

	<h1>Impressie</h1> <p>Maatschappelijke bijeenkomst Ruimtelijke Strategische Visie voor drie economische speerpunten: agribusiness, economie en logistiek en recreatie en toerisme</p> <p>Datum: 20 november 2017</p>
---	--

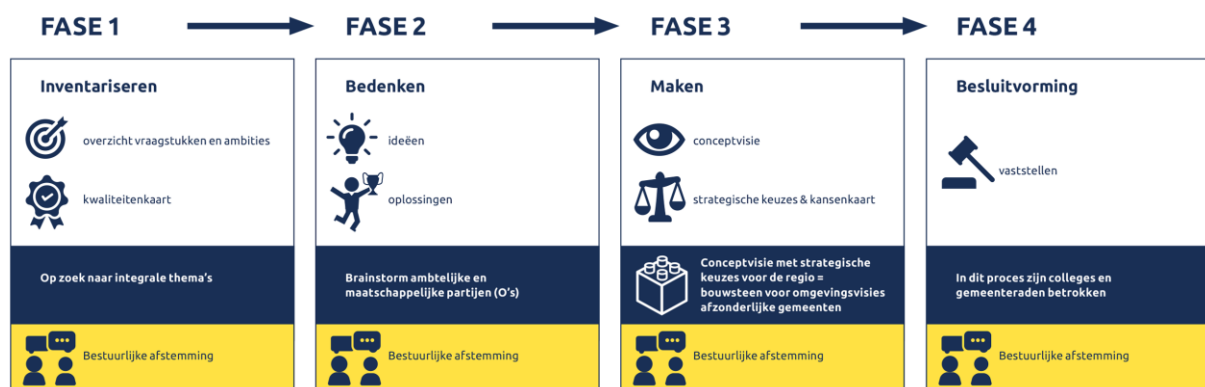
## Algemeen

Ruimte bieden aan initiatiefnemers, meer banen, een prettig woon- en leefklimaat en economische ontwikkeling in de drie regionale speerpunten; dat is wat de regionale opgave Ruimtelijke Keuzes en Regelgeving uit het regionale ambtiedocument beoogt. Inmiddels zijn er drie themabijeenkomsten geweest met ambtenaren, ondernemers en organisaties, ieder over een speerpunt. Bureau LOS Stad om land heeft een integratieslag gemaakt.

Jan Kottelenberg (AB trekker van de Ruimtelijke strategische visie) gaf aan dat we bij elkaar zijn gekomen in de bijeenkomst van 20 november om een terugkoppeling te



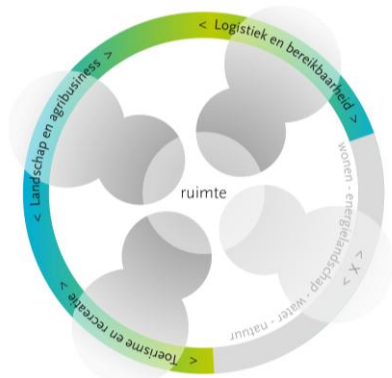
Proces ruimtelijke strategische visie



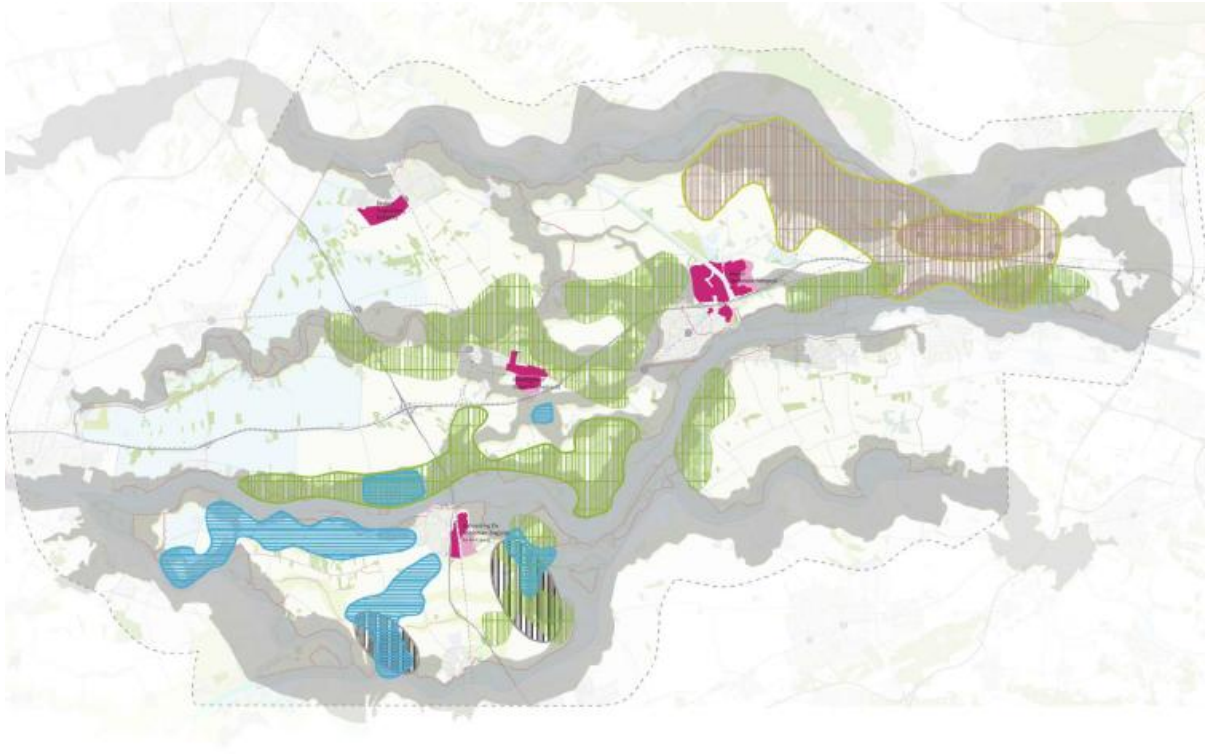
geven van de eerder gehouden bijeenkomsten. We zitten in de fase tussen het denken en het doen. In deze bijeenkomst zijn ondernemers, organisaties, gemeenteambtenaren en andere overheden zoals waterschap en Provincie aanwezig. Er is een goede opkomst. Zie bijlage 1 voor de deelnemerslijst. Het idee is om de concept ruimtelijke strategische visie voor de verkiezingen aan te bieden aan de colleges van de 10 gemeenten. Zodat het resultaat te betrekken is bij de coalitieonderhandelingen.

### Waar gaat de visie over?

De visie gaat over ruimtelijke zaken waar de regio krachtiger van wordt. De visie wordt een gedeeltelijke integratie op de drie regionale speerpunten. De speerpunten zijn de kracht van de regio.



## Presentatie door bureau LOS, de eerste integratieslag



De ruimtelijke weerslag van de drie speerpunten: stroomruggen, agriclusters, bedrijventerreinen

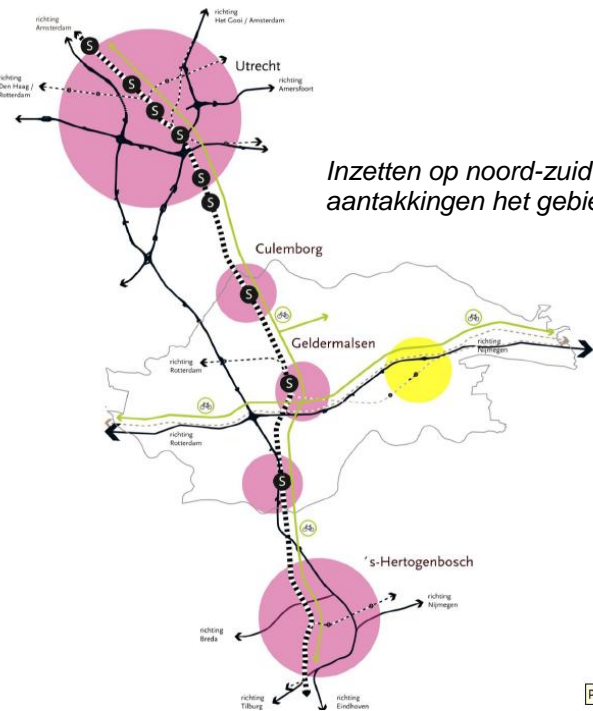
### Bereikbaarheid

Er komt veel druk op de wegen te liggen als gevolg van de ruimteverdeling van functies. Logistieke bedrijven leggen druk op de doorstroming van de snelwegen. Agribusiness en Recreatie legt, zeker bij groei, een toenemende druk op de plattelandswegen en stroomwegen in het buitengebied. Hiertoe benoemen we in de eerste visie de 3 trapsraket voor bereikbaarheid (snelle koppelingen op de stroomwegen (grotendeels N wegen), betere koppelingen van N wegen met snelwegen en parallelle structuren bij snelwegen voor lokale bereikbaarheid. Daarnaast zetten we acties neer t.a.v. OV en snelle fietsverbindingen.

- Idee van oeverwallen zoveel mogelijk recreatief inrichten
- Sterke N wegen voor transport rondom agribusiness en utilitair verkeer. Meer aansluitingen richting N wegen.
- Kortsluitingen tussen N wegen en snelwegen
- Parallelle structuur rond snelwegen (maak snelwegen minder kwetsbaar)
- Vol inzetten op strategische positie regio tav OV (ook hoogfrequent) en fietsinfrastructuur.

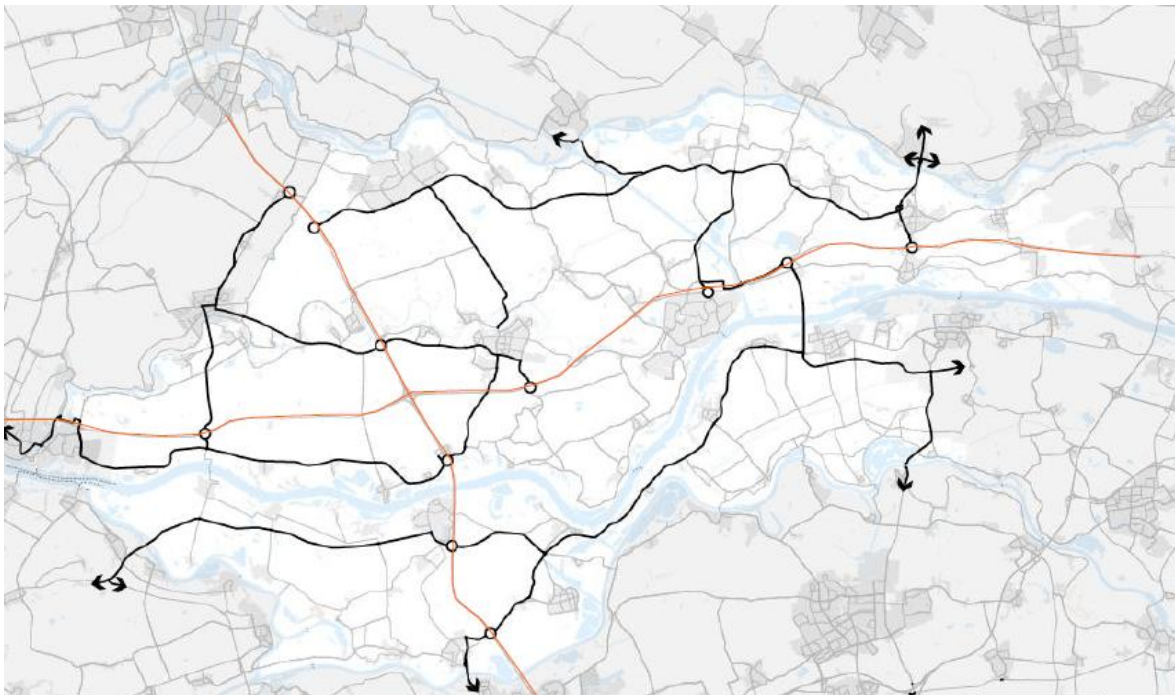
### Agribusiness:

Doorontwikkeling van agribusiness richting technische verbreding (bedrijfsmatige activiteiten bij de agrarische teelt, zoals koelen, sorteren en verpakken) en gebruik van teelt ondersteunende voorzieningen (TOV). We stellen een palet aan oplossingen voor, met als rode draad een afwaartse beweging van grotere bedrijven richting goed bereikbare plekken. Op alle plekken speelt een inpassingsvraag. De vraag naar inpassing is afhankelijk van de kwetsbaarheid van het landschap en de vraag wat je van het



Powerp

moderne bedrijf graag wilt laten zien. De clustering langs N wegen zorgt voor vestiging van bedrijven in open komgebieden. Openheid is erg kwetsbaar. De vraag is daarom welke open gebieden echt waardevol zijn.



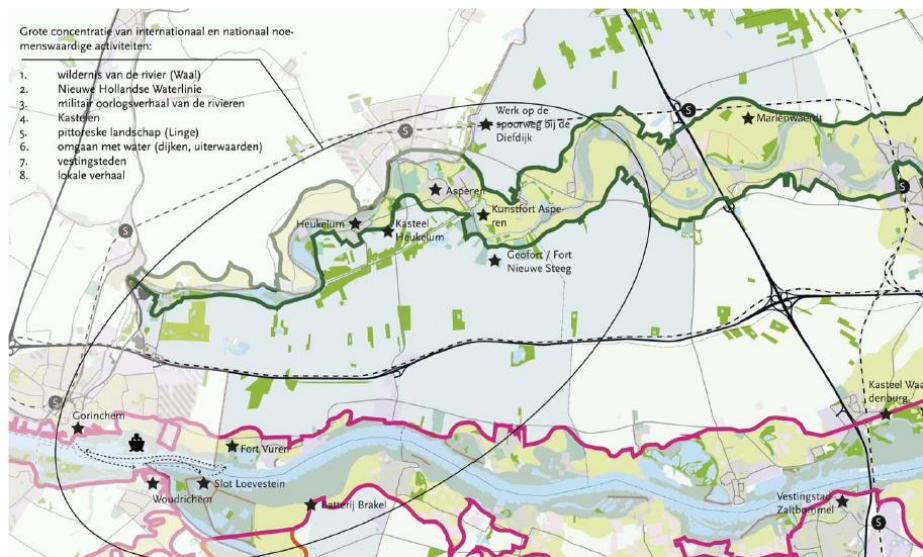
*Parralle N wegenstructuren*

**Logistiek**

De regio Rivierenland heeft door haar ligging centraal in het land en aan een belangrijke vervoersas veel kansen om logistieke bedrijven aan te trekken. De vraag is vooral waar de grens ligt, hoe je andere noodzakelijke kwaliteiten kunt garanderen en hoe de bedrijven ingepast kunnen worden. Ook is de vraag hoe je voorkomt dat bestaande bedrijventerreinen achteruitgaan.

**Toerisme en recreatie:**

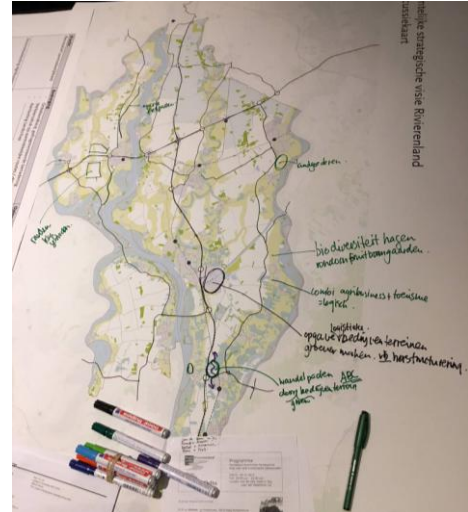
Er komen in Rivierenland veel kwaliteiten bij elkaar. Rivierenland is een bijzonder voorbeeld van een typisch hollands landschap met allerlei aspecten die daarmee samenhangen, het beeld van de rivieren, het omgaan met water (NHW, overstromingen) en de oorlogsgeschiedenis (water als grens of verdedigingslinie). Toch heeft het gebied relatief onbekend en wordt het te weinig als eenheid gezien. Ook de verkeersdruk maakt het lastig om het gebied aantrekkelijk te houden. We stellen voor om de ondernemer en de verhalen centraal te zetten en niet uit te gaan van een zonerings.



*Veel verhalen komen bij elkaar, een ondernemer kan hier op inspelen.*

## Groepsgesprekken

In de groepen is doorgesproken over de vraagstukken rondom bereikbaarheid, agribusiness, logistiek en toerisme en recreatie. We zijn op zoek gegaan naar de combinatie tussen de speerpunten en de ruimtelijke effecten ervan. Voor de vragen die besproken zijn en de onderwerpen die aanbod kwamen, zie bijlage 2 en 3.



## Informatiemarkt

Het schema geeft een samenvatting per speerpunt weer van de belangrijkste bedreigingen en oplossingen die door bureau LOS zijn geïnventariseerd en benoemd. Tijdens de informatiemarkt konden deelnemers extra opmerkingen achterlaten voor de drie speerpunten. Deze opmerkingen worden door bureau LOS betrokken bij de uitwerking van de visie.

*Schema: samenvatting bedreigingen en oplossingen per speerpunt*

Kracht	Bedreiging	Oplossingen
Recreatief aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Onbekendheid, gefragmenteerde benadering</li> <li>- Verkeersdruk op aantrekkelijke routes / dijken</li> <li>- Aantasting landschap</li> <li>- .....</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neerzetten gezamenlijk verhaal en zoeken nieuwe verbanden</li> <li>- Rustiger maken van gebieden</li> <li>- Meer (fiets)routes</li> <li>- Water belangrijker maken</li> <li>- .....</li> <li>- .....</li> </ul>
Doorontwikkeling Agribusiness	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kwetsbaarheid bereikbaarheid</li> <li>- Kwaliteit van het landschap</li> <li>- Concurrentie tussen functies (dichtheid van de oeverwallen, openheid van de kommen)</li> <li>- .....</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanpassen wegenstructuur</li> <li>- Aanwijzen clusteringsplekken</li> <li>- Selecteren in beschermde gebieden</li> <li>- Inpassing bedrijven</li> <li>- Zoeken naar synergie tussen functies</li> <li>- Duurzame ontwikkeling (milieu, transparantie)</li> <li>- .....</li> <li>- .....</li> </ul>
Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kwetsbaarheid bereikbaarheid</li> <li>- Kwaliteit van het landschap</li> <li>- Te kleine arbeidsmarkt</li> <li>- .....</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanpassen wegenstructuur</li> <li>- Bestaande terreinen betrekken</li> <li>- Vergroten woonaantrekkelijkheid</li> <li>- Relaties met andere regio's</li> <li>- .....</li> <li>- .....</li> </ul>

## Vervolg

Op 22 november vind de Regionale raadsbijeenkomst plaats. Nog voor de verkiezingen wordt de concept ruimtelijke strategische visie aan de colleges aangeboden. Iedereen wordt bedankt voor deelname en de actieve bijdrage in het proces.

## Bijlage 1: Lijst van Deelnemers, maatschappelijke bijeenkomst 20 november

Nr	Organisatie	Naam	Functie
1	RBT Rivierenland	Mevr. Caroline Scholtens	Medewerker
2	Fruitpact	Dhr Frank Engelbart	Pactmanager
3	Greenport Gelderland en NFO	Dhr Marc André de la Porte	Bestuurslid
4	Laanboompact	Dhr Eric Stuurbrink	TCO
5	Laanboompact	Dhr Theo van Meerten	TCO
6	Laanboompact	Dhr Kees van Rooijen	TCO
7	Paddenstoelenpact	Dhr Marc van Doremaele	Ondernemer
8	Paddenstoelenpact	Dhr Ko Hooijmans	Ondernemer
9	Glastuinbouwpact	Dhr Gerard Selman	Programmamanager Bommelerwaard & Neerijnen
10	Waterschap	Dhr Daan Willems	Medewerker
11	Waterschap Rivierenland	Dhr Jeroen Haas	Gebiedscoördinator
12	Provincie Gelderland	Dhr <u>Frank Gruizinga</u>	Economie
13	Provincie Gelderland	Dhr Rick van Baren	Projectleider & Procesbegeleider infra
14	Provincie Gelderland	Dhr <u>John Rocks</u>	Projectleider agri
15	Provincie Gelderland	Mevr. Gon van der Werf	Regiocoördinatie RO
16	ANWB	Dhr Rob Gremmen	Regiocoördinatie
17	LTO Noord	Mevr. Lea Ekelmans-Rijpert	Afdeling West-Betuwe
18	LTO Neder-Betuwe	Dhr Dirk Jan Lutterveld	Ondernemer
19	LTO Noord West Betuwe	Dhr Jan Kroeze	Ondernemer
20	LTO Buren/Tiel/Neder Betuwe	Dhr Conny den Haan	Ondernemer
21	LTO Buren/Tiel/Neder Betuwe	Dhr Gerwin van Manen	Ondernemer
22	ZLTO Maasdriel	Mevr. Anita van der Pluijm- van de Laar	Secretaris
23	VNO-NCW Midden	Mevr. Eugenie Savrij Droste	Medewerker
24	VNO-NCW Rivierenland	Dhr Kenny van Oort	Medewerker
25	Ondernemersvereniging Hart van Tiel,	Dhr Gert-Jan van Ingen	Stadsmanager
26	Coöperatieve Tuinbouwveiling	Dhr Peter van Osch	Directeur
27	Van Gent Watersport	Hilda van Gent	Bestuurslid TRIP Bommelerwaard
28	Projectbureau Herstructurering Tuinbouw Bommelerwaard	Dhr Teun Biemond	Projectleider
29	Stichting Museum Slot Loevestein	Mevr. Ien Stijns	Directeur/ondernemer
30	HollandDelta	Dhr Gepco de Kruijff	Ondernemer
31	HollandDelta	Dhr Marco de Haas	Ondernemer
32	HollandDelta	Dhr Brendon Mc Cartny	Ondernemer
33	Van Haaften Fruit	Dhr Peter van Haaften	Ondernemer
34	Camping Zennewijnen	Mevr. Jeannette Coenraads	Ondernemer
35	Gemeente Buren	Dhr Marinus van Olderen	Beleidsmedewerker EZ
36	Gemeente Zaltbommel	Dhr Auke Sybesma	Beleidsmedewerker RO

37	Gemeente Culemborg	Dhr Maarten Raes	Beleidsmedewerker RO
38	Gemeente Tiel	Dhr Dennis Kramer	Beleidsmedewerker RO
39	Gemeente Geldermalsen	Dhr Remco Oldebesten	Beleidsmedewerker RO
40	Gemeente Maasdriel	Dhr Anton van Liempt	Beleidsmedewerker RO
41	Gemeente Zaltbommel	Mevr. Maaïke van der Ven	Beleidsmedewerker EZ
42	Gemeente Neder-Betuwe	Mevr. Sandra Meullenbruck	Beleidsmedewerker EZ
43	Gemeente Tiel	Dhr Paul Stienstra	Beleidsmedewerker
44	Gemeente Tiel	Dhr Ryan Bevers	Beleidsmedewerker EZ
45	Regio Rivierenland/ Gemeente Neder-Betuwe	Dhr Jan Kottelenberg	Voorzitter RSV, AB lid en Burgemeester
46	Regio Rivierenland/ Gemeente Buren	Dhr Jan de Boer	Speerpuntvoorzitter R&T en Burgemeester
47	Regio Rivierenland/ Gemeente Culemborg	Dhr Huub van Oorschot	Voorzitter speerpunt Agribusiness en Wethouder
48	Regio Rivierenland	Dhr Niels Huijbers	Coördinator speerpunt Economie & Logistiek
49	Regio Rivierenland	Dhr Marien Borgstein	Coördinator speerpunt Agribusiness
50	Regio Rivierenland	Mevr. Annoesjka Wintjes	Projectleider RSV en Coördinator speerpunt R&T
51	Bureau Los StadomLand	Dhr Roelof Goodijk	Projectleider/Directie
52	Bureau Los StadomLand	Dhr Hans van Kempen	Directie
53	Regio Rivierenland	Dhr Paul Nagtegaal	Proces coördinatie mobiliteit
54	Regio Rivierenland	Dhr Anton Mureau	Proces coördinatie mobiliteit
55	Regio Rivierenland	Mevr. Annemieke Spit	Proces coördinatie duurzaamheid
56	Gemeente Culemborg	Dhr Rudi Oortwijn	Raadslid
57	Gemeente Zaltbommel	Dhr Hein de Kort	Raadslid
58	Gemeente Tiel	Dhr Erik Henning	Raadslid
59	Gemeente Maasdriel	Dhr de Vries	Raadslid

## **Bijlage 2 Vragen voor in de groepen:**

### **Bereikbaarheid:**

1. Hoe gaan we als regio inzetten op openbaar vervoer om personeel de regio in te krijgen? Hoe kan de regio aangehaakt worden op de spoorlijn tussen Utrecht en Den Bosch?
2. Hoe is het N-wegennet te versterken? Om de oeverwallen te ontlasten voor zwaar verkeer i.v.m. doorontwikkeling agribusiness en behoefte aan recreatie op de oeverwallen.
3. Hoe kan de (snelle) fiets een rol spelen in de bereikbaarheid? Waar speelt dit in het gebied en wat moet ervoor gebeuren? (denk aan consequenties t.a.v. wonen – werken, het vergroten van de arbeidsmarkt (met andere regio's), relaties met OV.

### **Agribusiness:**

1. Wat zijn de meest waardevolle open gebieden om te beschermen (en dus geen verdichting te realiseren)? Maak een waardevolle open gebieden kaart.
2. Hoe ruimte creëren voor doorontwikkeling van agribusiness bedrijvigheid langs de N-wegen?
3. Hoe kunnen agrarische bedrijven beter aansluiten bij de kwaliteit van wonen en recreatie (uitstraling, milieueffecten)
4. Hoe ziet een groeiend verbreed bedrijf eruit? Welke elementen van de inrichting van erven en bedrijven zijn belangrijk bij inpassing? Waarop is sturing nodig? Zowel voor oeverwallen als voor kommen?
5. Een verdergaande clustering van bedrijvigheid zou langs de snelweg kunnen ontstaan (zie b.v. het ABC terrein). Dit kan echter ook uitgroeien tot een agrodemonstratiepark met daarin primaire productie, toeleverende en verwerkende bedrijven en recreatie. Als je zo'n idee eens doordenkt, hoe zou een agrodemonstratiepark eruit kunnen zien en wat is daarvoor nodig?

### **Logistiek:**

1. Hoe kan Rivierenland zich sterker neerzetten als aantrekkelijk woon- en werkgebied? Welke rol kan de as Amsterdam – Eindhoven hierin spelen?
2. Hoe kun je bestaande bedrijventerreinen meetrekken in de positieve economische dynamiek? In kwaliteit en in (her)invulling. In welke mate geldt dit voor bedrijventerreinen nabij de vier bedrijventerreinen in de LHR en in hoeverre kan een koppeling worden gelegd met andere terreinen?
3. Hoe kunnen we aantrekkelijker worden voor de arbeidsmarkt?

### **Recreatie en Toerisme:**

1. Hoe kunnen functies in een gebied aansluiten bij de verhalen in de omgeving? Welke verschillen ontstaan er dan in het rivierengebied? Welke ontwikkeling is wel en niet mogelijk/toelaatbaar? Waar kleinschalig, waar grootschalig?
2. Hoe kan het medegebruik van het landelijke gebied worden versterkt? En / of de (toeristische) fietsstructuur worden verbeterd?
3. Wat is er nodig om een sterker gezamenlijk verhaal neer te zetten?

## **Bijlage 3 Groepsgesprekken**

### **Groep 1:**

#### **Agribusiness**

- Wat de waardevolle gebieden zijn, vindt men moeilijk om aan te geven: men wil bepaalde ontwikkelingen niet op slot zetten. In algemene zin wordt gesproken over de grote van de agrarische bouwkaavel waarbij gesteld wordt dat het voor de glastuinbouw en andere discussie is dan voor fruitteelt. In algemene zin zou gesteld kunnen worden dat:
  - grenzen stellen aan bouwblok irt doorgroeifunctie: doorgroeien qua productie mag maar wanneer het een handelsbedrijf wordt niet
  - gemeente wijst plekken aan waar grootschalige ontwikkeling wel plaats mag vinden
  - uitbreiding kan alleen als elders capaciteit verdwijnt (saldering)
  - sturen op functiescheiding: productielocatie lost van opslag en sector vreemde producten
- Oproep wordt gedaan om te leren van de lessen uit de reconstructie Gelderse Vallei; concept van Landbouwontwikkelingsgebieden zou daar niet werken.
- Als voorbeeld van een quick win voor agribusiness wordt de rondom rondom Opheusden genoemd: laanboomcentrum in goed ontsloten aan de voorkant maar de ontsluiting aan de achterkant moet niet vergeten worden.

#### **Logistiek**

- Doorstroming op de A2 en A15 verbeteren als belangrijkste bottle neck. Dit moet eerst aangepakt worden ook al is dat lastig omdat je andere de problemen verschuift naar de N-wegen. Sluipverkeer naar de N-wegen moet zo veel mogelijk vermeden worden. OM het belang van de verbreding op de agenda te houden, continu druk erop houden via de provincie richting het Rijk. Iets dat volgens de deelnemers redelijk lukt.
- Verder staat de kwaliteit/snelheid van het spoor onder druk en wanneer je uitstapt in Zaltbommel is het nog niet zo makkelijk om het gebied in te komen (werken met buurtbusjes werkt niet)
- De uitdaging is om te onderzoek hoe het gebruik van het spoor eruit ziet voor woon-werkverkeer, voor inwoners dan wel werknemers van buiten de regio. Wanneer je meer mensen in de trein wilt krijgen moet jet het aantrekkelijker maken qua prijs en frequentie.
- Ook moet hier het gebruik van het huidige busvervoer erbij betrokken worden omdat die nu nog veelal half leeg rijden. Doortrekken van de PWA-brug met uiteindelijk ook een brug over de Rijnen en daarnaast een spoorbrug bij Rhenen ontwikkelen, zijn aandachtspunten
- Wanneer er een nieuwe Noord-Zuid verbinding gemaakt wordt qua spoor, dan ook de link met R&T leggen: overstap op ander vervoer mogelijk maken en hierbij ook ruimte geven voor ondernemerschap (naast OV fiets ook vergelijkbare particuliere bedrijven mogelijkheid van ontwikkeling geven)

#### **Recreatie & Toerisme**

- Gebied kenmerkt zich door veel relatief korte bezoeken (2-3 dagen) waarbij met de fiets het gebied verkend wordt. De uitdaging is om van de veelheid aan pareltjes in het gebied een mooie ketting te rijgen (arrangementen maken) en tegelijkertijd de mogelijkheden van een langer verblijf in de regio te verkennen.
- Regio kenmerkt zich door kleinschaligheid en de vraag is of daar grootschalige activiteiten wel inpassen. Waarom maken we van Rivierenland niet het grootste Natuurpark (of Landschapspark) van Nederland.
- Tot slot wordt er een oproep gedaan om:
  - de ruimte langs de A15 te verfraaien (loopt al een RIF-project 'langste boomgaard van Europa'/'mooiste oprijlaan voor Rivierenlanders')
  - de huisverkoop van fruit verder te professionaliseren (loopt al RIF-project 'haalbaarheid nieuw concept Fruitstalletjes Rivierenland')
  - identiteit van Rivierenland zelf invulling/content te geven: meer dan de bruine ANWB borden langs de weg

### **Groep 2:**

#### **Algemeen**

Wonen is net als arbeidsmarkt voor de regio om meervoudige redenen interessant:

- Met name wens voor hoogopgeleiden



- Angst krimp is reëel met mogelijke gevolgen voor voorzieningen die onder druk staan.
- Interessant overloopgebied als eerste Gelderse regio van Nederland (vanuit westen geredeneerd zoals het westen redeneert.)
- Tegelijkertijd wordt gentrificatie als ongewenst beschouwd.
- Regionaal blijft ook ten aanzien van dit proces de vraag relevant hoe je extern eenheid uitstraalt, terwijl intern diversiteit als een belangrijke voorwaarde wordt beschouwd.
  - Wat brengt de samenhang zodat diversiteit zijn eigen weg kan vinden?

### **Agribusiness**

- vanuit je visie op het gebied kan je wel stellen dat bedrijven meer moeten clusteren, zeker wanneer secundaire (logistieke) activiteiten een steeds grotere rol krijgen in de bedrijfsvoering. Echter, waar trek je de grens dat bedrijfsverhuizing onoverkomelijk is geworden en hoe financieel je dat vervolgens dan ook? en dan ook:
  - in de praktijk zit een bedrijf ergens van oorsprong al jarenlang
  - Geleidelijke kapitaalinvesteringen
  - Cultuur en identiteit
- Secundaire activiteiten nemen toe in de business. Idealiter zou je die secundaire activiteiten willen clusteren op strategische plekken, daar ze niet grondgebonden zijn. Dit zou bijvoorbeeld in agro centra kunnen waar je verzameld en distribueert. Ook hiervoor geldt dat de praktijk echter weerbarstig want dit is een glijdende schaal die -bij wijze van spreken- begint met één sorteermachine
- Belangrijk is om bij bovenstaande punten te beseffen dat ratio bij al dit soort beslissingen dus niet van doorslaggevend belang hoeven te zijn.

### **Logistiek**

- Er worden kansen gezien voor parallelle verbindingen aan de hoofdstructuur om de doorstroming in het gebied te bevorderen. Deze oplossing is echter niet zaligmakend, in die zin dat het extra vervoersbewegingen en sluipverkeer in de hand werkt wat niet valt tegen te gaan met moderne apps etc. die vanzelf de snelste route voor de reiziger bepalen.
- Ongeacht het zogenaamde 2028 standpunt van de wegbeheerder (RWS en de 5I's) moet er een sterke lobby blijven voor de A2 en A15
  - Voorgestelde oplossingen mbt N wegen zijn niet toereikend snelweg -aanpak
- teveel focus op logistiek terwijl het speerpunt eco & Lo is. Kansen voor circulaire economie dankzij technologische ontwikkeling groter dan ooit maar geen aandacht voor.
- Wat doen logistieke bedrijven zelf om de doorstroming te verbeteren?

### **Recreatie & Toerisme**

- Linge is in eerste plaats belangrijk voor het waterbeheer, maar wat is er nog meer mogelijk vraagt RWS zich af. liggen kansen voor multifunctioneel gebruik worden.
- Autoluwe dijken kunnen een impuls geven maar
  - Andere wegen moet eerst een goed alternatief vormen
  - Je moeten eigenlijk meer poorten in het gebied dan hebben waar de auto specifiek neergezet kan worden voordat men (via bijv autoluwe dijken) het gebied in trekt
- Grotere attracties hebben behoefte aan goed OV. Mooi voorbeeld is de waterverbinding naar slot Loevestijen. Dit kost echter geld (moet geld bij).

### **Groep 3:**

#### **Agribusiness**

*Agribusiness perspectief bieden voor ontwikkeling/groei lange termijn bv door grote bedrijven aan te takken op N-wegen en bedrijven te clusteren. Hoe kijkt u aan tegen clustering?*

- Clustering valt niet af te dwingen. Toch is Opheusden een mooi voorbeeld van clustering laanboomcentrum. Combi grondgebonden met expertisecentra bij elkaar.
- Maatwerk, bv verwerking en de minder grondgebonden bedrijven clusteren dicht bij snelweg/N-weg. Kort op N-weg zitten zou meerwaarde kunnen bieden voor bedrijf (geen verplichting maar op basis van vrijwilligheid), dan schaadt je elkaar het minst en is beter voor toerisme op de stroomruggen.
- Grondgebonden bedrijven hebben beperkte winst bij clustering. Grondgebonden bedrijven zijn veel moeilijker te verplaatsen, vanwege een groot areaal grond. Die bedrijven faciliteren op huidige locatie.

- Aantal bedrijven wordt kleiner, maar resterende bedrijven worden groter. Sprake van langzame schaalvergroting. Zijn ook bedrijven bij die schaa sprongen maken, clusteren daarvan zou voordelen kunnen bieden.
- Kosten – baten analyse maken

## **Logistiek**

*Hoe belangrijk is ligging logistiek langs infra/snelwegen?*

- N-wegen sluiten nu allemaal aan op snelwegen, maakt het kwetsbaar. Hoe kijk je aan tegen alternatieven, andere aansluitingen?
- Kennen we de vervoersbewegingen? Op dit moment 7 miljoen auto's, over 10 jaar waarschijnlijk maar 2 miljoen. Straks auto's elektrisch zonder bestuurders en vervoer op maat. Binnen de regio gaat 40% buiten de regio werken, 60% van mensen in regio verplaatst zich in de regio. Onderzoek moet nader inzicht bieden.
- Investerings in de A15 zijn komende 10 jaar niet aan de orde.
- Provincie wil zo min mogelijk aansluiting op N wegen, staat haaks op wens voor meer aansluitingen
- Aansluiting naar het noorden 3 varianten al eerder bekeken ter ontlasting van de A15, oa. het knooppunt bij Medel.

*Wat is de kracht van OV en fiets?*

- Fietsen wordt steeds meer elektrisch. Meer fietsverbindingen maken.
- Niet onderschatten hoeveel toeristen al/nog gebruik maken van fiets en OV
- Toename verkeer deels af te vangen door te investeren in goede OV lijnen

*As A2 centraler stellen? Is er al woningbouw langs as gepland of zou je moeten opteren voor concentratie langs die as?*

- Is Culemborg een buitenwijk van Utrecht aan het worden? of Hedel van Den Bosch?
- Als logistiek toeneemt en woon-werk verkeer ook door toename woningbouw en/of aantrekken mensen van buiten en ook meer toerisme wordt gestimuleerd ontstaat probleem door ontoereikende huidige ontsluiting.
- Bedrijven hebben mensen nodig, er zijn er te weinig in regio, hoe behoud je hoger opgeleide mensen.

*Hoe rekening houden met trends?*

- Over 20 jaar zijn er minder auto's/vrachtwagens. Geen grote investeringen doen voor iets dat zichzelf op termijn oplost. Wel voor korte (<20 jaar) termijn maatregelen nodig.
- Door robotica zijn over 20 jaar niet zo veel mensen meer nodig.

## **Recreatie en toerisme**

*Zijn er gebieden waarvan je zegt die zijn zo waardevolle open, daar wil je niet aankomen?*

- Nieuwe Hollandse Waterlinie. Parapluwet gemeenten NHW linie, differentiatie in verboden kringen rondom forten.
- Voor recreatie ook veerverbindingen meenemen

*5% omzet per jaar, forse ambitie. Hoe stimuleren we dat ruimtelijk?*

- Toerisme neemt al toe in alle regio's, misschien thema kiezen om te onderscheiden
- Meerdere verhalen mogelijk, zoals strijd tegen het water en oorlogsverhalen en Limes. Per doelgroep verschillen de interesses. Aantrekkende werking in andere gebieden vaak via verblijfsaccommodatie voor meerdaags verblijf. Mensen vanuit randstad komen graag hier voor rust en natuur.
- Zowel grootschalige dagrecreatie en verblijfsrecreatie nodig. Locaties hiervoor zitten al goed in eerder opgestelde kanskaart (hotspots). Richt je vooral op het aantrekken van (nieuwe) ondernemers die dit oppakken.
- Waar begin je? Met veel kleinschalige dingen op juist een grote trekker?
- Maatwerk per gebied. Bv gebied Linge-Leerdam: Rustige recreatie, kleinschalige accommodatie geen grote hotels. In stijl bouwen, traditioneel, landschappelijk inpasbaar.
- Meer kleinschaligere attracties i.p.v. groot misschien juist beter om regio op de kaart te zetten. Dag en verblijf aandachtspunten, lobbyplan nodig
- Kwaliteit van het gebied, verhalen, benutten maar dan faciliterend, kaderscheppend waarbij ruimte wordt geboden voor initiatieven.

## **Groep 4:**

### **Agribusiness:**

- Worden de functies gescheiden? Een combinatie agribusiness en recreatie en toerisme moet mogelijk zijn. Een groenblauwe dooradering van gebieden is belangrijk voor recreatie en toerisme. Bijvoorbeeld op het bedrijventerrein voor de Laanboomteelt in Opheusden wordt een wandelpad ontwikkeld.
- Het verhaal over de agribusiness bestaat ook, naast de verhalen over landschappen, bijvoorbeeld het verhaal van Kom in de Kas in de Bommelerwaard, de laanboomteelt. Het is meer te ontwikkelen. Een combinatie van glastuinbouw, champignonteelt met recreatie en toerisme is goed op de grensvlakken van de terreinen te ontwikkelen, door een landschappelijke inpassing van de glastuinbouwgebieden en champignonteelt.
- Grotere bedrijven moeten doorgroeien voor een beter bedrijfsresultaat. Inpassing in het landschap is wel een belangrijke voorwaarde hierbij.
- Het is zonde om de zonneweides op de goede gronden voor agribusiness te plannen. Daarbij zijn ze lelijk in het landschap en dat is niet gunstig voor recreatie en toerisme. De opgave met zonnepanelen zou gekoppeld moeten worden aan gebouwde omgeving. Of veel meer inzetten op windenergie op zee. Ook kkan aan nieuwbouw eisen gesteld worden , zoals energie neutraal bouwen.

### **Recreatie en Toerisme**

- De uiterwaarden zouden veel beter in de fietsroutenetwerken opgenomen moeten worden. De uiterwaarden zijn bij de beleving van het landschap te betrekken. Hierdoor wordt het verblijfsgebied voor recreanten en toeristen aantrekkelijker.
- De zoneringen op de kanskaart Recreatie en Toerisme (onder andere de drie hotspots) kunnen nog steeds waardevol zijn.
- Er valt ook aan biodiversiteit in hagen rondom fruitteelten te denken. Dit zorgt voor een mooie landschappelijke inpassing van grotere fruitbedrijven.
- De aparte fietsstroken langs de zuidkant van de Waal spreken zeer aan.

### **Logistiek**

- De afwikkeling van de tuinbouwsector moet zoveel mogelijk via de hoofdwegen lopen. Denk ook aan snelfiets verbindingen en pendelbussen. Voor OV moet er wel voldoende massa zijn. De Intercity stopt in Zaltbommel. Er zou een goede verbinding met bedrijfsterrein Medel moeten zijn.
- Het goed om samen met de Provincie op te trekken in de concessie afspraken over het openbaar vervoer, maar ook in de opgave bereikbaarheid en energietransitie.
- Er ligt een opgave om bestaande bedrijventerreinen groener te maken, voor een betere beleving.