
	43	Wij hadden graag gezien dat wij als VBL betrokken waren geweest bij de totstandkoming van deze visie. Wij staan achter de uitgangspunten betreffende het Buitengebied West. Het gebied beschikt over unieke kwaliteiten en belevingswaarden. Wij ondersteunen het streven naar meer biodiversiteit, duurzame agrarische bedrijven, natuurontwikkeling landschap, cultuurhistorie, wateren bodemkwaliteit. Verder ondersteunen we het idee van Culemborg als compacte stad in het groen, waarbij de groene schil van groot belang is voor mens en dier, ook om te ontspannen en te recreëren. Daarom verbaast en verontrust het ons dat er wederom plannen zijn voor een groot windpark in dit waardevolle en kwetsbare gebied. Wij hebben op 15 december 2020 ook al een inspraakreactie gestuurd op het voorontwerp bestemmingsplan "Windwinning Culembord". Nu doen wij dat weer omdat dit plan in het geheel niet strookt met bovenstaande beschrijving en doelstelling van dit gebied. Het tast de kernwaarden aan en zal de schaarse groene ruimte van Culemborg onevenredig schade toebrengen. Ontspanning zoeken bij grote draaiende windturbines is een onmogelijkheid.	Wij nemen kennis van deze reactie.	Niet nodig
	43	Het nieuwe windpark komt mogelijk in het inundatiegebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie te liggen. De kernwaarden van het inundatiegebied zijn open, groen, rust en duisternis. Nieuwe ontwikkelingen mogen deze waarden alleen versterken en niet schaden. Grote windturbines tasten echter alle genoemde kernwaarden aan. Daar komt bij dat er behalve windturbines ook hoge hekken en veel asfalt zullen worden toegevoegd (wegen, bouw- en onderhoudsvlaktes). De windmolens hebben negatieve gevolgen voor de bijzondere universele waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, UNESCO Werelderfgoed. Nieuwe windmolens met bijbehorende versterking en industrialisering zijn ook in strijd met de instructieregels uit de Provinciale Omgevingsverordening waarin staat dat een bestemmingsplan geen activiteiten mogelijk mag maken die de kernkwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie aantasten. Op geen enkele manier kunnen grote windturbines de kernwaarden open, groen, rust en duisternis versterken. Integendeel, ze brengen schade toe aan elk van deze kernkwaliteiten, vanwege de	Wij zijn ons terdege bewust van het feit dat het westelijk en zuidelijk buitengebied van Culemborg Unesco-werelderfgoed is. Het behoud van de integriteit en authenticiteit van het werelderfgoed is een belangrijk toetsingskader voor nieuwe initiatieven. Als er sprake is van een nieuw initiatief voor de ontwikkeling en realisatie van een windpark zal dat een belangrijk aandachtspunt vormen. Via een zogenaamd ‘Heritage Impact Assessment’ (HIA) zal dat onderzoek moeten worden uitgevoerd.	Niet nodig

		enorme, industriële, draaiende en knipperende objecten. Deze windturbines zullen ook van verre zichtbaar zijn.		
	43	Lingegebied Als we nu verder uitzoomen en kijken wat de impact is van mogelijk nieuwe grote windturbines bij Culemborg, zien we dat de landschappelijke gevolgen groot zijn. Deze windturbines zijn net als de turbines van Deil van tientallen kilometers te zien. Een belangrijk en waardevol stuk Lingeland is ingesloten door de snelwegen A15, A2 en A27. Als overal langs deze snelwegen grote turbines geplaatst gaan worden, zal de impact op het landschap desastreus zijn. We zien dan draaiende wieken alle windrichtingen op. De VBL wil voorop stellen dat zij achter de energietransitie staat. Ruimtelijke ontwikkelingen ten behoeve van hernieuwbare energie hebben echter ook een zeer grote impact op het landschap en daarmee onze leefomgeving. Het is belangrijk om te voorkomen dat het Lingeland "één grote hagelslag wordt", zoals Rijksadviseur Berno Strootman het op 30 november 2020 in de Volkskrant treffend verwoordde. Wij begrijpen ook de noodzaak om windturbines te willen plaatsen, ook als onderdeel van de taakstelling van de RES Rivierenland. Maar waarom niet in de regio en dan bij voorkeur langs de A15? De VBL verwacht dat u als gemeente Culemborg niet alleen oog heeft voor uw eigen zeer waardevolle en schaarse buitengebied, maar ook rekening houdt met omliggend gebied van grote waarde, en afziet van het mogelijk maken van een windpark in het Buitengebied West.	De regionale energiestrategie Fruitdelta Rivierenland 1.0 uit 2021 is gebaseerd op de landschappelijke structuur van Rivierenland. De kansrijke gebieden voor wind zijn mede op basis daarvan geïdentificeerd. Als gemeente Culemborg 'gaan' wij enkel over het grondgebied van Culemborg. Daarbinnen moeten wij keuzes maken over de aanvaardbaarheid (of niet) van nieuwe initiatieven. Op voorhand sluiten wij de ontwikkeling en realisatie van een tweede windpark niet uit. Sterker nog omdat Culemborg de RES 1.0 heeft onderschreven is de bestuurlijke inspanningsverplichting aangegaan om extra windenergie in Culemborg te realiseren.	Niet nodig
	43	Verder zouden we het waarderen om als grote vereniging met honderden leden, ook in Culemborg, uitgenodigd te worden om te praten over de verdere uitwerking van de omgevingsvisie en toekomst van Culemborg. Want werkelijke participatie, ook met de eigen inwoners van het buitengebied, die zich wederom niet gehoord voelen, is een groot goed en zal leiden tot een beter en breder gedragen resultaat.	De uitwerking van de Omgevingsvisie zal naar verwachting plaatsvinden door het opstellen van omgevingsprogramma's waarin rondom een thema of een gebied op een integrale wijze projecten samenhangend worden beschreven. De Omgevingsprogramma's zullen via participatieprocessen worden opgesteld waarbij alle belanghebbenden en belangstellenden kunnen bijdragen.	Niet nodig
	47	De gemeente kijkt met haar visie volledig over het feit dat boeren een vitale rol spelen in de voedselproductie voor Nederland en buurlanden. Er wordt alleen gefocust op duurzaamheid maar dat zal altijd ten koste gaan van efficiëntie en met een stijgende wereldbevolking wordt efficiëntie steeds belangrijker. Wat dus tegen punt 2 van 'Meervoudig Duurzaam' van de VN in gaat. Bovendien wordt de veehouderij sector steeds duurzamer doordat veevoer voor het grootste deel uit reststromen bestaat, wat past bij punt 12 van 'Meervoudig Duurzaam'.	Als gemeente zien we de cruciale rol van de agrarische sector in de voedselvoorziening zeker niet over het hoofd. Wel hebben we willen benadrukken dat de trend naar een duurzamere sector onvermijdelijk is en ook dat we die van belang achten.	Niet nodig
	48	De gemeente geeft aan meer recreatie te willen in het buitengebied. Er zijn echter al veel fietsers en wandelaars in het buitengebied bij mooi weer, dus daar zou ik aanraden om niets aan aan te passen. Mocht de gemeente het toch aan willen passen dan zou ik graag willen zien dat de berm verstevigd wordt, zodat je met de auto veilig fietsers kan passeren. Ook ben ik sceptisch over de recreatieplannen met het oog op recreatieplannen uit het verleden, die alleen maar negatieve effecten hebben gehad. Bijvoorbeeld het pad met heining tegenover de Rommersteeg Zuid aan de kant van de Oude Beesdseweg. Hierdoor zie je geen reeën meer lopen door de weilanden aan de Oude Beesdseweg maar is het beperkt tot de weilanden aan de Kooiweg Oost.	Het Culemborgse buitengebied heeft een belangrijke functie als uitloopgebied voor inwoners en routerecreatie voor toeristen. De toeloop is gespreid en levert geen noodzaak voor aanpassing van beleid. Op uitvoeringsniveau kunnen maatregelen als het verstevigen van bermen soms inderdaad zinvol zijn.	Niet nodig
	48	Ga voor de duurzame ambities in overleg met de omwonenden om te kijken wat zij willen en wat mogelijk is. Heb het met hen over andere opties zoals een mestvergister(hiermee krijg je biogas wat je kan gebruiken om het aardgas te vervangen voor een groenere variant). Kijk ook voordat er concrete plannen gemaakt worden voor elektriciteit eerst of het 'net' het aan kan en pas dat eerst aan, want nu worden er zomers zonnepanelen uitgezet omdat het 'net' het niet aankan. Dus pas het 'net' eerst aan de vraag aan en maak het als gemeente interessant om hele schuren vol te leggen met zonnepanelen en kijk dan hoeveel stroom er nog nodig is. Kom vervolgens met meerdere opties om dat verschil te overbruggen en doe dit in nauw contact met omwonenden, want een gemeente hoort niet haar eigen	De opgave in de energietransitie is enorm. Het doel om de uitstoot van CO2 maximaal te reduceren vraagt om inzet van alle partijen en het benutten van alle kansen. De problematiek van netcongestie is een serieus en actueel thema dat in ieder geval op de kortere termijn mede bepalend is voor de realisatie van projecten (projecten die zowel om stroom vragen als projecten die stroom kunnen leveren). De netbeheerders (TenneT en Liander) werken hier hard aan. Omdat de energietransitie zo'n grote opgave is en iedereen daar een bijdrage	Niet nodig

		burgers opzettelijk te benadelen zoals in het verleden wel het geval was bij de windmolens en actiegroep 'tegenwind'.	aan moet leveren (wil de energietransitie slagen) is het ook belangrijk dat de gekozen oplossingen passend zijn. Het onderwerp 'windmolens' roept daarbij verschillende standpunten op, wat maakt dat de besluitvorming daarover op een zeer zorgvuldige wijze moet worden doorlopen.	
	48	Bovendien hecht Culemborg waarde aan haar geschiedenis, dus dan is het belangrijk om de boeren families die al meerdere generaties het Culemborgse platteland bewonen te koesteren. Al helemaal omdat het grootste deel geen opvolger heeft.	Wij hechten veel waarde aan onze boeren in Culemborg. Zij zijn samen met ons verantwoordelijk voor het beheer van een groot deel van het groene oppervlak van Culemborg. Zij zijn belangrijk voor onze toekomst als het gaat om voedselzekerheid. Bij thema's als natuur inclusief beheer en de versterking van de biodiversiteit in het buitengebied hebben we elkaar nodig.	Niet nodig
	48	Bij het kop "economie" staat: <i>"We willen kansen benutten wanneer (agrarische) bedrijfslocaties vrijkomen en/ of wanneer zich nieuwe ontwikkelingen voordoen."</i> Hierbij kan gedacht worden aan het stimuleren van het overgebleven land te verdelen over de bestaande boeren.	Het 'verdelen' van land is niet aan de gemeente. Het is wel zo dat percelen met een agrarische bestemming bij verkoop niet zomaar van bestemming veranderen, waardoor de agrarische functie behouden blijft.	Niet nodig
	49	Bij buitengebied staat bij "Ruimte geven aan nieuwe ontwikkelingen die bijdragen aan opgaven waar we als maatschappij voor staan" de volgende zin "We zien in het buitengebied mogelijkheden om deze uitdagingen aan te gaan, maar doen dit wel altijd op een manier die past bij de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het gebied." Dit zou dan betekenen dat er geen windmolens komen, want in het document Cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Culemborg (uitgevoerd door Lantschap in opdracht van gemeente Culemborg) staat dat de historische cultuur in het deelgebied Liefland, Hoeven en Slijpsteentjes hoog scoorde in 2012. Het lijkt mij dus dat windmolens geen optie zijn want dit is in strijd met het behouden van de cultuurhistorische waarde. In de hele omgevingsvisie wordt vaak gesproken over samenwerking, maar bij het overwegen van de plaatsing van windmolens is gebleken dat er onvoldoende aandacht is vanuit de gemeente voor de input van de omwonenden. Dit is hypocriet, omdat samenwerking alleen lijkt te gelden wanneer het de gemeente uitkomt. Dit staat haaks op de normen van een goed functionerende gemeente.	Het feit dat zeker het westelijke en zuidelijke buitengebied van Culemborg een hoge cultuurhistorische waarde heeft (inmiddels Unesco-werelderfgoed) betekent niet dat er geen ruimte is voor bijvoorbeeld een windpark. De belangrijkste toetsing die voor een dergelijk initiatief moet worden uitgevoerd is de vraag of de komst van een windpark de authenticiteit en de integriteit van het werelderfgoed onevenredig aantast. In geval een dergelijk initiatief gaat spelen zal een zogenaamd Heritage impactassesment (een effectrapportage over de invloed op de cultuurhistorische waarden) moeten worden opgesteld waarin deze vragen moeten worden beantwoord.	Niet nodig
	49	De zin "Er is toekomst voor agrarische bedrijven die kiezen voor een duurzame bedrijfsvoering" baart mij zorgen als boerenzoon met de ambitie om het agrarisch bedrijf van mijn ouders in Culemborg over te nemen. Want duurzaam is een breed begrip die mensen verschillend kunnen opvatten. Jullie zeggen dan "kleinschalige ontwikkelingen zoals extensieve recreatie (vormen van natuurvriendelijke recreatie die in hoofdzaak zijn gericht op natuur- en landschapsbeleving) en zorgboerderijen toe." Maar dit past niet bij elke boerderij/ondernemer. Dit klinkt misschien leuk achter een computer maar in de praktijk is dit anders. Dus nu ben ik niet gerustgesteld dat er een toekomst is voor mij, als boer zijnde in Culemborg waar mijn familie al vele generaties boert. Ik zou dus willen zeggen laat in het buitengebied de boeren blijven, want het aantal gaat krimpen door gebrek aan opvolgers. Dus help boeren eventueel die extra willen verduurzamen maar duw niet een stadse ideologie door in het buitengebied. De landelijke en provinciale overheden zeggen ook plannen te hebben voor de boeren, dit is al ambitieus genoeg voor een leverbaar buitengebied. Hiervoor hoeft de gemeente Culemborg dus niet bang voor te zijn. De zin "zien we mogelijkheden om tot omvorming en/ of functieverandering in het buitengebied te komen" is erg hypocriet om te zeggen, want eerst zeggen dat de cultuurhistorische waarde heel belangrijk is, om vervolgens te zeggen dat het buitengebied moet veranderen terwijl het buitengebied altijd heeft bestaan in het kader van voedselvoorziening.	In de omgevingsvisie beschrijven we de toekomstige ontwikkelingen in Culemborg en welke doelen we daarin als gemeente belangrijk vinden. Het streven naar een steeds duurzamere samenleving staat daarbij centraal. Maar dat kan alleen maar in samenwerking met oog voor alle belangen. De huidige agrarische bedrijfsvoering draagt bij aan onze voedselvoorziening en onder meer het beheer van het buitengebied. Dit moet ook op een economisch rendabele wijze kunnen worden voortgezet. Tegelijkertijd is de trend naar een duurzamere agrarische sector ook niet te ontkennen. De wijze waarop en het tempo waarin dit zich voltrekt staat niet vast en zullen we gezamenlijk moeten verkennen. Deze trend is dus inderdaad niet iets waar we bang voor hoeven te zijn, maar wel waar we gezamenlijk zorgvuldig in moeten optrekken. Dat er ook ruimte is voor functieverandering in het buitengebied is onderdeel van die verkenning.	Niet nodig
	49	De zin "We zijn ons ervan bewust dat enkele bestaande bedrijven niet passen bij de meervoudig duurzame gemeente" voelt erg aanvallend voor mij als toekomstig boer. Voedselzekerheid is belangrijk (dit zeggen jullie zelf ook), dan is het erg vreemd om te zeggen dat boerderijen verplaatsen wordt ondersteund. Want zo komen boerderijen leeg te staan.	De bewuste zin heeft geen betrekking op bestaande agrarische bedrijven. ³	Niet nodig

	49	Ik vind het goed dat wordt gezegd dat Substantiële woningbouwontwikkeling niet aan de orde is in buitengebied zuid en west. Bij het kop “economie” staat: “We willen kansen benutten wanneer (agrarische) bedrijfslocaties vrijkomen en/ of wanneer zich nieuwe ontwikkelingen voordoen. “Hierbij kan gedacht worden aan het stimuleren van het overgebleven land te verdelen over de bestaande boeren.	Het ‘verdelen’ van land over bestaande boeren is niet aan de gemeente. Doel van de zinssnede is om te benadrukken dat het moment van het vrijkomen van bedrijfslocaties een moment is om te bepalen welke doelen zoals omschreven in de Omgevingsvisie gediend zijn bij een nieuwe invulling van de locatie.	Niet nodig
	51	Zo staat er in de visie dat de gemeente nog steeds plannen heeft om een windpark en indien mogelijk zonnevelden te bouwen. Ten eerste zijn deze oplossingen van zichzelf al spuuglelijk zijn en funest voor de natuurlijke schoonheid en charme van het buitengebied. Ten tweede is het gebleken dat er geen animo is bij de omwonenden, dus is het raar dat de gemeente dit nog steeds als optie ziet. Verder geeft de gemeente aan biodiversiteit te willen bevorderen, echter is gebleken dat er veel (weide)vogels sterven na botsing met de wieken van de windmolens. Ten derde is het buitengebied van Culemborg simpelweg te klein om zelfvoorzienend te worden met de huidige hernieuwbare energiebronnen.	Culemborg heeft inderdaad een relatief klein maar waardevol buitengebied. Om die reden moeten we zorgvuldig nadenken over de ruimtelijke claims op het buitengebied. Het realiseren van projecten gericht op de opwek van duurzame hernieuwbare energie is er daar één van. Deze opgave vloeit voort uit het streven naar het terugdringen van de uitstoot van CO2 dat verantwoordelijk is voor de klimaatverandering. Voor grondgebonden zon (zonneweides) werken we aan een beleidskader waarin de zorgvuldige inpassing van projecten wordt beschreven. Daarbij hebben we ook oog voor het draagvlak. We streven er naar om bij dit type projecten de luisteren en de lasten zo goed mogelijk te verdelen. Lokaal eigenaarschap is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Dit naast het streven om de negatieve effecten van dit type projecten zo klein mogelijk te laten zijn.	Niet nodig
	52	De gemeente gaat er in zijn omgevingsvisie vanuit dat de agrariërs een steeds belangrijkere rol als grondbeheerders , alias natuurontwikkeling, zullen innemen. De gemeente dient zich echter te realiseren dat vergoedingen voor natuurlijk grondbeheer en/of natuurbeheer gebaseerd zijn op onkostenvergoedingen en niet op een verdienmodel en daarmee het realiseren van een salaris. Financiering van deze nieuwe rol wordt dan noodzakelijk via externe arbeid, of verbreding van activiteiten op het bedrijf. Hier zal aandacht voor moeten zijn bij vergunning afgiften, maar stelt ook eisen aan het behoud van ruimtelijke kwaliteit om toekomstbestendig te zijn.	Wij onderschrijven deze zienswijze en hebben en houden deze aandachtspunten op ons netvlies.	Niet nodig
	52	In REA 2022-2025 wordt nadrukkelijk gesproken over 3 economische speerpunten waarvan Recreatie&Toerisme (dag- en verblijfsrecreatie) er één is. Dit bevestigt het belang en de mogelijkheden van Recreatie&Toerisme als aanvullend of nieuw verdienmodel voor agrariërs. Recreatie&Toerisme maakt ook het buitengebied aantrekkelijker voor de inwoners van Culemborg, inwoners van omliggende gemeenten en toeristen die naar Rivierenland komen.	Ook deze zienswijze onderschrijven we. Niet voor niets is in de omgevingsvisie verwoord dat we recreatie en toerisme, ook in het buitengebied, willen stimuleren en faciliteren.	Niet nodig
	52	Zorg voor de leefomgeving is ook cruciaal wanneer het gaat om de ontwikkeling van nieuwe economische activiteiten in het buitengebied. Het kan niet zo zijn dat door dergelijke ontwikkelingen de leefomgevingskwaliteit in termen van geluid en trillingen verslechterd waardoor wonen en werken minder aantrekkelijk of zelfs onmogelijk wordt. Daarom de oproep om duidelijk te maken wanneer er sprake is van een verslechtering: wat zijn de achterliggende criteria en bijbehorende normen? Ook hier is het wenselijk om vroegtijdig pro-actief met de betrokken inwoners en bedrijven om tafel te gaan.	Het behoud van een goede en gezonde leefomgevingskwaliteit (en waar mogelijk een verbetering ervan) is – naast dat het het hoofddoel van de pas in werking getreden Omgevingswet is – ook een belangrijke doelstelling uit onze omgevingsvisie. Een goede en gezonde leefomgeving is randvoorwaardelijk voor een stad waarin iedereen op een prettige manier kan wonen, werken en verblijven. Initiatieven die leiden tot een mogelijke verslechtering van de leefomgevingskwaliteit zullen we binnen wettelijke kaders beoordelen. Daarbij zullen we – als een verslechtering onvermijdelijk is – zoeken naar mogelijkheden om deze te compenseren.	Niet nodig
	47	De gemeente geeft aan de waterkwaliteit te willen verhogen en dan daarmee in het buitengebied winst te kunnen behalen. Dat is onrealistisch, want de Lek is een aftakking van de Rijn die uit het Duitse Ruhrgebied gebied komt en al het afvalwater hier naartoe brengt. Dan heeft Duitsland ook nog andere stikstof normen voor het water waardoor het water al te 'vies'(voor Nederlandse normen) is voordat het in Nederland is. Dus als gemeente is er weinig aan te doen. Tevens is de grootste vervuiling van het oppervlakte water medicijnen, dus ook hiermee valt niets te behalen in het buitengebied. Voor dierenwelzijn zijn landelijke instanties, dus het is niet aan de gemeente om hier beleid op te voeren.	Waterkwaliteit is belangrijk voor het behalen van natuurdoelen. Als het water uit de Lek verontreinigd zou zijn zou het inlaten hiervan niet verstandig zijn.	Niet nodig

	48	In de hele omgevingsvisie wordt vaak gesproken over samenwerking, maar bij het overwegen van de plaatsing van windmolens is gebleken dat er onvoldoende aandacht is vanuit de gemeente voor de input van de omwonenden. Dit is hypocriet, omdat samenwerking alleen lijkt te gelden wanneer het de gemeente uitkomt. Dit staat haaks op de normen van een goed functionerende gemeente	Wij herkennen het geschetste beeld niet. Ook in de procedure 'Windwinning' die speelde in 2020 en 2021 is zorgvuldig getracht om alle belangen in beeld te brengen om te komen tot zorgvuldige besluitvorming.	Niet nodig
	44, 45	Nadat ik de ontwerp-omgevingsvisie bestudeert heb ben ik in hoge mate verbijsterd over het feit dat het buitengebied eerst wordt benoemt als gebied met een bescheiden oppervlakte ,met talloze intrinsieke waarden waarbij inwoners het prettig vinden om te recreëren en te ontspannen, maar waar dus in de toekomstvisie voor “buitengebied Zuid en West’ totaal niks van overblijft. Ik heb sterk de indruk dat de eigenzinnigheid van de “vrijstad”, totaal gekaapt is door betweterige linksgeoriënteerde Randstedelingen die wel eventjes zullen vertellen hoe een stad in de provincie er uit moet zien. “Er is toekomst voor agrarische bedrijven die kiezen voor een duurzame agrarische bedrijfsvoering” is hier een voorbeeld van. Dit is een echt loze kreet waar niemand op tegen is maar op vele manieren uitgelegd kan worden, wat is duurzaam? Als je met voer wat voor 95% bestaat uit reststromen uit de humane voeding of geteeld op land waar productie voor humane consumptie niet mogelijk is ben je mijns inziens duurzaam bezig. Ik ben dus heel benieuwd wat de gemeente meervoudig duurzaam vind. Bij deze wat punten uit de lijst van de verenigde naties, die de gemeente met haar plan ondermijnt: 1. Geen armoede; zorgen voor betaalbaar eten. 2. Geen honger; behoeft geen uitleg. 3. Goede gezondheid; in een omgeving waar mens en dier samenleven zal je risico's houden maar dat los je niet op door ze buiten de gemeente grens te jagen, er zijn landelijke regels die daar zorg voor dragen, dus niet de gemeente. 4.kwaliteitsonderwijs; wij bieden stageplaatsen en staan ook open voor geïnteresseerde scholen omdat er gelukkig zijn die ook wel zien dat er van overheidswege, lees schoolboek aanbod, een wat vertekend beeld geschetst wordt. 8. Eerlijk werk/economische groei; je zal in het buitengebied renderende boerderijen nodig hebben om verpaupering en verutting van het landschap te voorkomen. 12. Verantwoorde consumptie en productie; verantwoorde productie is hierboven al benoemd. 14. Leven in het water; het wordt als argument vaak tegen de landbouw gebruikt maar als je de rapporten goed leest zijn het vooral de oorzaken van elders die het leven beperken, lees inlaat van water tijdens droge periodes en riool overstorten. 15. Leven op het land; ik vraag mij oprecht af of de landbouw hierin de beperkende factor is. Ja er is in de laatste decennia veel veranderd, maar wat ook veranderd is, is de bestrijding van predatoren waarbij onherbergzame stukken, lees Gelders landschap, Staatsbosbeheer ed., een uitgelezen broedkamer zijn voor dieren die weidevogels, watervogels, kleine zoogdieren op het menu hebben staan. Het voorgaande in acht nemende kun je volgens mij niet anders dan concluderen dat een bedrijf als het onze, een melkgeitenhouderij, maar ook sommige collega's die koeien houden niet een bedrijf hebben wat niet strookt met de duurzaamheidsvisie maar juist een mooie aanvulling is. Het maar "wat er bij doen om een inkomen voor onze gezinnen te genereren" vind ik schofterig om als optie te geven, wil er eigenlijk niet op reageren maar ik doe het toch omdat jullie anders kunnen denken dat het wel een goed idee is, mijn woordkeuze is afdoende denk ik. Een volgend punt wat mij zorgen baart is de regentenhouding omtrent de energiestrategie, recreëren als Culemborger doe je door stukje te gaan wandelen fietsen in het buitengebied, zie ik veel vooral in de zomer geniet daar ook oprecht van, maar dat houd in dat je het huidige landschap moet koesteren met het beeld van die recreant voor ogen, daar	Het is spijtig om te lezen dat de tekst uit de ontwerp-Omgevingsvisie zulke gevoelens kan oproepen. Op geen enkele wijze is het de bedoeling (geweest) om generieke uitspraken te doen over de huidige agrarische bedrijfsvoering. Wel hebben we willen onderstrepen dat we voorstander zijn van de trend naar een meer duurzame agrarische sector. De actuele (landelijke) discussies over stikstof, het verlies aan biodiversiteit, de waterkwaliteit, het dreigende gebrek aan zoet water, dierziekten, het niet behalen van natuurdoelen, etc etc vormen hiervoor belangrijke aanleidingen. Agrarisch ondernemen hoort bij Culemborg. In eerdere reacties op de ontwerp-Omgevingsvisie zijn we al ingegaan op de doelstelling van de RES 1.0 en de wijze waarop duurzame opwek door zon en wind kan plaatsvinden. De actuele problematiek van netcongestie (transportschaarste op het elektriciteitsnetwerk) is daarbij een nadrukkelijk aandachtspunt dat mogelijk betekent dat projecten in de tijd gefaseerd moeten worden. De suggestie dat de gemeente voor de vorm participatietrajecten start waarbij de uitkomst al vast staat, herkennen we niet.	

		passen geen zonneweides en megahoge windmolens in. Het industrieterrein aan de zuidzijde is al een behoorlijke vlek op het geheel met als Centraal boekhuis en de vele showrooms als voorbeeld. Ik snap de wens/plicht van zelfvoorzienend willen zijn qua energie, maar de realiteit is gewoon dat de postzegel (want groter is het buitengebied in verhouding niet) te klein is en je daardoor de bewoners en de recreanten onevenredig belast/schoffeert met dit wensdenken. Als het stroomnet aangepast is kun je met een meer kleinschalige aanpak ook mooie dingen bereiken. Een volgend punt van aandacht is het puntje “SAMENWERKING”. De gemeente Culemborg heeft een redelijke reputatie opgebouwd die vooral werkt als je linksgeoriënteerd bent in het politieke spectrum. Om te bewijzen dat dit onjuist is, lijkt het mij reëel om in de visie een verplichte overlegstructuur op te nemen met bewoners en bedrijven die ook met een redelijk bindend oordeel kunnen komen, in plaats van het gebruikelijke praatje waarbij de uitkomst al bekend is en het niet meer is als afvinken van “overleg heeft plaats gevonden”		
4.8		Een opmerking betrof het kleurengebruik op de visiekaart. Het geel in het buitengebied (zonder toelichting in de legenda) werd verward met het geel van studiegebied.	Aanpassen in een kleur voor het buitengebied	ja

