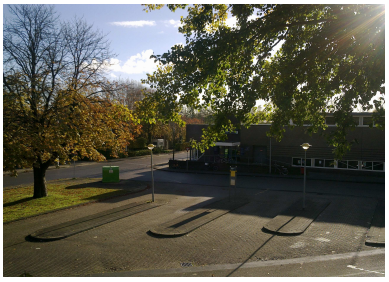
Ontwerpbestemmingsplan

Spoorzone Culemborg

Gemeente Culemborg



croonenburo5

Ontwerpbestemmingsplan

Spoorzone Culemborg

Gemeente Culemborg

Toelichting
Bijlagen

Regels

Verbeelding
Schaal 1:2.000

Datum:
April 2014

Projectgegevens:
TOE02-0251840-01B
REG02-0251840-01B
TEK02-0251840-01A

Identificatienummer:
NL.IMRO.0216.BPspoorzone-ON01

croonenburo5

Vestiging Oosterhout
Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
T: +31 (0)162 48 75 00
www.croonenburo5.com

Vestiging Maastricht
Louis Loyensstraat 5
6221 AK Maastricht
T: +31 (0)43 325 32 23
info@croonenburo5.com

Inhoud

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Crisis- en herstelwet 1
1.3 Plangebied 3
1.4 Vigerend bestemmingsplan 4
1.5 Bij het plan behorende stukken 5
1.6 Leeswijzer 5

2 Planbeschrijving 7
2.1 Bestaande situatie 7
2.2 Het initiatief 10
2.3 Vertaling naar het bestemmingsplan 17

3 Beleidskader 19
3.1 Nationaal beleid 19
3.2 Provinciaal en regionaal beleid 21
3.3 Gemeentelijk beleid 24
3.4 Conclusie 34

4 Milieuhygiënische en planologische verantwoording 35
4.1 Crisis- en herstelwet 35
4.2 Onderbouwing programma 36
4.3 Bodem 42
4.4 Geluid 45
4.5 Luchtkwaliteit 47
4.6 Externe veiligheid 48
4.7 Bedrijven en milieuzonering 52
4.8 Kabels, leidingen en straalpaden 53
4.9 Verkeer en parkeren 54
4.10 Water 57
4.11 Flora en fauna 58
4.12 Archeologie 59
4.13 Cultuurhistorie 60
4.14 Explosieven 61
4.15 Trillingen 64

5 Juridische planopzet 65
5.1 Plansystematiek 65
5.2 Bestemmingen 65

6 Haalbaarheid 69
6.1 Financieel 69
6.2 Maatschappelijk 69

Bijlagen

1. Horeca in de Spoorzone, Marktvraag en beleid, NSI ruimtelijk economisch advies, 14 februari 2013
2. Rapport actualiserend en nader bodemonderzoek voormalige stortplaats Parallelweg West te Culemborg, NIPA milieutechniek b.v., 30 maart 2012
3. Saneringsplan: functiegerichte, gefaseerde sanering voormalige stortplaats Parallelweg West te Culemborg, NIPA milieutechniek b.v., 2 april 2012
4. Verkennend bodemonderzoek Stationsweg 7 te Culemborg, Bodex Milieu B.V., 21 januari 2014
5. Bestemmingsplan Spoorzone Culemborg akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit, Goudappel Coffeng, 4 december 2013
6. Bestemmingsplan Spoorzone Culemborg rapportage externe veiligheid, Oranjewoud, februari 2013
7. Advies bestemmingsplan stationsomgeving Culemborg, Veiligheidsregio Gelderland-Zuid, 7 maart 2013
8. Verkeerseffecten Spoorzone Culemborg, Goudappel Coffeng, 22 augustus 2013
9. Verkeerseffecten Spoorzone Culemborg, Aanvullende verkeersmodel-berekening, Goudappel Coffeng, 6 december 2013
10. Parkeeroverzicht Spoorzone Culemborg: Basis voor bestemmingsplan, bbn adviseurs, 10 juni 2013
11. Culemborg Spoorzone - vooroverleg Waterschap; onderbouwing meters West, bbn adviseurs, 5 juni 2013
12. Quick scan ecologie Spoorzone west te Culemborg, Els & Linde B.V., juli 2011
13. Mitigatie en compensatieplan rugstreeppad, Els & Linde B.V., december 2011
14. Notitie locatie voortplantingswater rugstreeppad, bbn adviseurs, 25 januari 2013
15. Notitie bevindingen veldonderzoek Gelderlandfabriek te Culemborg, Bureau Waardenburg bv, 14 november 2013
16. Archeologisch bureauonderzoek Spoorzone West, Culemborg, IDDS Archeologie, februari 2012
17. Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van Conventionele Explosieven in de gemeente Culemborg, Explosive Clearance Group (ECG), juli 2011
18. Nota van beantwoording inspraak en vooroverleg ‘Voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone’, gemeente Culemborg

Figuur 1: Ligging plangebied in Culemborg (bron: gemeente Culemborg)

Figuur 2: Begrenzing plangebied bestemmingsplan Spoorzone Culemborg (bron: gemeente Culemborg)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Culemborg is voornemens het gebied rondom het station integraal op te waarderen. De ontwikkeling van de spoorzone heeft tot doel een kwaliteitsverbetering van de totale spoorzone tot stand te brengen, zowel van de openbare ruimte en de aansluiting bij de omgeving als voor vastgoedontwikkelingen. Daarnaast moet de ontwikkeling leiden tot een sterke verbetering van de transferiumfunctie, zowel voor automobilisten als voor fietsers, voetgangers, bus- en taxireizigers.

Voor de stationsomgeving is een stedenbouwkundig plan opgesteld (Inbo stedenbouwkundig advies, 20 april 2011). De planvorming voor het gebied aan de westzijde van het spoor is het meest concreet. Aan de westzijde van het station wordt een stationsplein gerealiseerd, met daaromheen bebouwing (waaronder een supermarkt) en parkeren, inclusief fietsenstallingen. Tevens wordt de stationstunnel opgewaardeerd. Aan de oostzijde van het spoor zijn plannen voor een herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek Gelderland. Deze planvorming is wat minder concreet. De voorgenomen ontwikkeling aan de westzijde van het spoor past niet binnen het vigerend bestemmingsplan. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken is voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan voorziet in een passende juridische en planologische regeling om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken. Het gebied aan de oostzijde van het spoor is eveneens in voorliggend bestemmingsplan opgenomen, enerzijds omdat voor dit gebied een nieuw bestemmingsplan moet worden gemaakt in het kader van de digitaliseringsverplichting, anderzijds om de herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek in de toekomst mogelijk te maken. Voor dit gebied heeft het bestemmingsplan een conserverend karakter, waarbij de bestaande situatie is vastgelegd. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van de herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek.

Het bestemmingsplan sluit aan bij de actuele juridische en planologische situatie en voldoet aan de vormvereisten van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

1.2 Crisis- en herstelwet

Herontwikkeling van de spoorzone is al geruime tijd onderdeel van de toekomstplannen van de gemeente. Het - deels verrommelde - stationsgebied sluit onvoldoende aan bij het karakter van de stad als geheel en is bovendien niet optimaal bereikbaar. Door een integrale herontwikkeling van de spoorzone, waarbij bebouwing wordt toegevoegd en de openbare ruimte wordt heringericht, kan het gebied een kwaliteitsimpuls krijgen en transformeren van een rommelige zone naar een representatief stationsgebied.

In de afgelopen jaren is meermaals gebleken dat herontwikkeling van de spoorzone geen eenvoudige opgave is. Herontwikkeling van het gebied is een - zeker voor Culemborgse begrippen - ingrijpende ontwikkeling die niet alleen gevolgen heeft binnen het plangebied, maar ook een uitwerking heeft op de stad als geheel. In de afgelopen jaren zijn diverse visies en plannen gemaakt voor de herontwikkeling van het stationsgebied, die vaak in een vroeg stadium zijn gestrand. Met het stedenbouwkundig plan van april 2011 is nu sprake van een richtinggevend kader voor de ontwikkeling van het gebied in de komende decennia. De ontwikkeling van het stationsgebied zal een langere doorlooptijd kennen, waardoor de nodige flexibiliteit gewenst is. Het stationsgebied heeft een hoge potentie voor de vestiging van diverse functies, die door marktpartijen zullen moeten worden ingevuld.

Vanwege de beoogde flexibele ontwikkeling biedt een 'standaard' bestemmingsplan, dat een plantermijn van 10 jaar kent, niet de gewenste mogelijkheden om het plangebied van een passend juridisch-planologisch kader te voorzien. De spoorzone is om die reden aangemeld als experiment in het kader van de Crisis- en herstelwet en is als project opgenomen in de 7^{e} tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Dit betekent onder meer dat het bestemmingsplan, in afwijking van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening, een looptijd heeft van 20 jaar. Daarnaast biedt de Crisis- en herstelwet de mogelijkheid om af te wijken van onderdelen van de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening, de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder, de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit milieubeheer. Hierdoor kan het bestemmingsplan het karakter van een 'verbreed bestemmingsplan' krijgen, zoals dat ook in de toekomstige Omgevingswet is voorzien. Een 'verbreed bestemmingsplan' betekent overigens niet dat de ontwikkeling van het plangebied volledig wordt vrijgegeven: voorliggend bestemmingsplan biedt, met het oog op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een doelmatig beheer, gebruik en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, nog altijd concrete, objectief toetsbare regels voor de functionele en ruimtelijke invulling van het gebied; regels die ingekaderd zijn door de ruimtelijke visie op de spoorzone en de gewenste functionele invulling van het gebied. Het doel van de aanmelding van de spoorzone als 'experiment' binnen de Crisis- en herstelwet was ook niet om (milieu)regels aan de kant te schuiven of hiervan af te wijken, maar om de ruimte te creëren die nodig is om voor de beoogde ontwikkeling een passend juridisch-planologisch kader te bieden dat de ontwikkeling van het gebied in de komende decennia mogelijk maakt. Een flexibele invulling van het gebied, waarbij de markt in de toekomst deels bepaalt welke functies - binnen de kaders van het bestemmingsplan - er daadwerkelijk worden gevestigd in de spoorzone is onontbeerlijk om de gewenste ruimtelijke kwaliteitsslag tot stand te brengen.

Hoewel de Crisis- en herstelwet voor het project 'Spoorzone Culemborg' de mogelijkheid biedt om van diverse wettelijke regelingen (met name op het gebied van milieu) af te wijken, wordt daar in voorliggend bestemmingsplan geen gebruik van gemaakt.

De herontwikkeling van het stationsgebied is in milieuhygiënisch opzicht namelijk goed inpasbaar, zodat afwijking van de betreffende wetten niet noodzakelijk is. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de haalbaarheid van het plan in relatie tot de relevante milieuaspecten. Aanmelding van het project spoorzone in de 7^{e} tranche van de Crisis- en herstelwet heeft voor onderhavig bestemmingsplan de volgende voordelen:

- De looptijd van het bestemmingsplan is verruimd van 10 jaar (artikel 3.1 lid 2 van de Wro) naar 20 jaar. Deze regeling is opgenomen in artikel 7c onder 2 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet en geldt voor alle projecten die in de 7e tranche van de Crisis- en herstelwet zijn opgenomen. Dit betekent dat niet hoeft te worden gemotiveerd dat het bestemmingsplan binnen een periode van 10 jaar wordt gerealiseerd, maar dat hiervoor een termijn van 20 jaar geldt. Hoewel de verwachting is dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden van dit bestemmingsplan binnen 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan zullen worden benut, kan dat niet worden gegarandeerd, omdat invulling van het programma afhankelijk is van de marktsituatie en van particuliere initiatiefnemers. Het gemengde programma dat in de spoorzone wordt toegelaten, wordt onderbouwd in paragraaf 4.2. Dit programma is in functioneel en ruimtelijk opzicht toelaatbaar in het plangebied en is dus als maximaal programma in het bestemmingsplan vastgelegd. In het kader van de 'uitnodigingsplanologie' wordt het aan de markt overgelaten om de spoorzone - binnen de kaders van dit bestemmingsplan - in te vullen. Het bestemmingsplan kan worden opgevat als een 'uitnodiging' aan marktpartijen om het gebied in te gaan vullen.

- er wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid om in de regels van het bestemmingsplan een koppeling op te nemen met een beeldkwaliteitplan. In de regels van dit bestemmingsplan is bepaald dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen van bouwwerken voor wat betreft de uiterlijke kenmerken voldaan dient te worden aan een door de gemeenteraad van de gemeente Culemborg vastgesteld beeldkwaliteitplan.

Er bestaat geen verplichting om alle experimentregelingen in het bestemmingsplan op te nemen. De gemeenteraad kan dit vrij bepalen. Vooralsnog zijn er geen experimentregelingen in dit bestemmingsplan opgenomen, met uitzondering van de koppeling met het beeldkwaliteitplan. In hoeverre de gemeenteraad de Crisis- en herstelwet verder gaat toepassen, wordt na de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan bepaald.

1.3 Plangebied

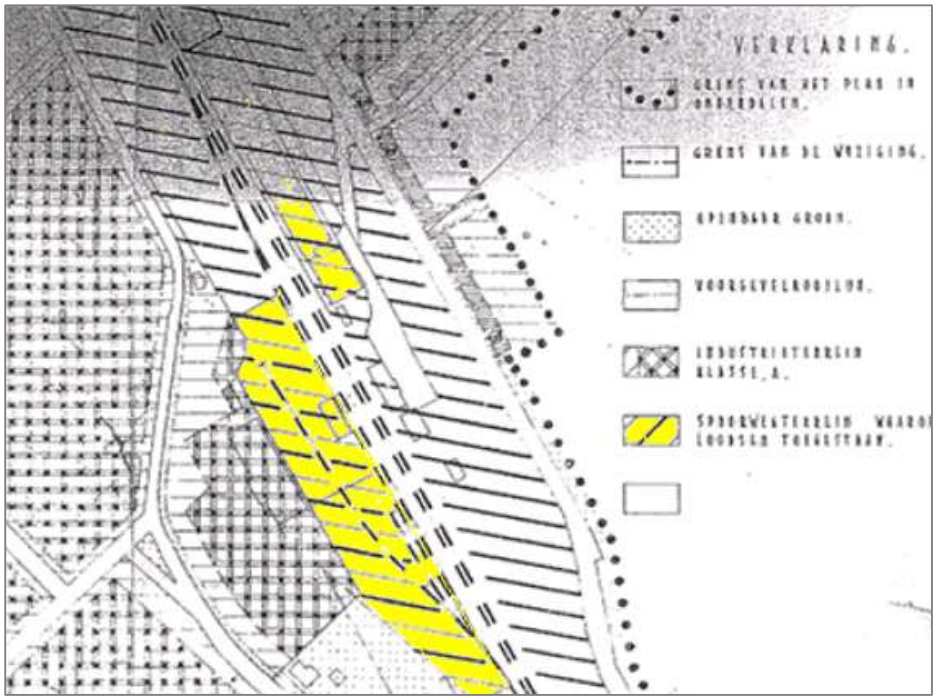
Het station van Culemborg ligt centraal in het zuidelijk deel van Culemborg tussen het bedrijventerrein Pavijen en het woongebied Lanxmeer. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in een smalle strook aan weerszijden van het station van Culemborg tussen de Parallelweg West en de Parallelweg Oost. De noordelijke grens van het plangebied wordt gevormd door de Stationsweg.

De N320 vormt de zuidelijke begrenzing van het plangebied. In de figuren 1 en 2 zijn de ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan ‘Uitbreidingsplan gemeente Culemborg’. Dit bestemmingsplan is op 28 oktober 1958 vastgesteld door de gemeenteraad van Culemborg. Voor het 'Uitbreidingsplan Gemeente Culemborg' is een partiële wijziging vastgesteld door de gemeenteraad van Culemborg op 13 februari 1961 en voor wat betreft de bebouwingsvoorschriften zijn deze gewijzigd en aangevuld in 1977, vastgesteld door de gemeenteraad van Culemborg op 24 november 1977 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland op 19 april 1978.

Ter plaatse van het plangebied gelden de bestemmingen ‘Industrieterrein klasse A’, ‘Spoorwegterrein’, ’Spoorwegterrein waarop loodsen toegestaan’ en ‘Openbaar groen’. De beoogde ontwikkeling past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen. Derhalve dient voor de beoogde ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden.



Figuur 3: Plankaart Uitbreidingsplan Partiële Wijziging 1961

1.5 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

- een verbeelding, waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven;
- regels, waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen;
- en voorliggende toelichting, waarin de keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord worden. Hierin staat ook beschreven wat het vigerend beleid inhoudt en hoe bij de ontwikkeling met (milieu)planologische aspecten rekening is gehouden.

De verbeelding vormt samen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.6 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt een hoofdstuk waarin de huidige ruimtelijke en functionele situatie van het plangebied wordt beschreven. In hoofdstuk 3 wordt een planbeschrijving gegeven en is aangegeven hoe het plan vertaald is naar voorliggend bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 wordt het initiatief getoetst aan relevant nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de milieuhygiënische en planologische aspecten met betrekking tot de ontwikkeling. Hoofdstuk 6 bevat een uiteenzetting van de inhoud van de bestemmingsregeling. Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 de financiële haalbaarheid besproken en is een toelichting op de gevolgde procedures gegeven.

2 Planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt aandacht geschonken aan de beoogde ontwikkeling binnen het plangebied. Allereerst wordt de bestaande situatie beschreven. Vervolgens wordt het initiatief beschreven, inclusief de inpassing in de directe omgeving. Tot slot wordt aangegeven hoe de vertaling naar het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden.

2.1 Bestaande situatie

Van oorsprong groeiden de nederzettingen langs de Lek in noord-zuidrichting, haaks op de Lekdijk. Dit geldt ook voor Culemborg. Vanaf de komst van de spoorlijn vanuit Utrecht richting 's-Hertogenbosch, aangelegd vanaf 1860, manifesteerde de groei van Culemborg zich vooral in oost-westrichting. Samen met de A2 vormt het spoor een sterke noord-zuidrichting, waardoor de richting dwars daarop parallel aan de Lekdijk, Wethouder Schoutenweg en N320, de belangrijkste groeirichting van de stad is gaan vormen.

Figuur 4: Luchtfoto plangebied en directe omgeving met aanduiding plangrens (bron: gemeente Culemborg)

Door de ligging van de spoorlijn is Culemborg opgedeeld in een westelijk en oostelijk stadsdeel, met de spoorlijn en station als centrale as en de historische binnenstad als logisch centrum.

Het station in Culemborg (waarvan alleen nog de voormalige locomotiefloods is behouden) werd geopend op 1 november 1868. Op dit moment is er, met uitzondering van de stationstunnel, geen echte verbinding aanwezig tussen het westelijk deel en oostelijk deel van de spoorzone, waardoor deze twee aparte gebieden vormen. Opvallend zijn de grote hoogteverschillen in de spoorzone. Het spoor en de perrons bevinden zich op een talud. Dit heeft te maken met de Culemborgse spoorbrug over de Lek, die zich nabij het station bevindt. Deze brug is vrij hoog aangelegd, zodat er geen beweegbaar deel nodig was om het scheepvaartverkeer door te laten. Zonder talud zou de helling van de spoorbrug te steil zijn.

Het westelijk deel van de spoorzone ligt ingeklemd tussen de spoorlijn en de Parallelweg West. Vanaf de rotonde Wethouder Schoutenweg / Tunnelweg en het noordelijk deel van de Parallelweg West is een groot parkeerterrein te bereiken. Het parkeerterrein betreft een langgerekt, stenig terrein. Langs de spoorlijn is een bomenrij aanwezig. Ten westen van het parkeerterrein bevindt zich voornamelijk bedrijfsbebouwing. Het betreffen veelal verouderde panden, waardoor het geheel een verrommelde indruk maakt. Een deel van de bedrijfsbebouwing is inmiddels gesloopt. Tussen de bedrijfsbebouwing bevindt zich een tweede parkeerterrein, behorende bij het station. Dit terrein is vanaf de Parallelweg West bereikbaar.
Aan de westzijde van het spoor bevindt zich ook nog een drietal woningen. Twee woningen liggen noordelijk van de bedrijfsbebouwing en één woning ten zuiden daarvan. De smalle stroken grond tussen de spoorlijn en de Parallelweg West, ten noorden en ten zuiden van de woningen, zijn ingericht als groen.

Langs de noordelijke groenzone zijn ook nog wat parkeerplaatsen gesitueerd, deels langs de Parallelweg West en deels langs de verbinding tussen de Parallelweg West en het grote parkeerterrein.

Het oostelijk deel van de spoorzone betreft het gebied tussen de Parallelweg Oost en de spoorlijn. Vanaf de rotonde Tunnelweg / Stationsweg is de Parallelweg Oost te bereiken. Centraal in de oostelijke zone ligt het stationsgebouw uit 1974. Het oorspronkelijke stationsgebouw, dat werd geopend in 1868, is in 1974 gesloopt, omdat het niet meer voldeed aan de eisen. Het huidige stationsgebouw bestaat uit twee verdiepingen: één op straatniveau en één op perronniveau. In dit gebouw zijn beneden diverse stationsvoorzieningen aanwezig en boven is in de voormalige stationsrestauratie sinds 2005 een kunstgalerie gevestigd. Op de perrons zijn aan weerzijden van de spoorlijn transparante overkappingen aanwezig.

Ten zuiden van het stationsgebouw bevindt zich nog een gebouw. Hierin is een bewaakte fietsenstalling aanwezig en tevens kan men er fietsen huren of kopen. Ten noorden van het stationsgebouw bevindt zich het fabriekscomplex van de voormalige meubelfabriek Gelderland, die hier tot 2002 was gevestigd. Deze bebouwing is bereikbaar vanaf de Stationsweg. Onderdeel van deze bebouwing vormt de karakteristieke voormalige locomotiefloods uit 1868.

Figuur 5: Impressie westzijde spoorlijn

Figuur 6: Impressie oostzijde spoorlijn

Dit gebouw is van belang voor de sociaal-economische geschiedenis van Culemborg en is dan ook aangewezen als gemeentelijk monument. Momenteel wordt door de Stichting Bedrijvigheid in de voormalige meubelfabriek werkruimte geboden aan startende, creatieve ondernemers.

Op het stationsplein bevindt zich een busstation. Op de groene voorruimte voor het busstation staat een grote beeldbepalende boom. Ten noorden van het busstation zijn overdekte fietsparkeerplaatsen aanwezig. Ook is er een parkeerterrein. Ten zuiden van de bewaakte fietsenstalling bevindt zich nog een parkeerterrein. De gebieden ten noorden en zuiden van de parkeerterreinen zijn ingericht als groen. Langs de Stationsweg, in het noorden van het plangebied, is een ondergronds bergbezinkbassin aanwezig.

2.2 Het initiatief

2.2.1 De opgave

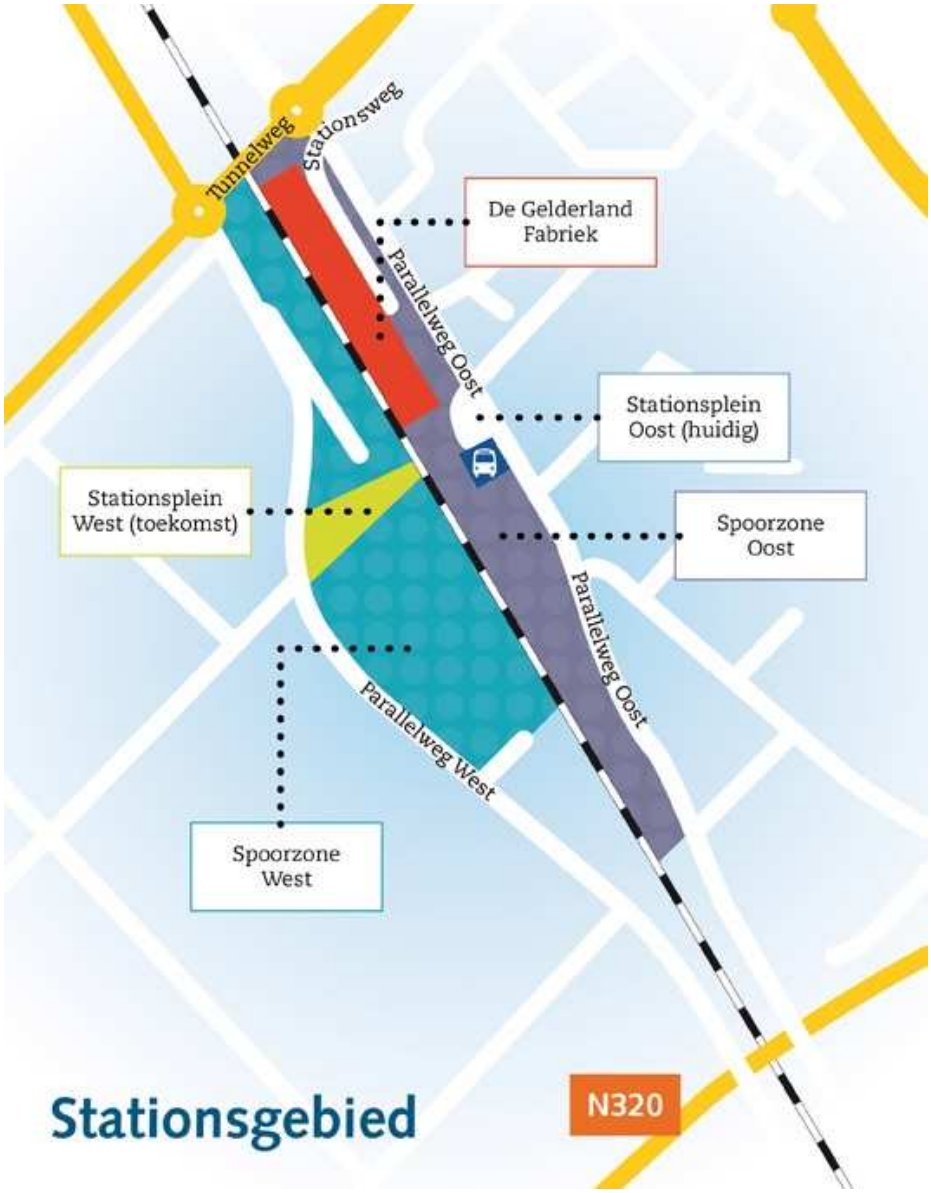
Het stationsgebied van Culemborg sluit momenteel niet of onvoldoende aan bij het aantrekkelijke karakter van de stad als geheel. De gemeente Culemborg wil de omgevingskwaliteit van de spoorzone verhogen. De doelstelling is het realiseren van een ontspannen oostzijde, die beter aansluit bij Lanxmeer en de stad, en een drukkere westzijde als uitbreiding en opwaardering van het bestaande voorzieningengebied en aansluiting op de bedrijvigheid. Bovendien wil de gemeente de stationsomgeving goed bereikbaar maken, zodat automobilisten er bewust voor kiezen om vanaf Culemborg verder te reizen met de trein.

2.2.2 Het stedenbouwkundig plan

Door Inbo stedenbouwkundig advies is een stedenbouwkundig plan voor de spoorzone opgesteld (20 april 2011). De stedenbouwkundige onderlegger is door het college vastgesteld op 26 april 2011 en is bij vaststelling van de grondexploitatie ter kennisname gepresenteerd aan de gemeenteraad op 23 juni 2011. Het plan wordt in verschillende fases gerealiseerd.

Aan de westzijde van het station, tegenover het stationsgebouw, wordt een nieuw stationsplein gerealiseerd. Vanaf dit stationsplein wordt een directe verbinding voor langzaam verkeer gerealiseerd richting het stationsplein aan de oostzijde. Hierdoor ontstaat er een relatie tussen de west- en oostzijde van de spoorlijn en is de stad voortaan ook vanaf de westzijde van het station bereikbaar. Immers, vanaf de oostzijde van het station gaan diverse langzaam verkeersroutes naar de stad.

Aan de noord- en zuidzijde van het nieuwe stationsplein worden pleinwanden gerealiseerd door middel van twee bouwmassa’s met een representatieve uitstraling. Rondom beide bouwmassa’s worden parkeerterreinen aangelegd, zowel parkeerplaatsen voor het autoverkeer als fietsparkeerplaatsen. De parkeercapaciteit wordt hiermee vergroot ten opzichte van de huidige situatie.



Figuur 7: Vlekkenplan herontwikkeling spoorzone west (bron: Nieuwsbrief 4 Herontwikkeling spoorzone Culemborg)

2.2.3 Bebouwing

De bouwmassa's ten noorden en zuiden van het nieuwe westelijke stationsplein betreffen een tweetal representatieve gebouwen. De gebouwen krijgen een hoogte van maximaal zes bouwlagen, waarvan de plint bestaat uit twee bouwlagen. De derde tot en met de zesde bouwlaag worden niet volledig bebouwd, maar bij bouwvlak 1 voor respectievelijk 70% (derde en vierde bouwlaag) en 30% (vijfde en zesde bouwlaag) en bij bouwvlak 2 voor 80% (derde tot en met zesde bouwlaag). Hierdoor ontstaan volumes die passen bij de maat en schaal van de omgeving. Het is mogelijk dat de bouwmassa's uit meerdere gebouwen zullen bestaan. De noord- en oostzijde van de historische binnenstad vormen de meest gevoelige kanten voor wat betreft aantasting van het stadssilhouet door hoogbouw. De ontwikkeling aan de westkant van het station vormt met zijn zes bouwlagen geen bedreiging, omdat deze buiten de meest relevante zichtlijnen valt en bovendien deels schuilgaat achter het spoortalud.

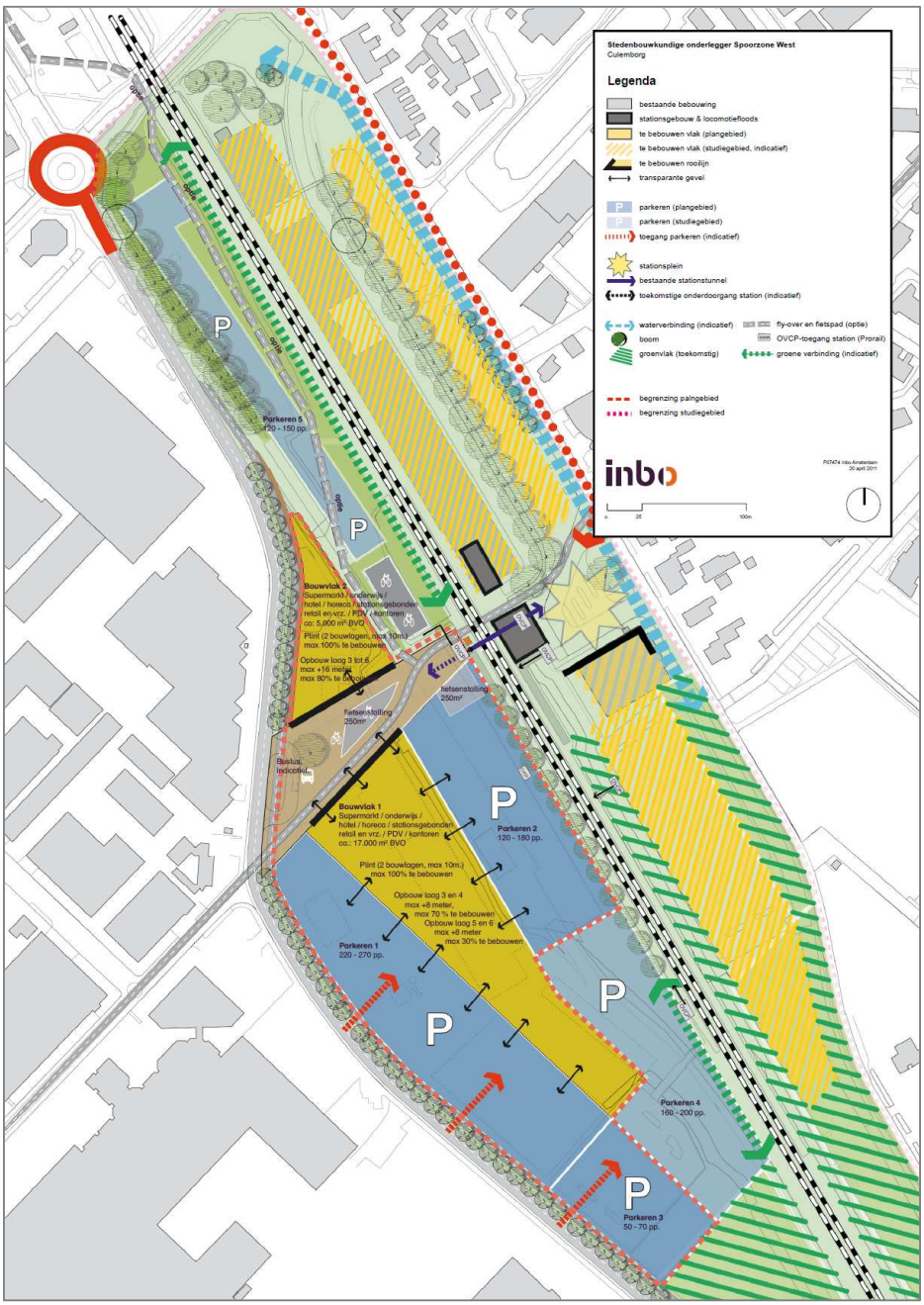
De gebouwen krijgen een commerciële functie. Zij bieden ruimte aan stationsgerelateerde detailhandel, grootschalige detailhandel, bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2, leisure in de milieucategorieën 1 en 2, een supermarkt, horeca in de categorieën I tot en met IV, kantoren, commerciële en maatschappelijke dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kleinschalig onderwijs en bijbehorende voorzieningen. In totaal gaat het om 17.000 m^2 b.v.o. in bouwvlak 1 (zuidzijde) en 5.000 m^2 b.v.o. in bouwvlak 2 (noordzijde).

Vooralsnog wordt alleen bouwvlak 1 gerealiseerd. Op de locatie van bouwvlak 2 worden de twee bestaande woningen voorlopig gehandhaafd. De woning in het zuiden van het plangebied wordt eveneens gehandhaafd.

2.2.4 Openbare ruimte

Een stationsgebied is per definitie een dynamische omgeving. De openbare ruimte in het plangebied faciliteert een divers gebruik. De belangrijkste onderdelen van de openbare ruimte vormen het nieuwe stationsplein en de stationstunnel.

Het stationsplein vormt als het ware de poort naar Culemborg. Hierbij past een representatieve uitstraling. Het stationsplein krijgt een duidelijke verblijfsfunctie. Het plein krijgt een ontspannen, overzichtelijke uitstraling. De nieuwe stationstunnel tussen de twee stationspleinen vormt één van de verbindingen tussen de westzijde en de oostzijde van het spoor. De tunnel wordt een overzichtelijke, uitnodigende, transparante verbinding. Hierdoor zullen verplaatsingen tussen west en oost in de toekomst op een ontspannen en veilige manier verlopen.



Figuur 8: Stedenbouwkundige Onderlegger Spoorzone West (bron: Inbo stedenbouwkundig advies, 20 april 2011)

2.2.5 Verkeer en parkeren

De westelijke spoorzone blijft bereikbaar vanaf de Parallelweg West, zowel voor het autoverkeer als voor het langzaam verkeer. Vanaf deze weg zijn de parkeerterreinen direct te bereiken. De Parallelweg West wordt eveneens bereikbaar vanaf de nieuwe aansluiting op de N320.
Op de parkeerterreinen worden 670 tot 870 parkeerplekken voor auto's gerealiseerd. Daarnaast worden er 500 fietsparkeerplaatsen toegevoegd aan de westzijde.
Er wordt een nieuwe langzaam verkeersverbinding tussen de twee stationspleinen gerealiseerd.

2.2.6 Groen

Een groene inrichting is een belangrijk uitgangspunt bij de herontwikkeling van het station. Aan de westzijde van het spoor zijn reeds fragmenten van groenstructuren aanwezig. In het nieuwe plan worden deze structuren gecompleteerd. Een voorbeeld is de bomenstructuur langs de spoorlijn ter hoogte van het parkeerterrein. Deze wordt uitgebreid in noordelijke en zuidelijke richting. Langs de Parallelweg West worden eveneens bomenstructuren gerealiseerd. Het meest noordelijke parkeerterrein wordt in het bestaande groen ingepast. De andere parkeerterreinen worden geaccentueerd met groen in de vorm van hagen, gecombineerd met bomen.

2.2.7 Beeldkwaliteit

Voor de ontwikkeling van de westzijde van de spoorzone is een beeldkwaliteitplan opgesteld (Inbo, januari 2014). Het beeldkwaliteitplan is een aanvulling op het bestemmingsplan en vormt mede de basis voor de te ontwikkelen bouwplannen. In het beeldkwaliteitplan zijn randvoorwaarden opgenomen voor de inrichting van de wegen en het groen, de overgang van privé-gebied naar openbaar gebied, maar ook voor de architectonische vormgeving van de te bouwen gebouwen. Aspecten die in het beeldkwaliteitplan aan de orde komen betreffen de beleving van de openbare ruimte en de architectonische kwaliteit.

Het stationsgebied vormt de poort naar Culemborg. Hierbij past een representatieve uitstraling. De grote diversiteit aan functies in en rond het plangebied zullen zorgen voor (toevallige) ontmoetingen. De openbare ruimte biedt hier ook ruimte aan, als aangenaam verblijfsgebied. Het gebied heeft ook een belangrijke doorgangsfunctie; verplaatsingen binnen het plangebied verlopen ontspannen en veilig. De overstap op andere vervoersmodaliteiten moet dan ook overzichtelijk en efficient zijn. Om deze aspecten te kunnen duiden in sfeer en ambitie zijn diverse uitgangspunten bepaald. Hierbij gaat het om de bouwmassa, het architectonisch thema, de gevelcompositie en plasticiteit, de materialisatie en het kleurgebruik en de openbare ruimte.

Referentie 1:
Heldere volumes

Referentie 2:
Aansluiten bij omgeving

Referentie 3:
Plint is strak en transparant

Referentie 4:
Wervend levendig aanzicht

Figuur 9: Beeldkwaliteit bebouwing (bron: Beeldkwaliteitplan Spoorzone West, Culemborg, Inbo, januari 2014)

Referentie 5:
Verschil in programma

Referentie 6:
Dubbelhoge plint

Referentie 7:
Overstekken

Referentie 8:
Trappen en talud

Referentie 9:
Onderhoudsvrij en groen talud

Referentie 10:
Fietsenstalling

Referentie 11:
Parkeren

Referentie 12:
Verblijfskwaliteit is ontspannen

Referentie 13:
Uitnodigend en transparant

Figuur 10: Beeldkwaliteit bebouwing en openbare ruimte (bron: Beeldkwaliteitplan Spoorzone West, Culemborg, Inbo, januari 2014)

In paragraaf 1.2 is reeds aangegeven dat de spoorzone is aangemeld als experiment in het kader van de Crisis- en herstelwet en als project is opgenomen in de 7e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet.

Artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet geeft gemeenten de mogelijkheid om in de 'verbrede bestemmingsplannen' regelingen op te nemen die in de huidige bestemmingsplannen niet kunnen worden opgenomen. Er is onder andere bepaald dat in de 'verbrede bestemmingsplannen' eisen kunnen worden opgenomen met betrekking tot het uiterlijk van bouwwerken, die traditioneel uitsluitend via een welstandsnota (eventueel op basis van een beeldkwaliteitplan) kunnen worden gesteld. In de regels van dit bestemmingsplan is vastgelegd dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen van bouwwerken voor wat betreft de uiterlijke kenmerken voldaan dient te worden aan een door de gemeenteraad van de gemeente Culemborg vastgesteld beeldkwaliteitplan.

Voormalige meubelfabriek Gelderland
Aan de oostzijde van het spoor zijn plannen voor een herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek Gelderland. Deze planvorming is wat minder concreet. In dit bestemmingsplan is dan ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het realiseren van gemengde functies in de voormalige meubelfabriek.
De oude Gelderland meubelfabriek betreft een langgerekt fabriekscomplex met bouwmassa’s uit verschillende bouwfasen. Het ensemble bestaat uit een voormalige locomotiefloods en nog drie gebouwen ten noorden hiervan. Het doel is om dit fabriekscomplex te behouden door het te renoveren en er een nieuwe invulling aan te geven. Het gebouw zou hierbij gebruikt kunnen worden voor bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2, horeca in de categorieën I, II en IV, commerciële dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en voorzieningen, kleinschalig onderwijs, kantoren en bijbehorende voorzieningen. Het is gewenst de horecafunctie te realiseren in de voormalige locomotiefloods, die als gemeentelijk monument is aangewezen.
Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is onder andere opgenomen dat er eisen met betrekking tot beeldkwaliteit dienen te worden opgesteld.

2.3 Vertaling naar het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan komen acht verschillende bestemmingen voor: ‘Bedrijf-Meubelbedrijf’, ‘Bedrijf-Nutsvoorziening’, ‘Gemengd’, ‘Groen’, ‘Verkeer’, ‘Verkeer-Railverkeer’, ‘Verkeer-Verblijfsgebied’ en ‘Wonen’.

De toekomstige bebouwing ten westen van de spoorlijn is bestemd als ‘Gemengd’. Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegestaan, zoals stationsgerelateerde detailhandel, grootschalige detailhandel, bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2, leisure in de milieucategorieën 1 en 2, een supermarkt, horeca in de categorieën I tot en met IV, kantoren, commerciële en maatschappelijke dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kleinschalig onderwijs en bijbehorende voorzieningen.

Er is sprake van een hoge mate van flexibiliteit qua functies. Aan bepaalde functies (detailhandel en horeca) zijn maximale oppervlaktematen toegekend.

Bebouwing is mogelijk binnen het bouwvlak. Via afwijking is onder voorwaarden overschrijding van het bouwvlak mogelijk.
Qua toegestane hoogte is aangesloten op de hoogte, zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan. Voor de verschillende bouwlagen is een maximum bebouwingspercentage opgenomen (laag 1 en 2: 100%, laag 3 en 4: 70% en laag 5 en 6: 30%).
Het nieuwe stationsplein en de parkeervoorzieningen zijn bestemd als ‘Verkeer-Verblijf’. Overal binnen deze bestemming mag geparkeerd worden, behalve ter plaatse van de twee stationspleinen. Een busstation, taxistandplaatsen en kiss&ride zijn wel op de pleinen toegestaan. Door middel van een specifieke aanduiding wordt voorkomen dat er op het nieuwe en ook het bestaande stationsplein geparkeerd gaat worden, waardoor de verblijfsfunctie verloren gaat. Op de plek waar mogelijk in de toekomst een parkeerdek wordt gerealiseerd, is de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - parkeerdek’ opgenomen.

De bestaande woningen in het plangebied zijn bestemd als ‘Wonen’. Voor de percelen van de twee meest noordelijke woningen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, zodat de bestemming in de toekomst gewijzigd kan worden naar ‘Gemengd’, waardoor de noordelijke pleinwand van het nieuwe station gerealiseerd kan worden. De groenzone ten oosten en zuiden van de meest zuidelijke woning is bestemd als ‘Groen’.

De gronden ten oosten van de spoorlijn zijn bestemd conform de huidige situatie. De voormalige meubelfabriek is bestemd als ‘Bedrijf-Meubelbedrijf’. Ter plaatse van dit gebouw is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, zodat de bestemming in de toekomst gewijzigd kan worden ten behoeve van gemengde functies, waardoor de herontwikkeling van de meubelfabriek plaats kan vinden.

3 Beleidskader

De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied moet passen binnen het vigerend beleid op zowel nationaal, provinciaal als gemeentelijk niveau. Voor de ontwikkeling en het plangebied zijn verschillende beleidsstukken relevant. Hierna zijn de belangrijkste bevindingen uit het beleid beschreven en wordt aangegeven hoe de ontwikkeling van het plangebied hierop inspeelt.

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. In de SVIR ‘Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig’ is de inhoud van een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en diverse planologische kernbeslissingen, opgenomen. Deze structuurvisies en pkb’s worden vervangen door de SVIR.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto ‘decentraal wat kan, centraal wat moet’, over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Alleen in de stedelijke regio’s rond de mainports Amsterdam en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een ‘ladder’ voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de ‘SER-ladder’), die zal worden vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;

- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur.

In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarvan een gedeelte gelijktijdig met de SVIR in werking zal treden. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd en is ‘de ladder voor duurzame verstedelijking’ daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen.

De ladder voor duurzame verstedelijking is het kader voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden. Overheden dienen nieuwe stedelijke ontwikkeling te motiveren met de drie opeenvolgende stappen. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

Bepalen regionale vraag naar ruimte (trede 1)

Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Dit betreft wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. In paragraaf 3.2 en 3.3 is aangetoond dat de ontwikkeling van de spoorzone van Culemborg past binnen het provinciale, regionale en gemeentelijke beleid. In paragraaf 4.2 is het programma onderbouwd. De regionale ruimtevraag is hiermee voldoende gemotiveerd.

Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied (trede 2)

Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied.

In dit geval gaat het om herontwikkeling van de spoorzone, waarbij bebouwing wordt toegevoegd en de openbare ruimte wordt heringericht. Het betreft dus bouwen binnen bestaand stedelijk gebied.

Bouwen buiten bestaand stedelijk gebied (trede 3)
In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie dat het uitleggebied (in potentie) multimodaal ontsloten is of kan worden. In dit geval is dit niet aan de orde.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Streekplan Gelderland

Het Streekplan 'Gelderland 2005 - kansen voor de regio's' is op 29 juni 2005 vastgesteld door Provinciale Staten en bevat de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijke beleid voor de periode tot 2015. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan de status van structuurvisie gekregen. De inhoud van het streekplan blijft daardoor ook na de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de basis voor het provinciale optreden op het gebied van de ruimtelijke ordening.

Het provinciale beleid ten aanzien van bestaand bebouwd gebied is gericht op enerzijds beheer en onderhoud en anderzijds inbreiding en herstructurering. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de volgende aspecten:

- een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving en openbare ruimte door fysieke aanpassingen;
- het oplossen en voorkomen van milieuproblemen en -knelpunten door een duurzame planontwikkeling;
- door kwalitatief woonbeleid bevorderen dat woonmilieus en de kwaliteit van de woningen aansluiten op de vraag van de inwoners van Gelderland;
- intensivering van het stedelijk grondgebruik, maar wel met behoud van karakteristieke elementen en zorgvuldig omgaan met open ruimten daarbinnen;
- optimalisering van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied: meer gebruik van de verticale dimensie (hoogte, diepte) en van de tijdsdimensie (meervoudig gebruik van dezelfde gebouwde ruimte).

Het provinciaal beleid is erop gericht om de bouwopgave voor wonen en werken zoveel mogelijk binnen het bestaand stedelijk gebied te realiseren. Zowel in de stedelijke als de landelijke regio's moet het accent liggen op inbreiden en herstructureren.

3.2.2 Ruimtelijke Verordening Gelderland

De provinciale Ruimtelijke Verordening is een gevolg van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die in juli 2008 in werking trad. Deze wet geeft de provincie de bevoegdheid algemene regels vast te leggen in een provinciale verordening. Met een ruimtelijke verordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten.

De provincie richt zich hierbij op onderwerpen die van provinciaal belang zijn, zoals verstedelijking, natuur, nationale landschappen, water en glastuinbouw. Gemeenten krijgen op sommige terreinen meer beleidsvrijheid, terwijl ze op andere gebieden te maken krijgen met strikte provinciale richtlijnen. Gedeputeerde Staten hebben op 15 december 2010 de Ruimtelijke Verordening Gelderland vastgesteld. De Verordening is in werking getreden op 22 januari 2011.

Voor de provincie betekent de Wet ruimtelijke ordening dat het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen vervalt. De Ruimtelijke Verordening is gebaseerd op reeds vastgesteld ruimtelijk beleid, zoals het 'Streekplan Gelderland 2005'. De Verordening vormt derhalve een beleidsneutrale vertaling van reeds vastgesteld ruimtelijk beleid. Dit betekent dat de Verordening geen beleidswijzigingen bevat.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is op de kaarten behorende bij de Verordening aangeduid als 'bestaand bebouwd gebied'. Binnen bestaand bebouwd gebied is nieuwe bebouwing toegestaan.

3.2.3 Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2

De wijze waarop de provincie Gelderland steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden staat in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 (PVVP-2). Daarin staat ook dat het op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk nadelige effecten voor de leefomgeving. De provincie kiest voor een aanpak waarmee problemen op mobiliteitsgebied voorkomen worden door infrastructuur en economische ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen worden beter benut. De provincie investeert daarom in fietsvoorzieningen, hoogwaardig openbaar vervoer (zoals Lightrail) en nieuwe stations. Daarbij horen ook beter onderhoud en veiligheid. Hierin wordt zelfs een inhaalslag gemaakt.

De verschillende Gelderse regio's kennen elk een eigen problematiek. Door een omschrijving van elke regio en een beschrijving van de verkeers- en vervoersituatie, met bijbehorende knelpunten, worden de specifieke opgaven en de bijbehorende acties omschreven. Culemborg behoort tot de regio Rivierenland.

Het voorzieningenniveau in de kleine kernen in de regio staat onder druk, wat vraagt om goede en vooral veilige bereikbaarheid van de voorzieningen die zijn geconcentreerd in de grotere kernen. Dit betekent dat de kernen Tiel, Geldermalsen, Culemborg, Zaltbommel en Druten niet alleen met de auto, maar vooral ook met de fiets en het openbaar vervoer goed te bereiken moeten zijn. De nadruk ligt op de grotere kernen en bedrijventerreinen.
Het openbaar vervoer in het Rivierenland wordt gezien als een totaalconcept met een ruggengraat en feeder van die ruggengraat. De ruggengraat is deels bedoeld voor de ontsluiting van het Rivierenland naar omliggende regio's. Op de ruggengraat liggen ook de belangrijkste concentraties van stedelijke voorzieningen.

De stationsomgeving en spoorzone van Culemborg is één van de projecten die is opgenomen in de Meerjaren Investerings Agenda Mobiliteit (MIAM, 13 november 2013). Het MIAM is een uitwerking van het PVVP-2 en geeft een overzicht van alle wensen, initiatieven en (beoogde) projecten. Kern van de meerjarenagenda vormen de investeringen voor mobiliteit in de provincie Gelderland, gebaseerd op de uitvoering van het Coalitieakkoord met een doorkijk naar de komende tien tot vijftien jaar. Culemborg wil aan de slag met het verbeteren en de herontwikkeling van de stationsomgeving en spoorzone. Hiermee wil de gemeente komen tot een hoogwaardiger gebied met een goede transferfunctie en een betere aansluiting bij de binnenstad. Het betreft een uitbreiding van de voorzieningen van de P&R en voor de fiets, aansluiting van de N820 op de westzijde, een integrale herontwikkeling van de westzijde en ontwikkeling aan de oostzijde (voormalige Gelderlandfabriek, opknappen stationsplein).

De ontwikkeling in de spoorzone van Culemborg past binnen het beleid zoals geformuleerd in het PVVP-2 en het MIAM.

3.2.4 Structuurvisie Rivierenland 2004-2015

De Structuurvisie Rivierenland 2004-2015 formuleert als hoofdopgave het behouden en versterken van het unieke karakter van de regio rond de ruimtelijke structuurdragers die de eigenheid van het landschap bepalen. Voor de gehele regio geldt een kwalitatieve benadering van nieuwe verstedelijking, ruimtelijk aangeduid met de kwaliteitscontouren zoals deze voor de periode tot 2015 rond de kernen zijn getrokken in het kader van het Experiment Ruimtelijk Beleid Rivierenland. De contouren geven de zoekruimte voor verstedelijking tot 2015 aan. Voorliggende ontwikkeling is gelegen binnen de kwaliteitscontour.

De regio wordt omringd door een aantal grote steden. Het verkeer en vervoer over de grootste (vaar- en spoor)wegen heeft voor een groot deel dan ook een bovenregionaal karakter. Goede openbaar vervoerverbindingen met de omliggende steden zijn essentieel, gezien de relaties vanuit de regio met de omliggende steden. Het accent hiervoor ligt op de treinverbindingen. De spoorverbindingen en snelnetdiensten vormen de ruggengraat van het openbaar vervoer. De regio wil deze verder versterken om voorzieningen goed bereikbaar te houden. Bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stations maken onderdeel van zo’n goede verbinding uit. Het verbeteren van de voorzieningen op de huidige grotere stations, waaronder Culemborg, is een actiepunt. Dit actiepunt is in de ruimtelijke agenda van de Structuurvisie Rivierenland opgenomen. Elementen in de planvorming zullen moeten zijn: het realiseren van goede en voldoende parkeergelegenheden voor fiets en auto, snelle en veilige fietspaden naar de stations toe en goede bewegwijzering. In onder andere Culemborg bestaan daarnaast goede mogelijkheden voor het aanleggen van transferia.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Culemborg 2030

De structuurvisie Culemborg 2030 (vastgesteld op 17 februari 2011) is een toekomstgericht document waarin de visie van de gemeente op de ruimtelijke ontwikkelingen in Culemborg is verwoord. Als tijdshorizon is het jaar 2030 gekozen. De visie is gebaseerd op een analyse van de huidige sterke en zwakke punten van Culemborg, het vastgestelde beleid en bestaande projecten. De nadruk ligt op het toevoegen van kwaliteit aan de stad.

Een belangrijke conclusie uit de analyse is dat het stationsgebied van Culemborg niet of onvoldoende aansluit bij het aantrekkelijke karakter van de stad als geheel. Bovendien wil de gemeente de stationsomgeving goed bereikbaar maken, zodat automobilisten er bewust voor kiezen om vanaf Culemborg verder te reizen met de trein.

In de structuurvisie zijn de projecten spoorzone en optimalisatie van de N320 aangeduid als twee projecten van bijzonder belang. In de structuurvisie worden deze projecten toegelicht. Hierna volgt een samenvatting van de belangrijkste beleidsuitgangspunten.

Spoorzone

De omgeving van het station biedt een verrommelde aanblik. Er is een initiatief om deze omgeving aan te pakken. De gemeente Culemborg faciliteert dit initiatief en wil met dit project het volgende bereiken:

- uitbreiding van het aantal P&R plekken;
- uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken;
- een gemengd vastgoedprogramma;
- een stationsplein aan de westzijde;
- een doorgetrokken stationstunnel;
- een langzaam verkeersverbinding met de binnenstad.

Het aantal doorsnijdingen van het spoor wordt uitgebreid met één extra doorsnijding. Bij het station komt een langzaamverkeerroute onder het spoor door. De spoordoorsnijding ter hoogte van de Wethouder Schoutenweg en de bijbehorende rotondes worden vervolgens ingericht voor het autoverkeer. Dat betekent dat bij deze rotondes de fietspaden vrij komen te liggen van de rotonde.
Daarnaast worden het station, de binnenstad en de Lek met elkaar verbonden. Om deze koppeling tot stand te brengen worden er vanaf de oostzijde van het station looproutes tussen station en de binnenstad en binnenstad en de Lek gerealiseerd. Deze routes worden, door het creëren van zichtlijnen, waar mogelijk visueel ondersteund.

Figuur 11: Uitsnede kaart Structuurvisie Culemborg 2030

Met de realisatie van de onderdoorgang voor het langzaam verkeer bij het station en de verbindingen met de binnenstad wordt de recreatieve functie van het station en haar omgeving beter gefaciliteerd (bijvoorbeeld de verhuur van fietsen in combinatie met parkeergelegenheid voor de auto's, waarna men verder per fiets de stad en/of omgeving in kan). Om de functie van het station verder te versterken worden nieuwe vormen van openbaar vervoer rondom het station geconcentreerd. Naast bereikbaarheid biedt de herinrichting van de stationsomgeving ook kansen voor het vestigen van (nieuwe) voorzieningen en wonen. Stedelijk en regionaal georiënteerde voorzieningen zijn de afgelopen jaren in toenemende mate rond de spoorlijn, in het stationsgebied en in de historische binnenstad van Culemborg gehuisvest. Deze locaties zijn voor inwoners van Culemborg centraal gelegen en in geval van regionale aantrekkingskracht ook goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit laatste is vooral van belang voor de twee instellingen voor voortgezet onderwijs, die beide ruim 50% van hun leerlingaantal aantrekken uit omliggende gemeenten. Deze ontwikkeling kan worden doorgezet, waarmee zowel de regionale functie van Culemborg als het voorzieningenniveau wordt versterkt.
In het project wordt verder onderzocht of en hoe de overgang van het stationsgebied naar Pavijen I kan worden verbeterd. Inmiddels is dit onderzocht en meegenomen in het plan. De punten die voor verbetering zorgen zijn onder andere: zichtlijnen, volumes die aansluiten bij de huidige structuur, het aanleggen van fietspaden en een busverbinding.

N320

Optimalisatie van de N320 is een belangrijk project in het kader van de structuurvisie.

Niet alleen wordt ingespeeld op de toekomst, ook het welslagen van het sleutelproject spoorzone is hiervan afhankelijk, met de voorgenomen extra aansluiting op de N320. Een betere bereikbaarheid van het station voor autoverkeer vanaf de N320 is noodzakelijk om zodoende de P&R functie verder te versterken. Daarbij heeft het project N320 tot doel het aandeel doorgaand verkeer (van en naar de N320) op de route over de Stationssingel en Tunnelweg zoveel mogelijk te beperken.

3.3.2 Integraal horecabeleid 2010

Het integraal horecabeleid is op 29 augustus 2006 door het college van Burgemeester en wethouders vastgesteld en is in werking getreden op 21 september 2006. De doelstellingen van het beleid zijn als volgt:

- Komen tot een integraal beleid dat de ontwikkeling van een aantrekkelijk horecavoorzieningenniveau stimuleert én de openbare orde, milieu en veiligheid bewaakt.
- Duidelijkheid verschaffen over de landelijke en lokale wetgeving op het gebied van de horeca met een sluitend handhavingsbeleid voor naleving van deze regels.

In het horecabeleid is het zwaartepunt gelegd bij de binnenstad van Culemborg. Uitbreiding van het horeca-aanbod dient vooral plaats te vinden in Culemborg centrum. Elders in Culemborg moet vestiging van nieuwe aanbieders niet worden gestimuleerd, tenzij er sprake is van een aanvulling op de bestaande horecastructuur.

Nieuwe vestiging van horeca buiten de bestaande wijk- en buurtwinkelcentra wordt in principe tegengegaan. Op deze algemene beleidslijn zijn enkele uitzonderingen mogelijk. Eén van deze uitzonderingen is de vestiging van horeca langs de hoofdinfrastructuur. Het gaat dan om de vestiging van horecabedrijven die zich met nadruk richten op, en daarmee een versterking betekenen voor, de functies van de dag- en verblijfsrecreatie (categorie I t/m IV). Hieronder vallen onder andere restaurants, lunchrooms, hotels e.d.. Indien voldaan kan worden aan voorwaarden betreffende ontsluitingsmogelijkheden, parkeergelegenheid, waarborging van de openbare orde en woon- en leefklimaat, geen overlast naar achterliggende (woon)gebieden e.d. kan besloten worden medewerking te verlenen aan dergelijke initiatieven.

Binnen de bestemming ‘Gemengd’ in voorliggend bestemmingsplan wordt horeca in de categorieën I tot en met IV toegestaan, waarbij voor de categorieën I, II en IV samen een maximale oppervlakte van 4.200 m^2 is opgenomen.

3.3.3 Toekomstvisie detailhandel gemeente Culemborg

In april 2005 is de Toekomstvisie detailhandel (september 2004) vastgesteld door de gemeenteraad. In deze visie is het detailhandelsbeleid uit 1996 herijkt. Er is in de visie extra aandacht besteed aan de positie van de supermarkten in de binnenstad en de verplaatsingsmogelijkheden daarvan.

In de visie wordt aangegeven dat wordt gestreefd naar uitplaatsing van maximaal één supermarkt uit de binnenstad van Culemborg naar de rand van de binnenstad. Dit is inmiddels gebeurd door de verplaatsing van de Aldi van de Boerenstraat naar de Rijksstraatweg. In de visie is verder aangegeven dat het bedrijventerrein Pavijen in de gemeente Culemborg dè locatie is waar de grootschalige detailhandel is geconcentreerd. De gemeente Culemborg wil de grootschalige detailhandel blijven concentreren op het huidige Pavijen. Dit beleid is vertaald in het bestemmingsplan voor Pavijen. In dit plan is nieuwvestiging van grootschalige detailhandel uitsluitend in een zone in het noordoosten van het bedrijventerrein (bebouwing langs de Antonie van Diemenstraat) toegestaan, onder bepaalde voorwaarden. Hierbij gaat het om detailhandel in de vorm van bouwmarkten en detailhandel in keukens, sanitair en woninginrichting. Het streven is om de overige grootschalige detailhandel die zich op het bedrijventerrein bevindt, te verplaatsen naar deze zone. Op het gehele bedrijventerrein is nieuwvestiging van grootschalige detailhandel in auto's, boten en/of caravans toegestaan.
In de Toekomstvisie detailhandel worden geen concrete uitspraken gedaan over detailhandel in de stationsomgeving.

De raad van de gemeente Culemborg heeft op 23 juni 2011 de ruimtelijk economische detailhandelsstructuur gewijzigd vastgesteld, conform het richtinggevende kader van 17 februari 2010. Met de wijziging verwacht de gemeente onder andere het volgende te bereiken:

- toename van de kwaliteit van het aanbod in alle winkelcentra;
- een evenwichtige ontwikkeling van/tussen de detailhandel(sgebieden) met respect voor de aanwezige marktruimte;
- versterken van de non-food functie (van het centrum) van Culemborg;
- vergroten herontwikkelingsmogelijkheden stationsgebied;
- verbeteren omgevingskwaliteit Boerenstraat (in aansluiting op plannen Nieuwstad).

De wijziging maakt onder andere verplaatsing van een supermarkt uit het centrum van Culemborg naar de spoorzone, inclusief een uitbreiding, mogelijk, evenals het toestaan van een beperkte oppervlakte aan stationsgerelateerde detailhandel. Er is op 23 april 2014 een overeenkomst met Ahold gesloten over de invulling van de achterblijvende locatie van de supermarkt aan de Boerenstraat. Detailhandel in de foodsector is daar niet toegestaan.
Ter uitvoering van deze overeenkomst wordt een herziening van het bestemmingsplan 'Binnenstad' voor de AH-locatie aan de Boerenstraat opgesteld. Daarin wordt expliciet opgenomen dat de vestiging van een nieuwe supermarkt wordt uitgesloten.

3.3.4 Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan

Op 5 juni 2008 stemde de gemeenteraad van Culemborg in met de Startnota Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP). De nota geeft de kaders van het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid aan.

Het GVVP wordt gevormd door een bundeling van drie deelnota's, namelijk het Fietsbeleidsplan, de Nota Gebiedsontsluitingswegen en de Parkeernota.

Fietsbeleidsplan Fier op de Fiets

In het Fietsbeleidsplan (juni 2006) wordt een visie gegeven op het fietsklimaat in Culemborg en worden kaders gesteld. De doelstelling van het fietsbeleidsplan luidt als volgt:

De gemeente stimuleert het fietsgebruik door zichzelf actief in te zetten voor verbetering van de fietsinfrastructuur en voorlichting en educatie.

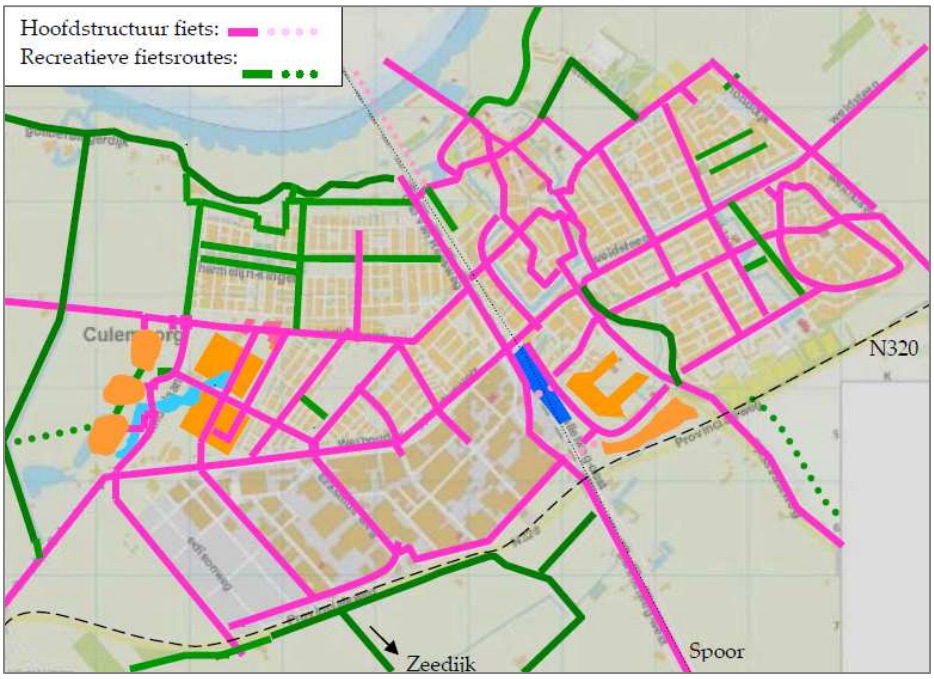
Het verbeteren van een dicht en samenhangend netwerk van veilige, directe en comfortabele routes binnen de kern Culemborg en daarbuiten, tezamen met goede fietsparkeervoorzieningen, is de taak voor de komende jaren.

Om deze doelstelling te bereiken heeft de gemeente Culemborg een aantal streefbeelden geformuleerd waaraan de fietsinfrastructuur op termijn moet voldoen. Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende streefbeelden van belang:

- het completeren en optimaliseren van het fietsnetwerk. Het is gewenst om enkele 'missing links' te realiseren. Eén van deze gewenste verbindingen is een extra onderdoorgang van het spoor bij het stationsplein. Voor de wat langere termijn is een verbinding onder het spoor door tussen de Parallelweg West en de Parallelweg Oost, ter hoogte van de Beesdseweg/Ina Boudier Bakkerstraat of naast de N320, wenselijk.
- voldoende fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit. Deze moeten bij alle publieksaantrekkende voorzieningen aanwezig zijn.

  De fietsvoorzieningen in de openbare ruimte voldoen aan FietsParKeur en de voorzieningen zijn logisch gesitueerd. De voorzieningen worden goed onderhouden. Dit moet bijdragen aan het omlaag brengen van het aantal fietsendiefstallen en hoger fietsgebruik. Comfortverhoging is een speerpunt. Het stallingsbeleid, met name bij het station en in de binnenstad, moet het fietsgebruik stimuleren.

In voorliggend bestemmingsplan zijn voorzieningen voor fietsverkeer binnen de bestemmingen voor het openbare gebied mogelijk gemaakt. Op deze wijze is het mogelijk het streefbeeld voor zover gewenst te realiseren.



Figuur 12: Gewenst fietsnetwerk Culemborg (bron: Fietsbeleidsplan Fier op de Fiets)

Nota Gebiedsontsluitingswegen

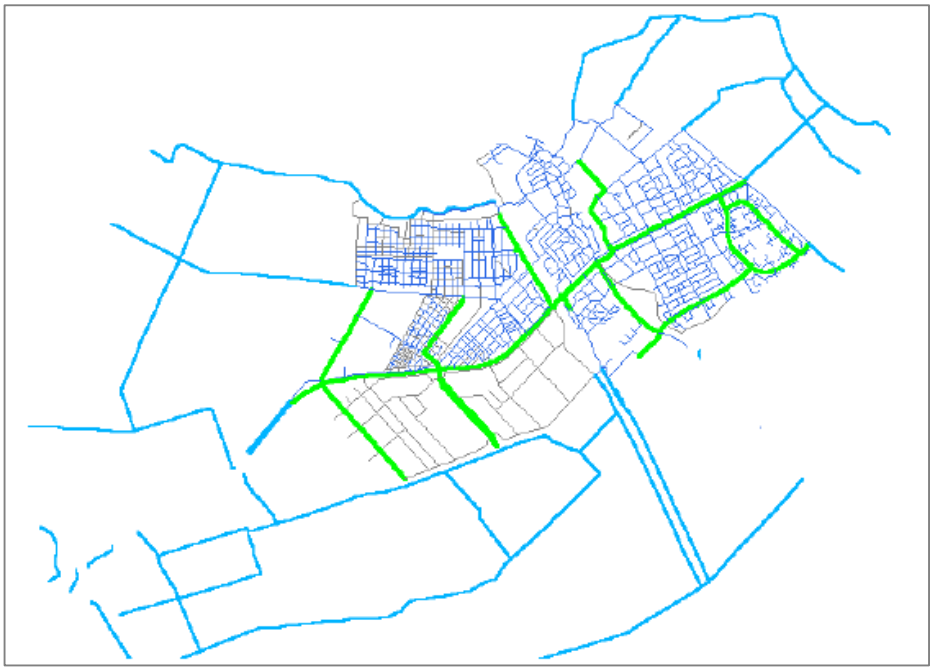
De nota Gebiedsontsluitingswegen (april 2008) gaat over de 50 kilometerwegen gebiedsontsluitingswegen) in Culemborg. Gebiedsontsluitingswegen zijn de hoofdwegen binnen de bebouwde kom en hebben een belangrijke verkeersfunctie. In 2001 heeft de raad de 'wegcategorisering' vastgesteld en daarmee bepaald welke wegen als gebiedsontsluitingsweg fungeren.

Het doel van de beleidsnota is om beleidsaccenten aan te brengen, op basis waarvan de gebiedsontsluitingswegen (her)ingericht kunnen worden. Ook biedt de nota houvast bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en ter onderbouwing van verkeersbesluiten.
Deze geformuleerde richtlijnen moeten meer structuur aanbrengen in de stad, samenhang behouden met andere beleidsvelden en zorg dragen voor verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De nota gaat dus zeker niet alleen over autoverkeer; fietsers zullen er veel baat bij hebben. Ondanks de verkeerskundige insteek van de nota, moeten de richtlijnen bijdragen aan de algehele ruimtelijke kwaliteit. De deelnota heeft daarom de ondertitel 'Op weg naar structuur en samenhang' gekregen.

Achtergrond voor de nota is het rijksbeleid voor verkeersveiligheid: Duurzaam Veilig. Fouten in het verkeer moeten voorkomen worden door vereenvoudiging van de infrastructuur en door de kans op conflicten te vermijden. De weg moet als het ware 'self explaining' zijn en ertoe leiden dat de weggebruiker vanzelf het gewenste gedrag vertoont.

Om dat gedrag op te roepen, stelt Duurzaam Veilig expliciete eisen aan inrichting (vorm), gebruik (gedrag) en functie van wegen: wanneer de vormgeving van een weg aansluit bij de functie van de weg binnen het netwerk past de weggebruiker zijn gedrag aan, zodat een veiliger situatie ontstaat.

Om ervoor te zorgen dat vorm, functie en gebruik op elkaar afgestemd worden, zijn wensbeelden (richtlijnen) geformuleerd voor gebiedsontsluitingswegen. Wanneer het huidige wegennet getoetst wordt aan het wensbeeld, blijkt er nog het nodige verbeterd te kunnen worden. Omdat er vermoedelijk meer wensen zijn dan financiele middelen, zal er geprioriteerd moeten worden. Ongevallen hebben de hoogste prioriteit. Ook het inspelen op ruimtelijke ontwikkelingen vraagt om kordate actie. Over het algemeen geldt dat er 'werk met werk' gemaakt moet worden.



Figuur 13: Wegcategorisering Culemborg (bron: Nota gebiedsontsluitingswegen)

De Tunnelweg/Stationsweg en het meest noordelijke deel van de Parallelweg Oost zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen. Het wensbeeld voor deze wegen is als volgt:

Tunnelweg, Stationsweg en Stationssingel
De vormgeving van de Tunnelweg wordt gedicteerd door de spooronderdoorgang. De doorrijdhoogte voor voertuigen (3,6 meter) is lager dan de gangbare doorrijdhoogte van voertuigen van 4,2 meter.
Hierdoor is de onderdoorgang geen doorgang voor alle verkeer, terwijl dit gezien de belangrijke functie van de weg wel gewenst is. Uitdiepen is een mogelijkheid, maar dan moet wel rekening gehouden worden met de maximale hellingshoeken en daarmee met de aansluiting op de rotondes en boogstralen.

Bij de tunnel versmalt de rijbaan hoekig in verband met de ondersteunende 54 pilaren. De rotondes zijn ook hier van een krappe diameter en er is geen goede fietsvoorziening. Overstekende voetgangers aan de zijde van het benzinestation/garage zijn door de bebouwing slecht zichtbaar en voetgangers die vanuit de bestuurder gezien van links komen, worden vaak niet verwacht. Het is veiliger de zebra te laten vervallen en de oversteek voor voetgangers te beperken tot de andere zijde van de rotonde.
De toekomst van de rotonde aan de oostzijde hangt samen met de mogelijke ontwikkelingen van de stationsomgeving.
Wanneer de hoofdfuncties, zoals P&R, aan de westzijde komen te liggen, kan de Parallelweg Oost afgewaardeerd worden en kan de ronde komen te vervallen omdat er minder verkeersbewegingen zullen zijn dan nu. Er kan dan volstaan worden met uitritconstructies bij de Parallelweg Oost en de Spoorstraat.

Parallelweg Oost
De Parallelweg Oost is gedeeltelijk gecategoriseerd als 50 km/uur weg, in verband met de verkeersfunctie naar het station. De functie van deze weg hangt samen met de ontwikkelingen in het stationsgebied. Indien hoofdfuncties naar de westzijde gaan, kan wellicht de Parallelweg Oost in functie afgewaardeerd worden.
De Parallelweg Oost behoudt wel zijn belangrijke functie voor fietsverkeer naar het station en scholen voortgezet onderwijs. Deze fietsfunctie moet goed aangezet worden, door - indien ruimtelijk mogelijk - aparte fietsvoorzieningen.

Het profiel van de gebiedsontsluitingswegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan is volledig voorzien van een verkeersbestemming. Binnen deze bestemming zijn (indien aan de orde) maatregelen en/of voorzieningen toegestaan teneinde de wensbeelden tot uitvoering te brengen.

Parkeernota
De Parkeernota (maart 2008) geeft aan in welke richting de gemeente zich op het gebied van parkeren in de toekomst wil ontwikkelen. De Parkeernota geeft de strategische kaders van het parkeerbeleid aan voor de komende 10 jaar.

Het station van Culemborg vervult een belangrijk P&R-functie voor de stad en de regio. Echter, de parkeercapaciteit wordt reeds volledig benut en er treedt parkeeroverlast in de directe omgeving op. De druk op het P&R-terrein zal nog verder toenemen met de groei van het aantal woningen in Culemborg-West en de groei van het aantal treinreizigers.
Ook de fiets speelt een belangrijke rol in het voor- en natransport: zowel de bewaakte als onbewaakte stallingen worden goed gebruikt. De onbewaakte stallingen zijn zelfs overbezet. Indien er niets verandert aan de situatie wat betreft het parkeren bij het station nemen de overlast en onveiligheid toe door parkeerdruk in de directe omgeving en het stallen van fietsen buiten de rekken.

Om te komen tot een verbetering van het parkeren bij het station in de huidige situatie kan de volgende volgorde van werken worden gehanteerd:

- Uitbreiden capaciteit; onder andere door een betere indeling van bestaande parkeerplaatsen, omzetten van restruimte en uitbreiding van gratis stallingsmogelijkheden voor fietsen.
- Toevoegen van betaalde parkeerplaatsen met een hogere kwaliteit; bewaakte, gunstig gelegen parkeerplaatsen dichtbij station en perron met eventueel de mogelijkheid om een plaats te kunnen reserveren.

Uitgangspunt bij de herinrichting van de stationsomgeving is dat de huidige functie van het station als (regionaal) overstappunt op de trein wordt behouden. Het moet aantrekkelijk blijven om de fiets en de auto bij het station te parkeren. Een goede bereikbaarheid van de P&R-voorzieningen vanaf het hoofdwegennet is daarbij van belang. Daarnaast dienen autogebruikers gestimuleerd te worden om vaker van de fiets gebruik te maken. Het gebruik van de fiets en het lopen naar het station dient aantrekkelijk te zijn.

Bij de herinrichting van het stationsgebied worden de volgende uitgangspunten gehanteerd en nagestreefd:

- concentreren van het parkeren in een gebouwde voorziening;
- betaald parkeren in de vorm van uurtarieven, dagkaarten en ‘goedkope’ abonnementen in combinatie met OV-abonnementen;
- voldoende bewaakte en onbewaakte stallingsvoorzieningen voor fietsers;
- ‘goedkope’ abonnementen voor de bewaakte fietsenstalling in combinatie met OV-abonnementen (trein);
- abonnementen voor parkeergarage zijn tevens geldig voor de bewaakte/afgesloten fietsenstalling.

In het plangebied komt vooralsnog geen parkeergarage. Het bestemmingsplan maakt wel een parkeerdek mogelijk. Dit wordt in paragraaf 4.8 nader toegelicht.

De parkeernota is inmiddels deels verouderd, aangezien inmiddels de gemeentelijke P&R is toegevoegd, waardoor de ondercapaciteit er niet meer is.

3.3.5 Welstandsnota

In de welstandsnota van Culemborg wordt invulling gegeven aan de esthetische aspecten van het ruimtelijke kwaliteitsbeleid. De welstandsnota gaat daarbij vooral in op de architectonische aspecten van bouwwerken, zoals massa, vorm, kleur- en materiaalgebruik en detaillering. In stedenbouwkundige zin spreekt de welstandsnota zich uit over de uitstraling en ligging van de bebouwing in relatie tot de omgeving. Binnen de welstandsnota wordt, bij bouwkundige ingrepen, onderscheid gemaakt naar verschillende typen criteria, waaronder objectcriteria, gebiedsgerichte criteria en sneltoetscriteria voor kleine bouwwerken.

In het bestemmingsplan voor dit gebied worden de functie en het gebruik van de gronden en de maatvoering van de bebouwing geregeld. Het bestemmingsplan vormt de basis voor de stedenbouwkundige opzet van de wijk. De architectonische verschijning wordt gewaarborgd door middel van de welstandsnota.

Voor het deel van het plangebied ten westen van het spoor geldt welstandsniveau 3 (soepele toetsing), met uitzondering van de bebouwing direct langs het spoor. Hier geldt welstandsniveau 2. Direct langs het spoor is de beoordeling gericht op representativiteit van de panden en zorgvuldigheid van de architectuur.
Voor het deel van het plangebied ten oosten van het spoor geldt welstandsniveau 2. Het welstandsbeleid is echter van toepassing op de woningen, die buiten het plangebied van dit bestemmingsplan vallen. Concrete criteria voor niet-woonfuncties zijn er niet.

Om de samenhang tussen architectuur en buitenruimte te waarborgen, is voor het project westelijke spoorzone een aantal uitgangspunten voor beeldkwaliteit opgesteld, zowel voor de bebouwing als voor de openbare ruimte. De uitgangspunten voor de beeldkwaliteit van de bebouwing worden vastgesteld als onderdeel van de gemeentelijke welstandsnota. Bij toetsing van het architectonisch ontwerp kan de welstandscommissie dan gebruik maken van deze criteria.

3.3.6 Kadernota Duurzame Stedelijke Ontwikkeling

In de kadernota Duurzame Stedelijke Ontwikkeling Culemborg zijn per beleidsveld (onder andere wonen, stedelijke ontwikkeling, architectuur, milieu) ambities geformuleerd voor de wijze waarop invulling moet worden gegeven aan duurzaamheid in de stad. Daarnaast is voor ieder beleidsveld een doelstelling met mogelijke maatregelen aangegeven. De ambities en doelstellingen vormen samen de menukaart voor de aanpak van duurzaamheid in alle nieuwe projecten en reguliere werkzaamheden van de gemeente Culemborg. Duurzame Stedelijke Ontwikkeling moet worden gezien als een inspanningsverplichting.
Daarbij heeft de gemeente Culemborg, evenals een aantal andere gemeenten in de regio, het Convenant Duurzaam Bouwen Rivierenland ondertekend.
In het convenant wordt onder duurzaam bouwen verstaan: 'Het beperken van gezondheids- en milieuschade in alle bestaansfasen van gebouwen, vanaf winning van grondstoffen, het ontwerp en de bouw tot en met het onderhoud, de renovatie en/of sloop van gebouwen'.
Bij de planvorming zal het thema duurzaamheid door de partijen in acht worden genomen. Partijen gaan een inspanningsverplichting aan om nader op te stellen ambities ter zake te realiseren. Bij de nadere uitwerking en concretisering van de opstallen zal een juiste mix op de modules energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde in de GPR (of gelijkwaardig) bepaald worden. Daarbij zal de visie van de uiteindelijke afnemer van de opstallen leidend zijn.

3.3.7 Beleidsvisie externe veiligheid

In de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Culemborg, vastgesteld in augustus 2011, is voor het stationsgebied als ambitie opgenomen dat hier nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, maar daarbij besteedt de gemeente wel nadrukkelijk aandacht aan (alle elementen van) de verantwoording van het groepsrisico voor zover de gemeente daar invloed op kan uitoefenen. In het kader van de planontwikkeling wordt de veiligheidsregio (wettelijke adviseur) en een externe veiligheidsdeskundige vroegtijdig betrokken.
Uitgaande van deze ambitie zijn er mogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied. Het is wel van belang om de veiligheidsregio als wettelijk adviseur zo spoedig mogelijk te betrekken bij de planontwikkeling. Verder is een relevante ambitie dat nieuwe bijzondere kwetsbare objecten (objecten bestemd voor groepen niet of verminderd zelfredzame personen, zoals jonge kinderen, ouderen, personen met een verstandelijke of fysieke beperking) in beginsel niet worden toegestaan binnen nader vast te stellen zones rondom relevante risicobronnen (het spoor, rijksweg A2, de hogedruk aardgasleiding, de brandstofleiding van defensie en de Bevi-inrichtingen) waarbij vluchten de enige zelfredzaamheidsstrategie is.

In voorliggend bestemmingsplan is binnen de bestemming ‘Gemengd’ en ter plaatse van het stationsgebouw het gebruik van de gronden ten behoeve van functies speciaal bedoeld of geschikt voor niet of verminderd zelfredzame doelgroepen uitgesloten.

3.4 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied betreft een herstructurering van de stationsomgeving aan de westzijde van het spoor. De ontwikkeling past binnen het beleid op zowel rijksniveau als provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau.

4 Milieuhygiënische en planologische verantwoording

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het bij het opstellen van een bestemmingsplan verplicht om inzicht te bieden in de relevante planologische en milieuhygiënische aspecten. In dit hoofdstuk is een verantwoording voor deze aspecten opgenomen. De onderzoeken hebben betrekking op de westzijde van het spoor. Hier vindt immers de ontwikkeling plaats. Zoals reeds in de inleiding van dit bestemmingsplan is aangegeven is de oostzijde van het spoor conserverend bestemd. Voor dit gedeelte van het plangebied hoeft vooralsnog geen verantwoording van de planologische en milieuhygiënische aspecten plaats te vinden. Een uitzondering vormt de locatie van de voormalige meubelfabriek Gelderland, waarvoor een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen die de herontwikkeling van deze locatie mogelijk maakt. In de volgende paragrafen wordt dan ook aandacht besteed aan de relevante aspecten voor deze locatie.

4.1 Crisis- en herstelwet

In de 7^{e} tranche van de Crisis- en herstelwet zijn in zeven gemeenten gebieden aangemeld om te experimenteren met een bredere reikwijdte van het bestemmingsplan. Door de bredere reikwijdte kunnen de bestemmingsplannen het karakter van een omgevingsplan (zoals bedoeld in de toekomstige Omgevingswet) krijgen. De 'verbrede bestemmingsplannen' hebben met name tot doel om ontwikkelingen die van groot maatschappelijk belang worden geacht, tot stand te kunnen brengen, ook als daarvoor een afwijking van de huidige wet- en regelgeving noodzakelijk is. De spoorzone in Culemborg is één van deze ontwikkelingen. De ministerraad heeft ingestemd met de 7e tranche van de Crisis- en herstelwet en het besluit ligt voor aan de Tweede Kamer.

Het nieuwe artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet vormt de wettelijke grondslag voor de experimentele ('verbrede') bestemmingsplannen. In het kader van dit experiment mag in de 'verbrede bestemmingsplannen' op onderdelen worden afgeweken van een aantal wetten, waaronder de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening, de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Daarnaast geeft artikel 7c gemeenten de mogelijkheid om in de 'verbrede bestemmingsplannen' regelingen op te nemen die in de huidige bestemmingsplannen niet kunnen worden opgenomen. Er is onder andere bepaald dat in de 'verbrede bestemmingsplannen' regels kunnen worden gesteld waarvan de uitleg afhankelijk wordt gesteld van nader vast te stellen beleidsregels en dat in de bestemmingsplannen eisen kunnen worden opgenomen met betrekking tot het uiterlijk van bouwwerken, die traditioneel uitsluitend via een welstandsnota (eventueel op basis van een beeldkwaliteitplan) kunnen worden gesteld.

Hoewel het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet de mogelijkheid biedt om in voorliggend bestemmingsplan diverse aanvullende regels op te nemen en af te wijken van onderdelen van (onder andere) de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer, heeft dit bestemmingsplan voornamelijk een 'traditioneel' karakter. Er wordt bijvoorbeeld geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om milieuregels in het bestemmingsplan op te nemen. Ook afwijking van de Wet geluidhinder of de Wet milieubeheer is niet aan de orde. Wel is in de regels een directe koppeling gelegd met een door de gemeenteraad vast te stellen beeldkwaliteitplan.

Zoals uit de volgende paragrafen blijkt is onderzoek verricht naar alle relevante milieuaspecten, waaruit is geconcludeerd dat geen van de milieuaspecten een belemmering oplevert voor de beoogde ontwikkeling. In het kader van de wijzigingsbevoegdheid aan de oostzijde van de spoorlijn (locatie voormalige meubelfabriek) dient te zijner tijd nog een aantal onderzoeken te worden verricht, maar gezien de bestaande situatie, in relatie tot de beoogde ontwikkeling, worden op voorhand geen belemmeringen voorzien. Afwijking van de milieuregels is voor onderhavig bestemmingsplan dus niet nodig. De intentie van de ontwikkeling van de spoorzone is overigens ook niet om de grenzen op te zoeken van wat milieuhygiënisch toelaatbaar is. Zo wordt bijvoorbeeld geen woningbouw toegestaan, omdat vanwege de ligging nabij het spoor een goed woon- en leefklimaat niet zonder meer kan worden gegarandeerd en wordt de nieuwe bedrijvigheid in het plangebied beperkt tot de - op deze locatie goed inpasbare - milieucategorieën 1 en 2.

4.2 Onderbouwing programma

4.2.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

De gemeente Culemborg beschouwt de herontwikkeling van de spoorzone als één van de sleutelprojecten die maatschappelijk van belang zijn. Het stationsgebied van Culemborg moet in de toekomst aansluiten bij het aantrekkelijke karakter van de stad als geheel. In voorliggend bestemmingsplan kiest de gemeente Culemborg voor een bestemming ‘Gemengd’ vanuit de overtuiging dat het belangrijk is om de markt maximale vrijheid te geven waar dat mogelijk is, om met slimme combinaties van functies een gebied op een aantrekkelijke manier in te vullen. Dit gebied leent zich uitstekend voor een gemengd programma vanuit de argumenten bereikbaarheid en beschikbare parkeergelegenheid (en dus minder overlast dan op andere plekken), duurzaamheid (vanwege goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer) en flexibiliteit (mogelijk maken van ondernemerschap en economische structuurversterking).

Binnen de bestemming ‘Gemengd’ worden de volgende functies mogelijk gemaakt:

1. stationsgerelateerde detailhandel;
2. grootschalige detailhandel;
3. bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2;
4. leisure in de milieucategorieën 1 en 2;
5. een supermarkt;
6. horeca in de categorieën I t/m IV;

7. kantoren;
8. commerciële en maatschappelijke dienstverlening;
9. maatschappelijke voorzieningen;
10. kleinschalig onderwijs;

en diverse bijbehorende voorzieningen.
De brutovloeroppervlakte van de bebouwing binnen de bestemming 'Gemengd' mag niet meer bedragen dan 17.000 m^2. Na wijziging mag de brutovloeroppervlakte niet meer bedragen dan 22.000 m^2.

Hierna wordt het programma onderbouwd, waarbij onderscheid gemaakt is in de volgende functiegroepen:
1. detailhandel (stationsgerelateerde detailhandel, grootschalige detailhandel en een supermarkt);
2. horeca;
3. bedrijven en kantoren;
4. overige functies.

1. Detailhandel

Supermarkt
In paragraaf 3.3.3 is reeds aangegeven dat de raad van de gemeente Culemborg op 23 juni 2011 de ruimtelijk economische detailhandelsstructuur gewijzigd heeft vastgesteld, conform het richtinggevende kader van 17 februari 2010.

Aanleiding voor de wijziging van de detailhandelsstructuur was de wens om verplaatsing van een supermarkt uit het centrum van Culemborg naar het stationsgebied mogelijk te maken. De effecten van het eventuele vertrek en de mogelijkheden voor een alternatieve invulling van de oude locatie van de supermarkt zijn onderzocht en beschreven in de 'Notitie verkennende analyse mogelijkheden AH-locatie' (NSI ruimtelijk economisch advies, 2 juli 2009).
In deze notitie wordt allereerst ingegaan op de vraag welke aantrekkingskracht AH heeft voor de binnenstad en in hoeverre er sprake is van combinatiebezoek. Er is een uitwisseling geconstateerd tussen de bezoekers van de supermarkt en de binnenstad. Ook uit andere onderzoeken blijkt een mogelijk positief effect van de supermarktaanwezigheid als trekker in een centrum. Gemiddeld brengt één op de vijf bezoekers van supermarkten tevens een bezoek aan de binnenstad (bron: Toekomstvisie detailhandel gemeente Culemborg, 2004). Dit geldt vooral voor de AH. Verplaatsing van de AH zal meer effect hebben op het combinatiebezoek met de winkels in de binnenstad dan verplaatsing van een discounter-supermarkt in het centrum. Een discounter-supermarkt stimuleert vooral combinatiebezoek met de markt. Bij uitplaatsing van beide supermarkten uit het centrum zal het accent voor een bezoek aan de binnenstad verschuiven van doelgericht naar meer recreatief winkelen. In de 'Notitie verkennende analyse mogelijkheden AH-locatie' wordt vervolgens ingegaan op de vraag wat een passende trekker is op de huidige locatie van de AH.

Indien er een non-food trekker wordt geplaatst op de huidige AH-locatie, zal dit het combinatiebezoek met horeca in de binnenstad kunnen versterken. De huidige AH-locatie biedt potentie als bronpunt voor de binnenstad. Een bronpunt is een locatie tegen de binnenstad aan, met voldoende parkeercapaciteit, woningen boven winkels en winkelformules die veel publiek trekken. Vanuit deze bronpunten trekken bezoekers de binnenstad in. Het winkelaanbod in de binnenstad krijgt hierdoor een stimulans, de bezoekersstromen worden beter verdeeld over het totale centrum en de bereikbaarheid van het centrum verbetert. Een dergelijk bronpunt zal stimulerend zijn voor een bezoek aan de binnenstad van Culemborg.

In de 'Notitie verkennende analyse mogelijkheden AH-locatie' wordt de volgende conclusie getrokken: in Culemborg is sprake van combinatiebezoek tussen de huidige AH-supermarkt en de binnenstad. Uit onderzoek is bekend dat een supermarkt een positief effect heeft op de trekkracht van een centrum. Dit geldt ook voor een non-food trekker, die past in het centrum. Overweging voor een trekker in de non-food is dan ook reëel en kan een aanvulling betekenen voor het winkelbestand in het centrum. Wijziging van het winkelbestand zal altijd leiden tot (tijdelijke) verschuiving van koopgedrag. Afhankelijk van de keuze van invulling van de huidige AH-locatie en omgeving zal de huidige bezoekersstroom richting het kernwinkelgebied vanuit de AH-locatie kunnen worden versterkt, Inschatting op basis van de verkennende analyse is, dat met het toevoegen van passend aanbod en het creëren van een bronpunt, goed ingepast in het centrumgebied en met voldoende trekkracht en parkeerruimte voor bezoekers van de binnenstad, een positief effect zal ontstaan voor het centrum van Culemborg.

De verplaatsing van de AH uit het centrum van Culemborg naar het stationsgebied gaat gepaard met een uitbreiding van 700 m^2 w.v.o.. Dit past binnen het onderzoek 'Uitbreidingsmogelijkheden winkelcentrum Parijsch (NSI ruimtelijk en economisch advies, 15 april 2009), dat in het kader van de uitbreiding van winkelcentrum Parijsch is verricht. Hierin is aangegeven dat de marktruimte in de dagelijkse sector in Culemborg 1.220 m^2 w.v.o. bedraagt. Het betreft marktruimte buiten de binnenstad, verdeeld over drie locaties: Chopinplein, winkelcentrum Parijsch en 'overig Culemborg'. In het deel 'overig Culemborg' is in het raadsbesluit van 23 juni 2011 een uitbreiding vastgesteld van 700 m^2 w.v.o..

De mogelijkheden die het gemeentelijk beleid biedt voor vestiging van een supermarkt in de westelijke spoorzone, inclusief uitbreiding van het aantal w.v.o., zijn vertaald in voorliggend bestemmingsplan. De maximale toegestane winkelvloeroppervlakte van de supermarkt bedraagt 2.000 m^2 w.v.o.. Er is geen sprake van het toevoegen van een supermarkt, maar van een verplaatsing, die gepaard gaat met een uitbreiding van het aantal m^2. Voor de vrijkomende AH-locatie wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld, waarin expliciet wordt geregeld dat daar geen supermarkt gevestigd mag worden.

Stationsgerelateerde detailhandel
In het raadsbesluit van 23 juni 2011, waarin de ruimtelijk economische detailhandelsstructuur gewijzigd is vastgesteld, is tevens aangegeven dat de verplaatsing van de AH naar het stationsgebied gepaard gaat met het toestaan van een beperkte oppervlakte (maximaal 600 m^2 w.v.o.) aan stationsgerelateerde detailhandel. De mogelijkheden die het gemeentelijk beleid biedt voor vestiging van stationsgerelateerde detailhandel in de westelijke spoorzone zijn vertaald in voorliggend bestemmingsplan. De maximale toegestane winkelvloeroppervlakte van de stationsgerelateerde detailhandel bedraagt 600 m^2 w.v.o..

Grootschalige detailhandel
In de Toekomstvisie detailhandel is aangegeven dat het bedrijventerrein Pavijen in de gemeente Culemborg dè locatie is waar de grootschalige detailhandel is geconcentreerd. Kenmerkend is het grote aantal meubelbedrijven. Er wordt dan ook gesproken over ‘Culemborg Meubelstad’. Op Pavijen is nieuwvestiging van grootschalige detailhandel uitsluitend in een zone in het noordoosten van het bedrijventerrein (bebouwing langs de Antonie van Diemenstraat) toegestaan, onder bepaalde voorwaarden. Hierbij gaat het om detailhandel in de vorm van bouwmarkten en detailhandel in keukens, sanitair en woninginrichting. Op het gehele bedrijventerrein Pavijen is nieuwvestiging van grootschalige detailhandel in auto’s, boten en/of caravans toegestaan.

Door het toestaan van nieuwe grootschalige detailhandel in de westelijke spoorzone wordt het concentratiegebied voor grootschalige detailhandel op Pavijen vergroot. De ontwikkeling in de westelijke spoorzone zorgt voor een versterking van de uitstraling, de sfeer en de presentatie van ‘Culemborg Meubelstad’. Daarnaast is het een zeer geschikte locatie voor de vestiging van grootschalige detailhandel: het is goed bereikbaar, ook voor het regionale verkeer, en er zijn voldoende parkeerplaatsen.

De mogelijkheden die het gemeentelijk beleid biedt voor vestiging van grootschalige detailhandel in de westelijke spoorzone zijn vertaald in voorliggend bestemmingsplan. De maximale toegestane winkelvloeroppervlakte van de grootschalige detailhandel bedraagt 7.000 m^2 w.v.o..

Conclusie
Het plan voor de westelijke spoorzone zal niet leiden tot een duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau in de gemeente Culemborg en het ondernemersklimaat in de dagelijkse sector. Er blijft voldoende aanbod en variatie in de dagelijkse sector op acceptabele afstand van de (Culemborgse) consument bestaan. Bovendien is reguliere detailhandel in dit bestemmingsplan expliciet uitgesloten. Er ontstaat dus geen nieuw winkelgebied, concurrerend met de binnenstad, winkelcentrum Parijsch of winkelcentrum Chopinplein vanwege het andere karakter van winkels die mogen worden gevestigd (stationsgebonden detailhandel en grootschalige detailhandel).

De supermarkt in de spoorzone concurreert wel met de andere supermarkten in Culemborg. Dit valt echter onder de reguliere marktwerking.

2. Horeca

In paragraaf 3.3.2 is reeds aangegeven dat horeca in de categorieën I t/m IV in de spoorzone past binnen het gemeentelijk beleid, mits voldaan wordt aan enkele voorwaarden. In de spoorzone kan voldaan kan worden aan de genoemde voorwaarden betreffende ontsluitingsmogelijkheden, parkeergelegenheid, waarborging van de openbare orde en woon- en leefklimaat.

De gemeente Culemborg is zich bewust van het risico dat horecafuncties die in de spoorzone worden gecreëerd, elders in Culemborg toch zouden kunnen leiden tot leegstand.
De gemeente wil dit zo veel mogelijk voorkomen en maximeert om die reden in voorliggend bestemmingsplan de oppervlakte van de toegestane horeca in de categorieën I, II en IV. Horeca in de categorie IV (hotel) wordt niet gemaximeerd, in verband met het ontbreken van concurrentie elders in Culemborg.

Ter onderbouwing van de behoefte aan horeca is door NSI ruimtelijk economisch advies het rapport ‘Horeca in de spoorzone’, d.d. 14 februari 2013 opgesteld. Dit rapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. De conclusie is als volgt.

In navolging van de notitie van de gemeente Culemborg (Memo horeca in spoorzone, 5 december 2012) wordt in dit onderzoek eveneens bevestigd dat vestiging van horeca in de spoorzone mogelijk is voor de categorieën I t/m IV. Logiesverstrekkers (categorie III) zijn in aanvulling op de bestaande hoofdinfrastructuur en daarom volledig toelaatbaar. Voor de categorieën I, II en IV geldt dat dit moet passen in de horecastructuur van Culemborg, zonder dat dit de bestaande structuur aantast. Voor alle categorieën geldt dat er beperkt overlast voor woon-/leefklimaat en openbare orde verwacht wordt. Dit dient voor alle nieuwe bestemmingen in de bestemmingsplanprocedure nader te worden onderbouwd.

De gemeente streeft in haar beleid naar een versterking van de huidige horecastructuur in Culemborg. De gemeente zet daarom in op een versterkt horecaaanbod (kwalitatief en kwantitatief) in het centrum, waardoor de trekkracht van de horeca wordt verstevigd en opgetrokken naar een bovenlokale functie. Tevens zet de gemeente in op versterking van de toeristische functie. Dit zou de huidige zwakke positie van de Culemborgse horeca moeten versterken. Want de positie van de horeca in Culemborg is kwetsbaar, zeker in combinatie met de huidige economische situatie en de opkomende vergrijzing en krimp van de bevolkingsomvang.

Mogelijkheden voor horeca in de spoorzone zijn niet los te zien van de ontwikkeling van het centrum.

De extra impuls aan de horeca in het centrum, zoals benoemd in het horecabeleid, is dan ook een voorwaarde voor ontwikkelingsmogelijkheden van horeca in de spoorzone. Blijft het effect hiervan uit, dan zal er bij eenzijdige ontwikkeling van horeca in de spoorzone mogelijk sprake zijn van 'duurzame ontwrichting' van de horecastructuur in Culemborg. Voor behoud en versterking van de horecastructuur gaat het om een combinatie van versterking van het centrum en ontwikkeling van nieuw (aanvullend) aanbod in de Spoorzone. Verdere implementatie van het horecabeleid, ondersteund met een actueel kwaliteitsbeeld van de horeca, wordt dan ook geadviseerd.

Op basis van de huidige inzichten en gemaakte aannames ten aanzien van marktpositie, vergroten trekkracht, te voeren beleid en actuele economische situatie, is er een maximale ruimte van 2.400- 4.700 m² bruto vloeroppervlakte geschat. Deze marktruimte is de ruimte in de (gehele) gemeente Culemborg voor nieuw aanbod. Verplaatsen van bestaand aanbod naar bijvoorbeeld de spoorzone is hier niet bij inbegrepen.

De gewenste marktvraag (6.500 m² bruto vloeroppervlakte) overstijgt de marktruimte voor nieuwe meters. De ruimte in de markt voor horeca is sterk afhankelijk van het uit te voeren gemeentelijk beleid. Daarnaast wordt deze marktruimte beïnvloed door het heersende economische tij. Door de gewenste marktvraag (deels) in te vullen met verplaatsing van bestaande aanbieders die nu solitair zijn gevestigd naar de spoorzone, is de marktvraag mogelijk beter inpasbaar. Dit zou betekenen dat de marktvraag bestaat uit deels nieuwe en deels bestaande meters.

Door het toestaan van horeca in de categorieën I tot en met IV in de westelijke spoorzone wordt aangesloten op de conclusie van het onderzoek van NSI ruimtelijk economisch advies. De maximale horecaruimte van 4.700 m^2 wordt toegekend aan de spoorzone, waarbij 4.200 m^2 is gereserveerd voor de westelijke spoorzone en 500 m^2 voor de oostelijke spoorzone (toekomstige ontwikkeling meubelfabriek). Hierbij gaat het om horeca in de categorieën I, II en IV.

3. Bedrijven en kantoren

In de westelijke spoorzone worden kleinschalige bedrijvigheid en kantoren toegestaan. Het plangebied vormt ruimtelijk gezien het westelijk deel van het bedrijventerrein Pavijen. De spoorlijn vormt de grens tussen Pavijen en de woongebieden in het oosten van Culemborg. Door uitsluitend bedrijvigheid, passend bij de stationsfunctie en in een lage milieucategorie (1 en 2) toe te staan, ontstaat als het ware een overgang van het bedrijventerrein Pavijen naar de woongebieden ten oosten van de spoorlijn. De toekomstige bedrijven zijn goed bereikbaar, ook voor regionaal verkeer, en er zijn voldoende parkeerplaatsen.
De gemeente Culemborg heeft momenteel geen 'kantorenpark', oftewel een concentratie van kantoren. Herontwikkeling van de westelijke spoorzone biedt een kans om hier een concentratie van kantoren te realiseren. Kantoren passen uitstekend binnen de spoorzone.

Zij hebben een representatieve uitstraling en dragen dan ook bij aan de beeldkwaliteit van het gebied. Daarnaast is de locatie zeer goed bereikbaar, zowel per openbaar vervoer als per auto en voor het langzaam verkeer, en zijn er voldoende parkeerplaatsen. Door het faciliteren van kantoorruimte in de westelijke spoorzone worden bestaande solitaire kantoren in de gemeente gestimuleerd te verplaatsen naar dit gebied. Dit biedt weer mogelijkheden om bestaande kantoorlocaties te herbestemmen.

4. Overige functies

In de westelijke spoorzone worden overige functies, zoals leisure, commerciële en maatschappelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen toegestaan.
De gemeente Culemborg is zich bewust van het risico dat functies die in de spoorzone worden gecreëerd elders in Culemborg zouden kunnen leiden tot leegstand. Voor wat betreft de overige, hiervoor genoemde functies voorziet de gemeente weinig risico, omdat het gebied een ander type van deze functies aantrekt dan reeds in de stad aanwezig.

4.2.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

De herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek aan de oostzijde van de spoorlijn wordt in dit bestemmingsplan niet rechtstreeks mogelijk gemaakt, maar via een wijzigingsbevoegdheid. Na wijziging zijn de volgende functies toegestaan:

1. bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2;
2. horeca in de categorieën I, II en IV tot een oppervlakte van maximaal 500 m^2;
3. commerciële dienstverlening;
4. maatschappelijke dienstverlening en voorzieningen;
5. kleinschalig onderwijs;
6. kantoren;

en diverse bijbehorende voorzieningen.

In paragraaf 4.1.1 is reeds een motivatie opgenomen voor het programma aan de westzijde van de spoorlijn. Dezelfde motivatie geldt voor het programma ter plaatse van de voormalige meubelfabriek aan de oostzijde van de spoorlijn na wijziging.

4.3 Bodem

Voor elke functiewijziging, al dan niet naar een gevoelige functie, dient een onderzoek te worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. De bodem moet geschikt zijn voor het voorgenomen gebruik.

4.3.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

Door NIPA milieutechniek b.v. zijn diverse bodemonderzoeken verricht. De rapportages zijn als bijlagen opgenomen. Hierna zijn de conclusies vermeld.

Actualiserend en nader bodemonderzoek
Dit onderzoek, d.d. 30 maart 2012, is een combinatie van gegevens verkregen uit eerder uitgevoerde bodemonderzoeken en een eind 2011 uitgevoerd actualiserend grondwateronderzoek.

De voormalige stortplaats aan de Parallelweg West te Culemborg betreft een geval van ernstige bodemverontreiniging. Bij het huidige en toekomstige gebruik treden geen actuele risico's op. Sanering hoeft dan ook niet met spoed plaats te vinden. De verontreinigingen in de stort zijn nauwelijks mobiel. Barium en kwik zijn hierbij echter een aandachtspunt.
Ten behoeve van de herontwikkeling van de locatie dient een saneringsplan te worden opgesteld. De omvang van de sterke verontreiniging met barium is niet vastgesteld, maar gezien de overwegend licht tot matig verhoogde bariumconcentraties in de overige peilbuizen wordt nader onderzoek niet zinvol geacht.

Saneringsplan
Het saneringsplan, d.d. 2 april 2012, is opgesteld in verband met de voorgenomen herontwikkeling van de voormalige stortplaats aan de Parallelweg West. Het stortlichaam heeft een oppervlakte van circa 9.200 m^2 en bevindt zich tot een diepte van maximaal 2,5 meter - huidig maaiveld. Het grondwater in de stort is niet noemenswaardig verontreinigd. Op de locatie is sprake van kwel.

De start van de herinrichting en de daarmee samenhangende sanering is gepland voor 2013. De herinrichting en sanering zullen doorlopen tot in 2016.
De stortplaats wordt functioneel gesaneerd wat inhoudt dat sanering zal plaatsvinden door het vrijwel geheel bebouwen en verharden van de locatie.
Grond en stortmateriaal die vrijkomen bij de aanleg van kabel- en leidingsleuven en funderingen worden binnen het geval van de stortplaats herschikt. Het maaiveld wordt zoveel verhoogd dat geen afvoer van verontreinigde grond en stortmateriaal plaatsvindt. Ter plaatse van eventuele beplantingsvakken wordt een leeflaag aangebracht met een dikte van minimaal 0,5 meter die voldoet aan de bodemfunctieklasse industrie. In een plan van aanpak zal de sanering nader ingevuld worden. Voor de fundering wordt gebruik gemaakt van prefabpalen zonder een verzwaarde punt, zodat een voldoende afdichting van de 'heigaten' plaatsvindt.

Voor de locatie is geen actieve nazorg noodzakelijk, omdat de verontreinigingen immobiel zijn. Het gebruik van de locatie kent wel gebruiksbeperkingen. Tevens blijft de locatie geregistreerd bij het kadaster.

Conclusie
Indien de locatie gesaneerd wordt conform het saneringsplan bestaan er vanuit het oogpunt van bodemkwaliteit geen belemmeringen meer voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.3.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

Verkennend bodemonderzoek
Door Bodex Milieu B.V. is een verkennend bodemonderzoek verricht. De rapportage, d.d. 21 januari 2014, is als bijlage opgenomen. Hierna is de conclusie vermeld.

Bovengrond
Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat over vrijwel het gehele terrein in de bovengrond zwakke tot sterke bijmengingen van puin en kolengruis (plaatselijke sintels) worden aangetroffen. In de bovengrond (tot circa 1 m-mv) worden overwegend lichte (overschrijdingen van de achtergrondwaarden) tot sterke (overschrijdingen van de interventiewaarden) verontreinigingen met zware metalen (koper, lood en zink) en PAK aangetoond. Deze verontreinigingen zijn mogelijk in verband te brengen met de aangetroffen bijmengingen van puin, kolengruis en sintels. Ter plaatse van deellocatie E (voormalige spuiterij) is een sterke verontreiniging met xylenen en een lichte verontreiniging met ethylbenzeen aangetoond.

Ondergrond
Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat in de ondergrond (vanaf 1 m-mv) geen van de geanalyseerde parameters sterk verhoogd zijn aangetoond. Plaatselijk zijn lichte verontreinigingen van PCB, nikkel en kwik aangetoond.

Grondwater
Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat in de grondwatermonsters PB104-1-1 en PB1101-1-1 verkregen uit de peilbuizen, respectievelijk PB104 en PB1101 een lichte verontreiniging met (overschrijding streefwaarde) barium is aangetoond. In het grondwatermonster PB901-1-1 zijn lichte verontreinigingen met barium, zink, xylenen, 1,1,1-trichloorethaan en 1,1-dichlooretheen aangetoond. In het grondwater uit de peilbuizen Pb703 en PB905 zijn geen parameters in verhoogde concentraties aangetoond.

Toetsing hypothese
De voor onderhavige locatie opgestelde hypothese(s) dat de locatie verdacht is verontreinigd te zijn kan worden bevestigd. Ter plaatse van nagenoeg alle deellocaties en het overige terrein zijn in de bovengrond, tot circa 1,0 m-mv, matige tot sterke verontreinigingen met zware metalen (lood of zink) en/of PAK aangetoond. Veelal kunnen deze verontreinigingen worden gerelateerd aan de aangetroffen bijmengingen van puin en kolengruis. Specifieke verdachte stoffen als oplosmiddelen of cyanide bij de diverse deellocaties zijn niet verhoogd aangetoond, met uitzondering van de bovengrond bij deellocatie E, de voormalige spuiterij.

Aanbevelingen
De in het bodemonderzoek aangetoonde achtergrond- en interventiewaardeoverschrijdingen zijn dermate hoog dat aanvullend onderzoek of nader onderzoek noodzakelijk wordt geacht. Hierbij wordt opgemerkt dat de aangetoonde verontreinigingen met zware metalen en PAK, gezien de historie van het terrein en de aard van de verontreiniging (sterk verontreinigde puin- en kolengruis houdende bovengrond) mogelijk als één geval van bodemverontreiniging kunnen worden beschouwd. Aanbevolen wordt een nader bodemonderzoek concreet af te stemmen op de beoogde ontwikkelingen van het perceel.
Naast een verontreiniging met zware metalen en PAK is ter plaatse van deellocatie E (voormalige spuiterij) een sterke verontreiniging met xylenen in de grond aangetoond. Deze verontreiniging zal ook in een aanvullend traject nader onderzocht moeten worden. Hierbij zal een onderzoek naar mogelijke verontreinigingen in het grondwater aanvullend moeten plaatsvinden.
Als gevolg van ondoordringbare lagen, sterke bijmengingen van puin of mogelijk aanwezige oude funderingen is het niet mogelijk gebleken om een volledig onderzoek ter plaatse van de deellocaties F (ondergrondse tank) en H (voormalige opslag lak) uit te voeren. Afhankelijk van de toekomstige inrichtingsplannen kan het noodzakelijk zijn deze deellocaties alsnog te onderzoeken. Ten aanzien van dit aanvullend onderzoek wordt aanbevolen in overleg te treden met het bevoegde gezag om hiervoor een onderzoeksstrategie af te stemmen.

Conclusie
Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat er geen sprake mag zijn van milieuhygiënische belemmeringen. Te zijner tijd dient er dan ook een aanvullend bodemonderzoek verricht te worden.

4.4 Geluid

4.4.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

In voorliggend bestemmingsplan worden diverse functies toegestaan. De toegestane functies zijn, met uitzondering van maatschappelijke voorzieningen, niet geluidgevoelig.
Een aantal maatschappelijke voorzieningen is als geluidgevoelig aan te merken. In het Besluit geluidhinder zijn de volgende gebouwen als 'ander geluidsgevoelig gebouw' aangewezen: onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven. Dit betreffen allemaal functies speciaal bedoeld of geschikt voor niet of verminderd zelfredzame doelgroepen, met uitzondering van onderwijsgebouwen. Functies speciaal bedoeld of geschikt voor niet of verminderd zelfredzame personen, zijn in dit bestemmingsplan niet toegestaan. Ook grootschalige onderwijsgebouwen zijn in dit bestemmingsplan niet toegestaan. Kleinschalige onderwijsvoorzieningen (voor workshops, seminars, ateliers etc.) zijn wel toegestaan. Vanwege de kleinschaligheid worden deze voorzieningen niet beschouwd als geluidsgevoelige functies.
Omdat er geen geluidsgevoelige functies gerealiseerd kunnen worden, is een geluidsonderzoek in dat kader niet noodzakelijk.

De voorgenomen ontwikkeling leidt echter tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Om die reden is een geluidsonderzoek noodzakelijk.
Door Goudappel Coffeng is een akoestisch onderzoek verricht. De rapportage, d.d. 4 december 2013, is als bijlage opgenomen. Hierna is de conclusie vermeld.

De volgende tabel geeft een overzicht van de belangrijkste bevindingen van het akoestisch onderzoek.

Geluidsbron	**Resultaten**	**Oplossingsrichtingen**
Parallelweg West - Otto van Reesweg	toename geluidsbelasting tot +5 dB	– geluidsreducerend asfalt over ca. 700 meter – geluidsisolatie woningen
Parallelweg Oost	geen toenames geluidsbelasting	n.v.t.
Wethouder Schoutenweg - Tunnelweg - Stationssingel	toename geluidsbelasting 1 dB in maximale situatie t.o.v. referentie akoestiek	door aanleg kwartaansluiting N320 geen toename meer
Industrieweg	toename geluidsbelasting 1 dB	– relatie met geluidssituatie Parallelweg West – toepassen asfaltverharding i.p.v. elementen
Beesdseweg - Rolweg	toename geluidsbelasting 2 dB	– geluidsreducerend asfalt niet goed mogelijk i.v.m. kruispunten – geluidsisolatie woningen
Provinciale Weg N320	geen toenames geluidsbelasting ten gevolge van ontwikkeling spoorzone	n.v.t.

Tabel: overzicht bevindingen akoestisch onderzoek

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat langs de Parallelweg West en de route Beesdseweg/Rolweg sprake is van een significante toename van de geluidsbelasting. Het treffen van maatregelen is vanuit de Wet geluidhinder niet verplicht, maar dient te worden afgewogen in overleg met het bevoegd gezag.
De ontwikkelaar is in overleg met de gemeente getreden om te bepalen of hier sprake is van een aanvaardbare situatie. De conclusies van dit overleg zijn als volgt:

- De ontwikkelaar is aan zet voor het onderzoek naar maatregelen bij woningen op de Parallelweg West en de Beesdseweg en Rolweg. Afhankelijk van de mogelijkheden en de kosten dienen deze maatregelen ook daadwerkelijk te worden uitgevoerd. Voor de woning aan de Parallelweg West 18 zijn maatregelen onvermijdelijk. Uiterlijk ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan zal duidelijk moeten zijn hoe de toename in de geluidbelasting kan en zal worden gecompenseerd.
- Het precieze tijdstip van uitvoering van de maatregelen kan nader worden bepaald. Wel moet ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan zeker zijn gesteld dat de maatregelen kunnen en zullen worden uitgevoerd.

- De gemeente zal besluitvorming voorbereiden om op natuurlijke momenten (denk aan groot onderhoud) zorg te dragen voor stillere wegdektypen op respectievelijk de Jan van Riebeeckstraat, Otto van Reesweg, Wethouder Schoutenweg en Stationsweg en verder bezien of de klinkerbestrating op de Stationssingel stiller kan worden.

Conclusie
Indien er passende maatregelen worden getroffen bestaan er vanuit het oogpunt van geluid geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan dient er duidelijkheid te zijn over de te nemen maatregelen.

4.4.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

De toekomstige functies aan de oostzijde van de spoorlijn die binnen de wijzigingsbevoegdheid worden toegestaan zijn niet geluidsgevoelig. De voorgenomen ontwikkeling leidt echter wel tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Om die reden is een geluidsonderzoek noodzakelijk.

Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat er geen sprake mag zijn van milieuhygiënische belemmeringen. Te zijner tijd dient dan ook bekeken te worden of er sprake is van een aanvaardbare situatie. In overleg met het bevoegd gezag dient afgewogen te worden of er maatregelen getroffen moeten worden en zo ja, welke.

4.5 Luchtkwaliteit

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de ‘Wet luchtkwaliteit’) bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}).

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor een nieuwe ontwikkeling. Dit is het geval wanneer:

1. een ontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit;
2. ten gevolge van een ontwikkeling de concentraties van de betreffende stoffen verbeteren of ten minste gelijk blijven;
3. een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties van de betreffende stoffen in de buitenlucht;
4. een ontwikkeling past binnen een vastgesteld programma (zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip ‘niet in betekenende mate’ is vastgelegd in het ‘Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’ en de ‘Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’.
In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als ‘niet in betekenende mate’ worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

4.5.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Om die reden is een luchtkwaliteitsonderzoek noodzakelijk.

Door Goudappel Coffeng is een onderzoek luchtkwaliteit verricht. De rapportage, d.d. 4 december 2013, is als bijlage opgenomen. Hierna is de conclusie vermeld.

Aan de hand van het CAR II-model zijn de concentraties stikstofdioxide en fijn stof berekend. Tevens is het aantal overschrijdingsdagen van de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof beschouwd. In geen geval is sprake van een overschrijding van de norm voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide, de jaargemiddelde concentratie fijn stof, of het aantal overschrijdingsdagen van de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof. De luchtkwaliteit vormt dan ook geen probleem voor de uitvoering van de plannen.

Conclusie
Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit bestaan geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.5.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Om die reden is een luchtkwaliteitsonderzoek noodzakelijk.

Door Goudappel Coffeng is een onderzoek luchtkwaliteit voor de ontwikkeling aan de westzijde van de spoorlijn verricht. Uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit geen probleem vormt voor de uitvoering van de plannen. De verwachting is dan ook dat de herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek niet leidt tot problemen m.b.t. de luchtkwaliteit.
Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat er geen sprake mag zijn van milieuhygiënische belemmeringen. Te zijner tijd dient dan ook bekeken te worden of de luchtkwaliteit een belemmering vormt voor de ontwikkeling.

4.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen.

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (o.a. van gevaarlijke stoffen). Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden.
Risicobronnen kunnen onderscheiden worden in risicovolle inrichtingen (o.a. l.p.g.-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen (via wegen, spoorwegen, waterwegen) en leidingen (o.a. aardgas, vloeibare brandstof en elektriciteit).
Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicobron en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een persoon die (onafgebroken aanwezig en onbeschermd) op een bepaalde plaats overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit. Het GR bestaat uit de cumulatieve kans per jaar dat een groep van een bepaalde omvang overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit.

4.6.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

Door Oranjewoud is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. Het rapport, d.d. februari 2013, is als bijlage opgenomen. Hierna volgt een samenvatting.

In en nabij het plangebied zijn twee risicobronnen aanwezig: de spoorlijn Utrecht-Geldermalsen en een hogedruk-aardgastransportleiding van de Gasunie. Conform de desbetreffende wet- en regelgeving dient daarom het aspect externe veiligheid beschouwd te worden. Hierbij is ook aangesloten bij het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid (paragraaf 3.3.7).

Plaatsgebonden risico

De PR 10^{-6} contour van geen van de risicobronnen reikt tot het ontwikkelgebied. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering.

Groepsrisico

Het groepsrisico van de aanwezige risicobronnen is relatief laag. Ten aanzien van het spoor is sprake van een (kleine) toename. Ten aanzien van de hogedruk-aardgastransportleiding niet. Groepsrisicoverantwoording ten aanzien van alle risicobronnen is verplicht.

Groepsrisicoverantwoording

In de rapportage zijn de elementen van de verantwoordingsplicht aangedragen. Ten aanzien van de ruimtelijke procedure wordt aanbevolen groepen zeer beperkt zelfredzame personen uit te sluiten. Daarnaast zijn er veiligheidsmaatregelen mogelijk welke niet te borgen zijn in deze ruimtelijke procedure:

1. beperken van glasoppervlakken aan de risicozijde van de geprojecteerde bebouwing;
2. mechanische ventilatiesystemen (automatisch) afschakelbaar maken;
3. ontruimingsprocedures en -oefeningen kantoorgebouwen afstemmen op externe veiligheid (risicocommunicatie met BHV-organisaties).
4. ontruimingsprocedures en -oefeningen station en stationsgebouwen afstemmen op externe veiligheid.

Geadviseerd wordt met de initiatiefnemer een overeenkomst te sluiten over het kunnen afschakelen van de mechanische ventilatie. Tevens wordt aan de initiatiefnemer geadviseerd om in de huurovereenkomsten vast te leggen dat ontruimingsplannen voorzien worden van een onderdeel externe veiligheid.

Omdat deze maatregelen niet te borgen zijn in deze ruimtelijke procedure maken ze om juridische reden ook geen onderdeel uit van de formele groepsrisicoverantwoording. Wel kunnen de maatregelen meegenomen in verdere fases van het planproces.

Ten slotte wordt opgemerkt dat bij het beoordelen van de straks te verlenen omgevingsvergunningen de interne vluchtwegen en nooduitgangen worden beoordeeld.

Advies Veiligheidsregio Gelderland-Zuid
De Veiligheidsregio Gelderland-Zuid heeft op 7 maart 2013 per brief advies gegeven met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone Culemborg. Het advies is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Uit de analyse van de Veiligheidsregio blijkt dat, als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor door Culemborg, calamiteiten denkbaar zijn met zeer grote effecten. De kans op dergelijke calamiteiten is echter zeer klein.

De mogelijkheden voor de rampenbestrijding bij deze calamiteiten zijn op bepaalde punten beperkt:
- Voor alle maatscenario's geldt dat de bereikbaarheid van de calamiteiten op het spoor niet optimaal is.
  Door de nu geplande ontwikkelingen moet dit in ieder geval niet verslechteren. In de bijlagen bij het advies worden hier aanbevelingen voor gegeven.
- Bluswater is in voldoende mate aanwezig voor het scenario plasbrand en voor een eerste inzet van de eerst aankomende voertuigen. Ter hoogte van het nieuw te ontwikkelen complex is echter een aanvullende voorziening (bij voorkeur een geboorde put in combinatie met een droge blusleiding parallel aan het spoor) gewenst. Voor stabilisatie van de scenario's voor toxisch gas en brandbaar gas zal gebruik gemaakt moeten worden van open water. Dat is in de omgeving van het plangebied in ruime mate beschikbaar.
- Voor twee maatscenario's (toxisch gas en brandbaar gas) geldt dat het aantal te verwachten slachtoffers de mogelijkheden van de rampenbestrijdingsorganisatie te boven gaat.

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid in het plangebied kunnen geoptimaliseerd worden door uitsluiting van functies specifiek gericht op verminderd zelfredzame personen, bouwkundige maatregelen en risicocommunicatie. Ter verbetering van de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en de zelfredzaamheid van burgers, zijn in de analyse in de bijlage mogelijke maatregelen benoemd.

De Veiligheidsregio wijst de gemeente Culemborg er op dat, hoewel deze maatregelen bijdragen aan het terugdringen van de risico's, de risico's niet tot nul kunnen worden gereduceerd. Ook na het treffen van de benoemde maatregelen kunnen zich calamiteiten voordoen waarbij de mogelijkheden voor de rampenbestrijding worden overstegen. Het is aan het bevoegd gezag dit risico expliciet te accepteren en in het ruimtelijk besluit te verantwoorden binnen de verantwoordingsplicht groepsrisico.

Conclusie
In voorliggend bestemmingsplan is binnen de bestemming ‘Gemengd’ en ter plaatse van het stationsgebouw het gebruik van de gronden ten behoeve van functies speciaal bedoeld of geschikt voor niet of verminderd zelfredzame doelgroepen uitgesloten. Vanuit het oogpunt van externe veiligheid worden er dan ook geen belemmeringen meer verwacht voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.6.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

Nabij de voormalige meubelfabriek zijn risicobronnen aanwezig, waaronder de spoorlijn Utrecht-Geldermalsen en een hogedruk-aardgastransportleiding van de Gasunie. Conform de desbetreffende wet- en regelgeving en conform het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid (paragraaf 3.3.7) dient het aspect externe veiligheid beschouwd te worden. Gezien het feit dat er een wijzigingsbevoegdheid voor deze locatie is opgenomen, kan een specifiek onderzoek naar externe veiligheid doorgeschoven worden naar het moment van het maken van het wijzigingsplan. Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat er geen sprake mag zijn van milieuhygiënische belemmeringen. Ook is het gebruik van gronden ten behoeve van functies speciaal bedoeld of geschikt voor niet of verminderd zelfredzame doelgroepen uitgesloten.

De Veiligheidsregio Gelderland-Zuid heeft per brief d.d. 20 maart 2013 aangegeven dat de gemeente Culemborg in overweging dient te nemen dat door het toestaan van bijeenkomsten van grote(re) groepen op deze locatie het groepsrisico (licht) toeneemt. Concreet betekent dit dat bij een ongeval met gevaarlijke stoffen ter hoogte van de voormalige meubelfabriek veel slachtoffers onder de bezoekers van de evenementen kunnen vallen, met de aantekening dat de kans op een dergelijk ongeval zeer klein is. De Veiligheidsregio adviseert dit in het kader van de verantwoording van het groepsrisico mee te nemen.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

Er dient een noodzakelijke ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming en/of vergroting van de leefkwaliteit. De milieuhinder van bedrijven dient te worden geanalyseerd op hun invloed op mogelijke ontwikkelingen. Indien milieubelastende functies in het plangebied mogelijk worden gemaakt, dient de invloed op de omgeving inzichtelijk te worden gemaakt.
De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (uitgave 2009). In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen die informatie geeft over de milieukenmerken van typen bedrijven. Vervolgens wordt in de lijst op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, gevaar en verkeer) een indicatie gegeven van de afstanden tussen bedrijfstypen en een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals rustig buitengebied), waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Deze afstand is gebaseerd op de grootste indicatieve afstand. De lijst is algemeen geaccepteerd als uitgangspunt bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6.1	1.500 m	1.000 m

Tabel: richtafstanden milieucategorie tot omgevingstype (Bron: Bedrijven en milieuzonering, 2009)

Naast het omgevingstype 'rustige woonwijk' wordt het omgevingstype 'gemengd gebied' onderscheiden. Een gemengd gebied is een gebied met een matig tot sterke functiemenging. Gebieden die direct langs de hoofdontsluiting liggen behoren eveneens tot het omgevingstype 'gemengd gebied'.

4.7.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

De omliggende functies vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.
De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied betreft bebouwing waar gemengde functies zijn toegestaan. De te hanteren richtafstand voor dergelijke functies, zoals in de VNG-brochure is opgenomen, bedraagt maximaal 30 meter.

Aangezien in dit geval sprake is van een gemengd gebied (gebied met functiemenging dat ligt langs een hoofdontsluiting), bedraagt de richtafstand 10 meter. De afstand van de gemengde bestemming tot de dichtstbijzijnde woningen (aan de noord- en zuidzijde) bedraagt meer dan 10 meter. De verwachting op basis van de systematiek van de VNG-brochure is dan ook dat er een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd kan worden.
De voorgenomen ontwikkeling leidt echter wel tot een toename van het aantal verkeersbewegingen, wat invloed kan hebben op het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen, met name voor wat betreft de aspecten geluid en lucht. In de paragrafen 4.2 en 4.3 wordt hier nader op ingegaan.

Conclusie
De verwachting is dat er geen sprake is van belemmeringen vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering.

4.7.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

In paragraaf 4.6.1 is reeds een motivatie opgenomen voor de ontwikkeling aan de westzijde van de spoorlijn voor wat betreft het aspect bedrijven en milieuzonering.

Dezelfde motivatie geldt voor de ontwikkeling ter plaatse van de voormalige meubelfabriek aan de oostzijde van de spoorlijn na wijziging. Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat er geen sprake mag zijn van milieuhygienische belemmeringen.

4.8 Kabels, leidingen en straalpaden

In het plangebied bevinden zich twee leidingen die planologisch relevant zijn. Het betreffen een rioolpersleiding van het waterschap en een hogedruk gasleiding van de Gasunie aan de oostzijde van het plangebied, ter plaatse van de Parallelweg Oost. De rioolpersleiding loopt vanaf de waterzuivering naar de Lek.
Voor beide leidingen geldt een beschermingszone waarbinnen geen bebouwing mag worden opgericht.

De betreffende tracés zijn op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan opgenomen. Ook de bijbehorende beschermingszones (4 meter aan weerzijden van de leidingen) zijn opgenomen. De ontwikkeling wordt aan de westzijde van de spoorlijn gerealiseerd, waardoor geen sprake is van een belemmering.

Over het plangebied lopen geen straalpaden.

Conclusie
Er zijn geen kabels, leidingen en straalpaden aanwezig die een belemmering vormen voor de ontwikkeling.

4.9 Verkeer en parkeren

4.9.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

Verkeer

De ontwikkelingslocatie wordt direct ontsloten op de Parallelweg West. De realisatie van de gemengde bestemming brengt een toename van het aantal verkeersbewegingen met zich mee.
Er is door Goudappel Coffeng een onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling van de spoorzone. Het rapport d.d. 22 augustus 2013 is als bijlage toegevoegd. Hierna volgen de conclusies en aanbevelingen.

De huidige verkeersproductie van het plangebied is 1.956 mvt/etmaal. In het 'worst case'-scenario neemt dit aantal toe tot 13.366 mvt/etmaal. Als de spoorzone volgens plan wordt gerealiseerd, resulteert dit in een verkeersproductie van 9.200 mvt/etmaal (weekdag).

De verkeerseffecten als gevolg van de realisatie van zowel het 'worst case'-scenario als het plan (spoorzone) zijn op enkele locaties duidelijk terug te zien. De route N320 (tussen Rijksstraatweg en spoor), nieuwe kwartaansluiting, Beesdseweg en de Parallelweg-West worden respectievelijk door gemiddeld 4.000 en 3.000 mvt/etmaal meer gebruikt dan in de autonome situatie. De afname van intensiteiten op de Rijksstraatweg bedraagt circa 1.000 mvt/etmaal. Dit is als gevolg van de 'nieuwe' kwartaansluiting. De resterende toename op de voorgenoemde weg is gerelateerd aan de ontwikkeling van de spoorzone. Op de Rijksstraatweg (wegvak tussen Hendrik Marsmanweg en Willem Kloospad, en wegvak tussen N320 en Multatulilaan) nemen de intensiteiten af. De nieuwe kwartaansluiting op de N320 zorgt ervoor dat bij realisatie van het plan de intensiteiten op de Stationssingel en de Tunnelweg per saldo gelijk blijven. Eventuele al bestaande 'problemen' in de verkeersafwikkeling worden dus niet 'weggenomen'.

Rond de spoorzone is nog onduidelijkheid over de parkeerlocatie rond het station. In de planvorming voor de spoorzone is de ambitie een grote P&R-locatie aan de westzijde van het spoor te realiseren. Het is echter nog onduidelijk in hoeverre dit gerealiseerd zal worden en of de parkeervoorzieningen aan de oostzijde dan (deels) komen te vervallen. In de studie is daarom uitgegaan dat de parkeervoorzieningen aan de oostzijde gehandhaafd blijven, hoewel ook een uitbreiding van de parkeervoorzieningen aan de westzijde is opgenomen. De P&R-locatie aan de oostzijde van het spoor is dus ongewijzigd gebleven. Dat betekent dat er rekening is gehouden in de plansituatie met verkeersgeneratie van en naar dit P&R-terrein. In de plansituatie zullen daarom de intensiteiten op de Parallelweg-Oost niet afnemen. In de tabel met intensiteiten is de Parallelweg-Oost ook opgenomen. De locatie betreft het punt ten zuiden van het station en het P&R-terrein. In de planvariant zijn de intensiteiten gelijk aan de autonome variant (tabel 3.2). In het 'worst-case'-scenario (tabel 3.1) nemen de intensiteiten op de Parallelweg-Oost iets toe (ongeveer 100 bewegingen per etmaal, 7%).

De toename wordt verklaard door uitwisseling van verkeer tussen de Parallelweg-Oost en -West vanuit het gebied ten zuiden van de Provinciale Weg (routekeuze). Doordat de verkeersgeneratie aan de westkant toeneemt, zullen er meer bewegingen via de oostkant gaan in plaats van de drukkere westkant. De ambitie blijft de P&R naar de westzijde te verplaatsen. Dan komt de P&R-locatie aan de oostzijde in het geheel te vervallen en zullen de intensiteiten op de Paralleweg- Oost afnemen.

Op de N320 tussen de Rijksstraatweg en de nieuwe kwartaansluiting ontstaat een nieuw aandachtspunt voor wat betreft de doorstroming. De afwikkeling is nog wel voldoende.

De intensiteit op de Parallelweg-West neemt ook toe en komt op enkele delen van 3.300 naar respectievelijk 9.000 en 6.900 mvt/etmaal (‘worst case’- en plansituatie). Dit vraagt maatregelen voor de fiets. Aanbevolen wordt om bij de plannen van de spoorzone rekening te houden met een vrijliggend fietspad langs deze weg. In de ‘worst case’-situatie zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk. De combinatie van ‘ligging’ van de Beesdeweg en de intensiteitstoename naar respectievelijk 4.200 en 5.200 geeft dat goede fietsvoorzieningen wenselijk zijn, echter vrijliggende fietsvoorzieningen zijn niet noodzakelijk.

De verkeersintensiteit op de rotonde Parallelweg-West met de Wethouder Schoutenweg neemt toe door de ontwikkelingen bij de spoorzone. De rotonde zit in de autonome situatie al aan zijn capaciteit en is dus al een knelpunt waar maatregelen nodig zijn. De toename (intensiteiten) als gevolg van de ontwikkeling is slechts 2%. Dit leidt tot een minimale verslechtering van de afwikkeling op de rotonde.

Aanvullend op de verkeerskundige studie naar de effecten van de ontwikkeling van de Spoorzone heeft Goudappel Coffeng een extra variant met behulp van het verkeersmodel (Regio Rivierenland) doorgerekend. Het rapport d.d. 6 december 2013 is als bijlage toegevoegd.

In de variant betreft het de autonome situatie 2020 (zonder ontwikkeling spoorzone), maar enkel met kwartaansluiting tussen de Provinciale Weg richting de Beesdseweg (enkel een afrit Culemborg inrijdend van oost naar west). Dit om inzichtelijk te maken wat de bijdrage in de verkeersintensiteiten is als gevolg van enkel de ontwikkeling van de spoorzone. De totale bijdrage als gevolg van de ontwikkeling van de spoorzone en de kwartaansluiting is beschreven in de voorgaande notitie. De beschreven variant vormt de referentiesituatie voor het in beeld brengen van de planeffecten van de ontwikkeling van de spoorzone voor de geluidssituatie langs de wegen in de omgeving.

Parkeren

De benodigde extra parkeercapaciteit wordt binnen het plangebied gerealiseerd.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is door bbn adviseurs een parkeerbalans gemaakt. Deze balans, d.d. 10 juni 2013, is als bijlage toegevoegd. De balans gaat uit van de gemeentelijke parkeernormen. De conclusie van de balans is dat er een tekort is van 91 parkeerplaatsen. Dit tekort zal in een bebouwde parkeervoorziening opgelost moeten worden.

De spoorzone in Culemborg onderscheidt zich als een gebied waar veel mogelijk is, doordat ruimte geboden wordt aan verschillende functies. De toekomstige parkeerbehoefte is daarom niet goed voorspelbaar. De strategie voor het parkeren is dusdanig dat het parkeren binnen het gebied moet worden opgelost. Dit is overeenkomstig de Bouwverordening die aangeeft dat in of bij een gebouw voldoende ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's.
De parkeerstrategie gaat uit van een dynamische parkeerbalans, omdat de ontwikkelingen niet ineens, maar stapsgewijs worden gerealiseerd.
In eerste instantie zal er, naast het parkeren op eigen terrein, in voldoende mate parkeergelegenheid in de openbare ruimte op maaiveld aanwezig zijn. Evenredig aan de ontwikkelingen neemt het vrije aanbod van parkeerplaatsen in het openbare gebied stapsgewijs ook af. Op enig moment ontstaat er onvoldoende capaciteit op maaiveld en zal er een extra parkeervoorziening moeten worden gebouwd. Voorliggend bestemmingsplan maakt de bouw van een parkeerdek mogelijk. De behoefte aan, met name, de gebouwde voorziening kan echter nog een geruim aantal jaren op zich laten wachten. In ieder geval is het moment waarop het omslagpunt is bereikt dat de ontwikkelingen de beschikbare parkeerruimte in het openbaar gebied hebben 'ingehaald' niet te voorspellen. Nieuwe functies die na dit omslagpunt gerealiseerd worden leveren de bouwopgave voor het parkeerdek op. Het parkeerdek moet gefinancierd worden door de initiatiefnemer van die nieuwe functies.

Conclusie
In de rapporten van Goudappel-Coffeng zijn de knelpunten inzichtelijk gemaakt. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan wordt inzicht geboden in de te nemen maatregelen.)

Qua parkeren is er geen belemmering voor de ontwikkeling aan de westzijde van de spoorlijn.

4.9.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat er geen sprake mag zijn van knelpunten in de verkeersafwikkeling, dan wel een ten opzichte van de bestaande situatie onaanvaardbare verkeersaantrekkende werking en dat parkeren op eigen terrein plaats moet vinden.

4.10 Water

Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling dient te worden verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding.

4.10.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

De ontwikkelaars en de gemeente hebben inmiddels diverse gesprekken met Waterschap Rivierenland gevoerd. De resultaten tot nu toe zijn opgenomen in een notitie die door bbn adviseurs is opgesteld. De notitie, d.d. 5 juni 2013, is als bijlage toegevoegd. In de notitie wordt de huidige en toekomstige situatie beschreven. Naar aanleiding daarvan wordt samen met het waterschap bekeken welke vervolgstappen voor het bestemmingsplan genomen worden.

Door de ontwikkeling van de westzijde van de spoorzone zal een toename van de verharding van 1.922 m^2 en een afname van de dakoppervlakte van 1.627 m^2 plaatsvinden.
De bebouwing in de nieuwe situatie zal geheel plaatsvinden binnen het deelgebied 'Project'. Daarnaast zal het deel groen/te handhaven afnemen met 295 m². De afname van de dakoppervlakte wordt veroorzaakt door een afname van de footprint van de gebouwen, in de nieuwe situatie kennen de gebouwen wel een groter volume door hogere gebouwen. De toename van de verharding wordt met name veroorzaakt door toevoeging van P&R en realisatie van het stationsplein. Er vanuit gaande dat er geen extra parkeerplaatsen door de NS Stations worden aangelegd in het gebied tussen de Stationsweg, spoordijk, Parallelweg-West en het nieuwe Stationsplein blijft de toename van de verharding onder de grens van 500 m^2. Er is dan ook geen compensatie noodzakelijk. Mocht de NS Stations op termijn besluiten extra parkeerplaatsen aan te leggen (wat mogelijk is binnen de bestemming groen) dan zal hiervoor alsnog een watervergunning aangevraagd moeten worden.

Afkoppelen dakoppervlak

De gemeente heeft als beleid dat nieuwe dakvlakken afgekoppeld kunnen worden van het gescheiden stelsel. Hierdoor neemt de hoeveelheid af te voeren hemelwater via het riool per saldo af. Echter, daardoor dient wel een nieuwe afvoer via het oppervlaktewater te worden gecreëerd. Die kans lijkt aanwezig via het opwaarderen van de bestaande spoorsloot. Deze is echter niet aangesloten op het peilvak langs de Beesdseweg. Daarvoor dient een duiker onder de Parallelweg West te worden gerealiseerd (aandachtspunt).

Conclusie

In overleg met het waterschap wordt nader bekeken welke vervolgstappen voor het bestemmingsplan genomen worden.

4.10.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

Qua water zijn er geen problemen te verwachten, aangezien de hoeveelheid verharding op de locatie niet toeneemt.

Gezien het feit dat er een wijzigingsbevoegdheid wordt opgenomen, kan de watertoets doorgeschoven worden naar het moment van het maken van het wijzigingsplan. Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat de gevolgen voor de waterhuishouding afdoende moeten worden ondervangen.

4.11 Flora en fauna

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.
Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna.

4.11.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

Door Els & Linde B.V. is een quickscan ecologie verricht. Het rapport, d.d. juli 2011, is als bijlage opgenomen. Hierna zijn de conclusies beschreven.

Om te beoordelen of er sprake is van (potentieel) aanwezige beschermde planten en dieren is het terrein op 8 juli 2011 door een ecoloog bezocht en onderzocht op deze soorten. Uit het veldonderzoek is de aanwezigheid van een voortplantingsgebied van de rugstreeppad gebleken. In een vrij omvangrijke en diepe plas op de verharding van het terrein zijn tientallen larven van de rugstreeppad aangetroffen. Daarnaast wordt de aanwezigheid van overwinterende padden op het terrein niet uitgesloten. Andere beschermde planten en dieren zijn niet aangetroffen en niet waarschijnlijk.
Geadviseerd wordt een mitigatie- en compensatieplan te laten opstellen voor de rugstreeppad. Dat mitigatie- en compensatieplan zal moeten aantonen dat er geen schade wordt veroorzaakt aan de rugstreeppad.

Door Els & Linde B.V. zijn vervolgens de mitigatie- en compensatiemaatregelen beschreven in een rapport, d.d. december 2011, dat als bijlage is opgenomen. Hierna zijn de conclusies beschreven.

De rugstreeppad staat op de Rode Lijst geclassificeerd als gevoelig (Staatscourant, 2009 cf. van Delft et al., 2007). Hij is streng beschermd middels de Europese Habitatrichtlijn (bijlage 4) en de Conventie van Bern (bijlage 2). Tevens is de soort in tabel 3 van de Flora- en faunawet opgenomen.

Door een inrichting die gericht is op het behoud c.q. de versterking van de populatie rugstreeppad wordt een significant effect voorkomen en een bijdrage geleverd aan de instandhouding van deze soort. De inrichting is als volgt:
- De poel dient maximaal op 400 meter afstand vanaf het nu aanwezige voortplantingswater te worden gerealiseerd.
- Het voortplantingswater dient in de volle zon te liggen.
- Het voortplantingswater mag niet kleiner dan 2 meter en niet groter dan 4 meter zijn.

- Het voortplantingswater heeft een maximale diepte van 20 centimeter.
- Begroeiing van de oever is niet noodzakelijk.
- Tijdens de voortplantingsperiode - half april tot eind augustus - dient er voortplantingswater aanwezig te zijn.

In een notitie van bbn adviseurs d.d. 25 januari 2013 is aangegeven welke locatie geschikt is om het voortplantingswater te realiseren. Het betreft een locatie aan de oostzijde van het spoor. Deze locatie is bestemd als 'Groen'. Binnen deze bestemming is de realisatie van het voortplantingswater mogelijk.

Nieuwe winterverblijfplaatsen hoeven niet te worden gerealiseerd aangezien dit de huidige sloot en het spoortalud betreffen. Hiervoor hoeven dan ook geen maatregelen genomen te worden.

Conclusie
Vanuit het oogpunt van flora en fauna bestaan geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.11.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

Bureau Waardenburg bv heeft op basis van een oriënterend veldonderzoek (d.d. 7 november 2013) en bronnenonderzoek een overzicht opgesteld van door de Flora- en faunawet beschermde soorten die in en om de voormalige Gelderlandfabriek voorkomen. De notitie, d.d. 14 november 2013, is als bijlage opgenomen. Hierna is de conclusie beschreven.

De voormalige Gelderlandfabriek biedt een groeiplaats aan de steenbreekvaren. Verder kan het gebouw betekenis hebben voor verschillende soorten vleermuizen en vogels met een jaarrond beschermde nestplaats.
Aanbevolen wordt na te gaan of, en zo ja welke functie het gebouw voor vleermuizen/vogels heeft, zodat bij een toekomstige toekenning van een nieuwe functie kan worden nagegaan of er sprake is van overtreding van verbodsbepalingen.

Conclusie
Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat er geen sprake mag zijn van belemmeringen uit oogpunt van flora en fauna. Te zijner tijd dient er dan ook een aanvullend onderzoek verricht te worden.

4.12 Archeologie

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg is de gemeente verplicht om bij het vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen of aanpassing(en) van oude plannen, rekening te houden met archeologie.
De archeologische verwachtingskaart van Culemborg (RAAP 2007) en de daar vanaf geleide beleidskaart (Past2Present 2008) vormen het uitgangspunt bij het vaststellen of een plangebied onderzoeksplichtig is of niet.

4.12.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

IDDS Archeologie heeft in februari 2012 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de Spoorzone West in Culemborg. Op basis van het bureauonderzoek is gebleken dat het terrein vrijwel volledig is verstoord bij de aanleg van de spoorlijn en het stationsemplacement. Het spoor is aangelegd op een talud, waarbij de opgebrachte grond afkomstig is uit het plangebied zelf. Hierdoor ontstond een grote kuil die zich vulde met water. Na enkele jaren is deze kuil gedempt waarbij voornamelijk gebruik werd gemaakt van puin. Na het egaliseren van de puinhoop en de omliggende delen zijn meerdere gebouwen in het plangebied aangelegd. De aanleg van deze bebouwing, en later tevens een vijver in het noorden, heeft in de delen buiten de voormalige kuil alsnog ondergrond verstoord. Op basis daarvan worden geen archeologische resten meer in situ verwacht in het plangebied en wordt geadviseerd om geen vervolgonderzoek te laten uitvoeren in het plangebied.

Bovenstaand advies is gecontroleerd en beoordeeld door de bevoegde overheid, in dit geval de regioarcheoloog Rivierenland. Deze heeft het rapport op 8 mei 2012 goedgekeurd. Het plangebied is dus vrijgegeven voor verdere ontwikkelingen.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van archeologie bestaan geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.12.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

Conform de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart geldt er voor de locatie van de voormalige Gelderlandfabriek een hoge archeologische verwachtingswaarde. Gezien het feit dat er een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen en er dus geen sprake is van een directe bouwtitel, kan archeologisch onderzoek doorgeschoven worden naar het moment van het maken van het wijzigingsplan. Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat er geen onevenredige afbreuk gedaan mag worden aan het behoud en de bescherming van de archeologische waarden.

4.13 Cultuurhistorie

De oude Gelderland meubelfabriek betreft een langgerekt fabriekscomplex met bouwmassa's uit verschillende bouwfasen. Het ensemble bestaat uit een voormalige locomotiefloods, die onderdeel uitmaakte van het inmiddels gesloopte station uit 1868, een gebouw met zaagtanddaken uit ca. 1937 (1945) en ten noorden hiervan nog twee uitbreidingen uit de tweede helft van de 20ste eeuw. Deze laatste twee uitbreidingen hebben respectievelijk een plat dak en zaagtanddaken.
Het betreft een in uiterlijke verschijningsvorm gaaf en nog goed als zodanig herkenbaar fabriekscomplex. Hierdoor heeft het ensemble van fabrieksgebouwen cultuurhistorische waarde.

Met zijn vele uitbreidingen naar het noorden, elk met een geheel eigentijdse vormgeving, illustreert het complex de geschiedenis van één van de grootste meubelfabrieken in Culemborg. Het complex is dan ook van groot cultuurhistorisch belang, Tevens is het van belang als monument van de sociaal-economische geschiedenis van Culemborg.

Conclusie
Vanuit het oogpunt van cultuurhistorie bestaan geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van de westelijke spoorzone. De voormalige meubelfabriek ligt aan de oostzijde van het spoor en is in dit bestemmingsplan conserverend bestemd. Er is dan ook geen sprake is van aantasting van cultuurhistorische waarden. Bij een mogelijke toekomstige ontwikkeling van de oostelijke spoorzone (zie ook stedenbouwkundige onderlegger in figuur 8) moet rekening gehouden worden met de cultuurhistorische waarde van het fabriekscomplex. Als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat er geen onevenredige afbreuk gedaan mag worden aan het behoud en de bescherming van de cultuurhistorische waarden.

4.14 Explosieven

4.14.1 Ontwikkeling westzijde spoorlijn

In juli 2011 is in opdracht van de gemeente Culemborg het ‘Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van Conventionele Explosieven in de gemeente Culemborg’ opgesteld. Het rapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Aanleiding hiervoor was de verwachting dat er mogelijk explosieven in het ontwikkelingsgebied aanwezig zijn. Bij deze bureaustudie is nagegaan in hoeverre het te bewerken gebied betrokken is geweest bij oorlogshandelingen (probleeminventarisatie). Mocht dit daadwerkelijk het geval zijn, dan wordt het risico bepaald op het aantreffen van de vastgestelde typen en kalibers explosieven in het onderzoeksgebied (probleemanalyse). Voor een aantal locaties in Culemborg, waaronder de spoorzone, is dit het geval geweest.

De conclusie uit het vooronderzoek voor de spoorzone luidt als volgt:
‘In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat locaties waar in de naoorlogse periode reeds bodemingrepen hebben plaatsgevonden, geen nader opsporingsonderzoek behoeven. Voorwaarde hierbij is dat niet dieper gegraven wordt dan de in de naoorlogse periode geroerde grond.
Indien voor toekomstige werkzaamheden penetrerende bodemingrepen dieper dan de reeds geroerde grond noodzakelijk zijn, of indien er in of direct grenzend aan de risicogebied geheid dient te worden (trilling), dan wordt binnen de afgebakende risicogebieden geadviseerd om door een BRL-OCE gecertificeerd bedrijf opsporingswerkzaamheden uit te laten voeren.
Mogelijk vervolgonderzoek binnen de spoorzone hangt af van de 3 risicogebieden, een beschoten gebouw en twee risicocirkels van afgeworpen munitie (zie figuur).

De risicocirkels zijn horizontale afbakeningen van 50 meter rondom een inslagkrater. Het onderzoek gaat uit van een gemiddelde afwijking van 5 meter. Het risico speelt als er binnen of in de buurt van een cirkel geheid gaat worden, want explosieven kunnen onder de grond 'door schieten', waardoor ze op een andere plek dan waar ze ingeslagen zijn kunnen liggen. Dit kan omdat de bovenlaag relatief losse grond is met daaronder een harde kleilaag.

Historie van het gebied

Historisch kaartmateriaal vanaf het begin van de 19de eeuw maakt de inrichting van het plangebied duidelijk. Ten eerste is de bovenste circa 3 meter afgegraven voor ophoogmateriaal voor het talud en stationsgebied, waarna dit gat werd opgevuld met water. Omstreeks het midden van de 20ste eeuw werd de kuil gedempt met puin voor de aanleg van de huidige bebouwing. Vervolgens is het terrein geëgaliseerd en geleidelijk bebouwd met de huidige bebouwing en zijn de overige delen bestraat (bron: Archeologisch onderzoek IDDS 20-2012).

Plansituatie

In de plansituatie is er een viertal functies (zie overzichtskaart). De gevolgen van het voorgenoemde explosievenonderzoek voor deze vier functies zijn:

Bebouwing:

De bebouwingsvlakken B1 en B2 vallen buiten de zones die weergegeven zijn als risicogebieden in het explosievenonderzoek. Het beschoten gebouw ligt circa 10 meter van de bebouwingsgrens van B1. De twee risicocirkels bevinden zich op een afstand van circa 15 meter van B1. De kans dat explosieven door het spoortalud geschoten zijn en boven of onder de grond binnen bouwvlak 1 terecht zijn gekomen is verwaarloosbaar klein. Tevens is er op de grens al een bedrijfshal gebouwd op NS stationsgebied.

Parkeren P&R:

De risicolocaties zoals aangegeven in de overzichtskaart geven aan dat op deze plekken geen diepere ingrepen gedaan worden dan reeds plaats hebben gevonden. Binnen de risicozones zullen voor het realiseren van de parkeerplaatsen geen werkzaamheden plaatsvinden waarbij dieper gegraven wordt dan er al gedaan is.

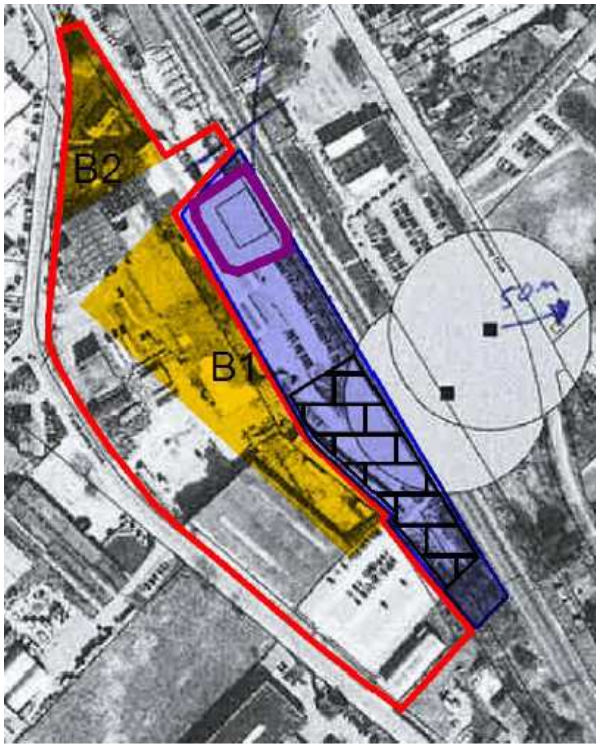
Tunneldoorbraak/nieuwe tunnel:

In de eerste fase (oplevering circa 2013/2014) zal de huidige tunnel aan de westzijde doorgebroken worden, zodat vanaf het maaiveld de tunnel bereikbaar zal zijn. De wens is om op termijn een geheel nieuwe tunnel te realiseren waar ook doorgaand fietsverkeer gebruik van kan maken. Voor deze tunnel en de afgraving van het talud ter plaatse geldt dat er geen aanvullend onderzoek benodigd is.

Parkeerdek:

Op termijn is de wens om een parkeerdek te realiseren.

Binnen dit bestemmingsplan wordt een parkeerdek mogelijk gemaakt op de te realiseren parkeerplaatsen, zoals weergegeven op de overzichtskaart. De huidige reservering valt binnen de risicozones. Bij het aanvragen van de omgevingsvergunning voor het parkeerdek zal een nader explosievenonderzoek uitgevoerd moeten worden, aangezien er hoogstwaarschijnlijk geheid moet worden.



Figuur 14: Overzichtskaart explosievenonderzoek met risicozones, plangrens project (rood), bebouwing (geel), parkeerplaatsen (blauw), reservering parkeerdek (zwart) en het beschoten gebouw (paars) (bron: gemeente Culemborg 2011)

Conclusie

- Bebouwing: de voorziene bebouwing ligt buiten de zone waarin nader onderzoek nodig is.
- Parkeren P&R: geen aanvullend onderzoek nodig.
- Tunneldoorbraak/nieuwe tunnel: geen aanvullend onderzoek nodig.
- Parkeerdek: daar waar de grond nog niet geroerd is moet voor de aanvraag omgevingsvergunning aanvullend explosievenonderzoek verricht worden.

4.14.2 Herontwikkeling voormalige meubelfabriek oostzijde spoorlijn

Gezien het feit dat er een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen en er dus geen sprake is van een directe bouwtitel, kan onderzoek doorgeschoven worden naar het moment van het maken van het wijzigingsplan. Het onderzoek moet voor de aanvraag van de omgevingsvergunning zijn verricht.

4.15 Trillingen

Trillingen, afkomstig van de (goederen)treinen op het spoor, kunnen leiden tot hinder voor de gebruikers van de nieuwe bebouwing. Dit moet voorkomen worden en dit is dan ook een belangrijk aandachtspunt bij de verdere planvorming. In het ontwerp voor de gebouwen wordt hier aandacht aan besteed.

5 Juridische planopzet

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor het bouwen en het gebruik van gronden en gebouwen binnen het plangebied. In dit hoofdstuk is een toelichting op de systematiek en de inhoud van de verschillende toegekende bestemmingen van het bestemmingsplan gegeven.

5.1 Plansystematiek

In het bestemmingsplan is aangesloten bij de bewoordingen en opbouw van planregels conform de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) en overige bestemmingsplannen binnen de gemeente Culemborg. Ook voldoet het plan aan de bepalingen zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

In de volgende paragraaf worden de in het plan voorkomende bestemmingen nader toegelicht.

5.2 Bestemmingen

In het bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

5.2.1 Bedrijf - Meubelbedrijf

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor een meubelbedrijf met bijbehorende voorzieningen. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd worden. De maximale goot- en bouwhoogten zijn aangeven op de verbeelding. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak gebouwd worden. De toegestane hoogtes zijn beschreven in de regels.
De gronden binnen deze bestemming mogen, onder de in de regels opgenomen voorwaarden, gewijzigd worden ten behoeve van gemengde functies.

5.2.2 Bedrijf- Nutsvoorziening

Binnen deze bestemming zijn nutsvoorzieningen en bijbehorende voorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan. De maximale goot- en bouwhoogte is aangeven op de verbeelding. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak gebouwd worden. De toegestane hoogtes zijn beschreven in de regels.

5.2.3 Gemengd

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor stationsgerelateerde detailhandel, grootschalige detailhandel, bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2, leisure in de milieucategorieën 1 en 2, een supermarkt, horeca in de categorieën I tot en met IV, kantoren, commerciële en maatschappelijk dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kleinschalig onderwijs en terrassen.
Voor de supermarkt, horeca en detailhandel is in de regels een maximale oppervlakte opgenomen. Tevens is de totale brutovloeroppervlakte bepaald op maximaal 17.000 m^2. Gebouwen zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan. De maximale goot- en bouwhoogten zijn aangeven op de verbeelding. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak gebouwd worden. De toegestane hoogtes zijn beschreven in de regels. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen dient voor wat betreft de uiterlijke kenmerken voldaan te worden aan een door de gemeenteraad van de gemeente Culemborg vastgesteld beeldkwaliteitplan.
In de regels is een afwijking opgenomen om binnen de bestemming bedrijven in de milieucategorieën 3.1 en 3.2 en leisure in de milieucategorie 3.1 onder voorwaarden toe te staan.
Het gebruik van de gronden voor functies speciaal bedoeld of geschikt voor niet of verminderd zelfredzame doelgroepen en onderwijsvoorzieningen is niet toegestaan.

5.2.4 Groen

Binnen deze bestemming zijn de gronden onder meer bestemd voor groenvoorzieningen, bermen en beplantingen, parkeervoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Op de gronden binnen deze bestemming is een bergbezinkbassin toegestaan ter plaatse van de aanduiding. Voorts zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. De toegestane hoogtes zijn beschreven in de regels.

5.2.5 Verkeer

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor wegen, straten en paden. Parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen en straatmeubilair en dergelijke. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

5.2.6 Verkeer-Railverkeer

Binnen deze bestemming zijn de gronden onder meer bestemd voor spoorwegvoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - stationsgebouw’ is een stationsgebouw toegestaan, waarbij stationsgerelateerde detailhandel, horeca in de categorieën I en II, kantoren, commerciële en maatschappelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen zijn toegestaan. Voorts mogen uitsluitend gebouwen behorend tot de spoorwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Ter plaatse van het stationsgebouw is het gebruik van de gronden voor functies speciaal bedoeld of geschikt voor niet of verminderd zelfredzame doelgroepen niet toegestaan.

5.2.7 Verkeer-Verblijfsgebied

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor voorzieningen voor verkeer en verblijf. Parkeren is toegestaan op maaiveld. Ter plaatse van de aanduiding ‘parkeerterrein uitgesloten’ is parkeren niet toegestaan. Voorts is ter plaatse van de aanduiding ‘fietsenstalling’ een fietsenstalling toegestaan en ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - parkeerdek’ een parkeerdek. Er zijn uitsluitend fietsenstallingen, ter plaatse van de betreffende aanduiding, nutsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.

5.2.8 Wonen

Binnen deze bestemming zijn de gronden hoofdzakelijk bestemd voor vrijstaande woningen en aan-huis-verbonden beroepen.
Woningen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak. In de regels is een aan- en bijgebouwen regeling en een regeling voor de aan-huis-verbonden beroepen opgenomen.

5.2.9 Leiding - Gas

De gronden binnen deze bestemming zijn mede bestemd voor een ondergrondse aardgasleiding. Zonder omgevingsvergunning mag uitsluitend gebouwd worden ten dienste van de leiding. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is, behoudens de genoemde uitzonderingen, een omgevingsvergunning vereist.

5.2.10 Leiding - Riool

De gronden binnen deze bestemming zijn mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van ondergrondse rioolwatertransportleidingen en groenvoorzieningen. Zonder omgevingsvergunning mag uitsluitend gebouwd worden voor de aanleg en instandhouding van de leiding. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is, behoudens de genoemde uitzonderingen, een omgevingsvergunning vereist.

5.2.11 Overige bepalingen

In de regels is ook een aantal algemene regels opgenomen, waaronder begrippen, wijze van meten, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels en het overgangsrecht. Daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de gronden ter plaatse van het gebied met de gebiedsaanduiding ‘wetgevingzone - wijzigingsgebied’ te bestemmen tot ‘Gemengd’ onder de in de regels genoemde voorwaarden.

6 Haalbaarheid

In dit hoofdstuk wordt de haalbaarheid van dit bestemmingsplan aangetoond. Een bestemmingsplan moet zowel in financieel als in maatschappelijk opzicht haalbaar zijn. Er wordt daarom een korte financiële toelichting gegeven en daarnaast worden de te doorlopen procedures weergegeven.

6.1 Financieel

De Gemeente Culemborg en de ontwikkelende partij Investment In den Eng hebben samen overeenstemming bereikt over het ontwikkelen van het plan.

Wanneer met een bestemmingsplan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.
Aangezien in voorliggend geval het kostenverhaal is vastgelegd door middel van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemers, kan de vaststelling van een exploitatieplan achterwege blijven.

6.2 Maatschappelijk

6.2.1 Vooroverleg en inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan ‘Spoorzone Culemborg’ is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de betreffende personen en instanties. Er zijn vier vooroverlegreacties ingediend.
Daarnaast heeft het plan met ingang van 4 april 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het stadskantoor. Tevens is de mogelijkheid geboden het voorontwerpbestemmingsplan te raadplegen op de gemeentelijke website en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Er zijn vijf inspraakreacties ingediend.
De vooroverlegreacties en inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in de ‘Nota van beantwoording inspraak en vooroverleg ‘Voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone’’, die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd. Enkele vooroverleg- en inspraakreacties hebben geleid tot aanpassing van het plan.

6.2.2 Ter visie legging

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Spoorzone Culemborg’ zal de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen.

De resultaten van deze procedure worden te zijner tijd in deze toelichting vermeld.