

Informatienotitie

AAN	Raadsleden
VAN	College van Burgemeester en Wethouders
ONDERWERP	Informatienotitie raadsvragen bestemmingsplan Spoorzone
DATUM	2 april 2015
BIJLAGE	-
REGISTRATIENUMMER	GEM - 1209946/12212
INFORMATIE TE VERKRIJGEN BIJ:	m.verwey@culemborg.nl

Geachte gemeenteraadsleden,

Door de raadsfracties zijn in het kader van het bestemmingsplan Spoorzone verschillende vragen gesteld. De beantwoording van de vragen treft u hieronder per raadsfractie aan.

SP:

1. kosten eventuele aanleg fietstunnel en mogelijkheid dat NS, projectontwikkelaar of provincie een deel van die kosten voor zijn rekening neemt

*Antwoord:

Tijdens het Wikken en Wegen zijn de kosten voor een nieuwe onderdoorgang voor langzaam verkeer (6m breed, 20m lang en 2,5m hoog) globaal begroot op 2,5 miljoen +/- 50%. Daarbij is geen rekening gehouden met de specifieke plek van de tunnel en de kosten voor de aanhechting op de bestaande omgeving (bijvoorbeeld dat hij uit zou kunnen komen in het talud van de Gelderlandfabriek). Gezien de complexiteit kan er alleen een meer nauwkeurigere berekening worden gemaakt als er een haalbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd (met een nauwkeurigheid in de raming van +/- 30% van de begrote kosten) en daarna eventueel een schetsontwerp wordt opgesteld (nauwkeurigheid raming +/- 15% van de begrote kosten). De door Prorail geraamde kosten voor een haalbaarheidsonderzoek bedragen ca € 150.000 en een schetsontwerp ca € 130.000. Wij achten het niet verantwoord deze kosten te maken als er geen zicht is op dekking van de kosten voor de aanleg. Door in den Eng wordt maximaal € 200.000 bijgedragen aan de doorbraak van de huidige tunnel.

2. verkeerseffecten (met name rotonde tunnelweg van verhuizen AH)

*Antwoord:

Ten behoeve van de plannen is door Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van de spoorzone. De supermarkt maakt onder meer deel uit van de berekeningen. Er is gekeken naar de autonome situatie, worst case en plansituatie. In het rapport Verkeerseffecten Spoorzone Culemborg, welke als bijlage is opgenomen bij het bestemmingsplan, kunt u lezen wat de te verwachten effecten zijn voor onder meer de verkeersafwikkeling bij de rotonde Tunnelweg. Conclusie is dat de rotonde in de autonome situatie al aan zijn capaciteit zit en er dan al maatregelen nodig zijn, ongeacht de stationsplannen. 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."

3. kosten / gevolgen afblazen huidige plan

** Antwoord:*

Indien het plan wordt afgeblazen dan heeft dat ondermeer de volgende kosten en consequenties als gevolg:

- Als gevolg van de ontmanteling van de overeenkomst met in den Eng komen de (toekomstige) bijdragen voor reeds door de gemeente gemaakte kosten ad € 343.000 te vervallen en komen deze kosten derhalve voor rekening van de gemeente. Daarnaast zullen de overeengekomen bijdragen voor de tunneldoorbraak, het fonds stadsuitleg en de aankoopsom gronden (totaal circa € 550.000) niet door in den Eng betaald worden, gezien de centrale ligging van het perceel van in den Eng zal er ook geen andere partij gevonden worden om deze bijdragen te voldoen. Te verwachten is dat er een schadeclaim wordt ingediend in verband met reeds overgemaakte bijdragen (ad € 167.300) en in verband met derving van inkomsten. De hoogte van een dergelijke claim en de uitkomst van de hiermee gepaard gaande procedures is erg ongewis.*
- De (hoogte van de)subsidie bereikbaarheid Spoorzone kan door de provincie ter discussie worden gesteld daar er een aantal kosten uit Spoorzone West als co-financiering zijn opgevoerd. Daarnaast zijn de ambities van Culemborg voor het gebied rond het spoor een belangrijke aanleiding geweest voor de Provincie om een dergelijk hoog bedrag beschikbaar te stellen*
- Wellicht zijn er andere partijen (zoals NS of Ahold) die van mening zijn dat ze als gevolg van het niet doorgaan van de huidige plannen schade ondervinden.*
- Met de ontwikkeling van de westzijde werd mede beoogd om verkeer naar en vanaf het station aan de westzijde te concentreren en de oostzijde daarmee te ontlasten. Als de ontwikkeling niet door gaat zal de oostzijde haar functie als hoofdreeks behouden en de verkeersintensiteit van bezoekend en zoekend verkeer niet worden teruggebracht. In 2016 wordt de afslag van de N320 aangelegd die bij kan dragen aan het concentreren van verkeer aan de westzijde*

4. meer duidelijkheid over eventueel al gemaakt afspraken voor vervangende publiekstrekker(s) binnenstad

**Antwoord:*

Op dit moment is Ahold in gesprek met Action. Action heeft interesse in de locatie bij het aflopen van de termijn waarin zij zich op Pavijen kunnen vestigen. De onduidelijkheid over de datum waarop de locatie aan de Boerenstraat beschikbaar komt maakt dat dit nog niet contractueel vastgelegd kan worden. Zo gauw als het bestemmingsplan is vastgesteld door de raad kunnen door Ahold en Action nadere afspraken worden gemaakt.

5. actueel onderzoek naar (te verwachten) effecten voor binnenstad en winkelcentrum Parijsch van vierde winkelgebied / verhuizen van de AH

**Antwoord*

Zie de antwoorden op vragen van het CDA.

6. de stand van zaken / concreet plan voor levendiger maken binnenstad

**Antwoord:*

Ter voorbereiding van het Actieplan Binnenstad heeft een kerngroep van stakeholders uit de binnenstad met ondersteuning van de gemeente een binnenstadvisie opgesteld. Dit is gebeurd aan de hand van wat het afgelopen jaren al naar voren is gebracht aan initiatieven en ideeën. Op basis van de identiteit van de stad heeft de kerngroep een analyse en visie voorbereid en gedeeld met het college. De volgende stap is deze te bespreken met gemeenteraad, college en kerngroep samen. Tevens wordt een raadpleging van inwoners voor ideeën voor het Actieplan voorbereid. College en betrokken stakeholders uit de kerngroep zijn erg tevreden over de samenwerking, maar realiseren zich wel dat een visie maar een eerste stap is. De visie vormt samen met resultaten uit de

raadpleging van inwoners de basis voor het Actieplan Binnenstad. Daarin komen de concrete acties te staan die nodig zijn om de binnenstad levendiger te maken.

ChristenUnie:

1. Eerst moet er een plan voor een bruisende binnenstad zijn dat overtuigend aantoont of de binnenstad al of niet kan bruisen zonder een supermarkt op de locatie van de huidige AH (of dicht daarbij);

***Antwoord:**

De raad heeft het college verzocht te werken aan een plan om de binnenstad bruisender te maken. Hieraan wordt – onder andere met ondernemers uit de binnenstad – gewerkt. Onderdeel van de visie is het hebben van één of meerdere bronpunten in en voor de binnenstad. Dit in aansluiting op eerder onderzoek dat hiernaar is verricht. Zie ook het antwoord op antwoord 6 van SP.

2. Wat de ChristenUnie betreft zou het in dat kader gewenst zijn dat meerdere scenario's worden geschetst en doorgerekend op hun gevolgen voor het winkelbestand in Culemborg. Bijvoorbeeld een scenario met Albert Heijn en 6 winkels van 100m² bij het station of een scenario met Albert Heijn in de binnenstad en alleen 6 winkels van maximaal 50m² bij het station kunnen worden doorgerekend. Ook een scenario – vrijwel - zonder winkels bij het station is denkbaar.

***Antwoord:**

Voor de ontwikkeling rond het station is een gedifferentieerd programma nodig. Dit gedifferentieerde programma zorgt er voor dat de ontwikkeling financieel haalbaar gemaakt wordt, onderdelen die een hoge opbrengst genereren (zoals winkels) maken onderdelen die een lagere opbrengst genereren (bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen) mogelijk. De mix wordt bepaald door vestigingsmogelijkheden voor de locatie; voor wat betreft de winkels is het realiseren van een supermarkt en maximaal 600 m² stationsgebonden retail mogelijk zonder afbreuk te doen aan het winkelbestand van Culemborg. Een doorrekening van de voorgestelde scenario's heeft niet plaatsgevonden. Het NSI heeft een onderzoek uitgevoerd. Op basis daarvan heeft uw raad in juni 2011 de oppervlaktes vastgesteld. Dit is de uitkomst van een lang onderhandelingsproces. Een scenario zonder winkels is niet mogelijk. De stukken uit 2011 worden nogmaals vertrouwelijk ter inzage gelegd voor de raad.

3. Er moet een stedenbouwkundig plan onder het bestemmingsplan liggen (inclusief beeldkwaliteitsplan) waarin ook de oostzijde inclusief het - gedateerde - stationsplein wordt meegenomen. Het westelijke stationsplein mag functioneel en sober. De oostkant moet veel meer aangekleed worden;

***Antwoord:**

Het beeldkwaliteitplan is een aanvulling op het bestemmingsplan en vormt mede de basis voor de te ontwikkelen bouwplannen. De bouwontwikkelingen vinden voornamelijk aan de westzijde van het station plaats. In het beeldkwaliteitplan zijn randvoorwaarden opgenomen voor de inrichting van de openbare ruimten, de overgang van privé-gebied naar openbaar gebied en voor de architectonische vormgeving van de te bouwen gebouwen. Voor het terrein aan de oostzijde is de bestaande situatie opgenomen. Een beeldkwaliteitplan is geen vereiste voor een conserverend bestemmingsplan.

Het stationsplein Oost is inmiddels al opgewaarderd: er zijn toegankelijke busperrons metabri gekomen, nieuwe Kiss & Ride plaatsen met ruimte voor een groene invulling van het plein dat aansluit op de groene, ecologische gedachte van Lanxmeer. Ook de directe ruimte voor het stationsgebouw krijgt door NS een make-over.

Ook voor deze werkzaamheden hoeft geen beeldkwaliteit- of stedenbouwkundigplan te worden opgesteld, aangezien de gemeente hier zelf initiatiefnemer is voor de herinrichting van het openbare gebied.

4. Het stedenbouwkundige plan moet een realistisch ontwerp bevatten voor de verkeersstructuur binnen het spoorzonegebied, inclusief oost-west-verkeersverbindingen die het spoor kruisen en inclusief de verbindingen met de binnenstad. De verkeersstructuur moet de huidige problemen overtuigend oplossen en mag niet leiden tot nieuwe verkeersproblemen.

***Antwoord:**

Het stedenbouwkundige plan van INBO geeft een nadere invulling en uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast wordt in het project "Bereikbaarheid Spoorzone" een oplossing uitgewerkt voor de huidige verkeersproblemen. Zie verder het antwoord op vraag SP-2.

5. Tenslotte een opmerking:
Volgens de huidige insteek is het bestemmingsplan voor ongeveer de helft (oostelijk gedeelte) consoliderend van aard: bedoeld om vrijwel alleen de bestaande situatie opnieuw vast te leggen. Het is eigenaardig om zo'n consoliderend gedeelte onder de Crisis- en herstelwet te brengen, een wet die vooral bedoeld is om ontwikkelingen gemakkelijker te maken en te versnellen. Ook is het eigenaardig dat door deze keuze ook voor het dat oostelijke gedeelte een tijdshorizont van 20 gaat gelden.

***Reactie:**

Met de aanmelding van het project herontwikkeling Spoorzone in het kader van de Crisis- en herstelwet is vooral beoogd een organische ontwikkeling mogelijk te maken van de locatie aan de westzijde. Het bestemmingsplan is flexibel en richtinggevend van aard. Binnen de in het plan aangegeven randvoorwaarden (functies en oppervlakten) is de ondernemer in staat de komende jaren flexibel in te spelen op de vraag van de markt. Op die manier is de verwachting dat er een gevarieerder, aantrekkelijker en vraaggerichte programma, binnen de ontwikkelkaders ontstaat. In het raadsbesluit zijn de expliciete onderdelen van de Crisis- en herstelwet genoemd en hebben betrekking op de westzijde van het station Het betrekken van de oostzijde in het bestemmingsplan Spoorzone en daardoor het vergroten van het plangebied heeft slechts een procedureel juridische betekenis, aangezien voor de oostzijde nog een verouderd bestemmingsplanregiem geldt. In het kader van de digitaliseringsverplichting had dit gebied al voor 1 juli 2013 geüpdate moeten zijn. Door de koppeling van de oostzijde van het stationsgebied aan de westzijde wordt uiteindelijk voldaan aan digitaliseringsverplichting. De planhorizon van 20jaar heeft betrekking op de ontwikkelingen aan de westzijde van het plangebied maar geldt voor het gehele plangebied. Dit heeft geen nadelig effect voor het plangebied aan de oostzijde.

VVD:

1. Zijn er partijen met concrete interesse voor de 600 m² spoorgebonden retail?

***Antwoord:**

Partijen zijn, voor zover ons als gemeente bekend, in afwachting van de mogelijkheid zich te vestigen en wachten derhalve het bestemmingsplan af.

2. Heeft er een inventarisatie c.q. onderzoek plaats gevonden naar de behoefte van de invulling van de 600 m² spoorgebonden retail? Zo nee, waarom niet? Zo ja, dan zouden wij graag de betreffende gegevens ontvangen.

***Antwoord:**

Voor de ontwikkeling rond het station is een gedifferentieerd programma nodig. Dit gedifferentieerde programma zorgt er voor dat de ontwikkeling financieel haalbaar gemaakt wordt, onderdelen die een hoge opbrengst genereren (zoals winkels) maken onderdelen die een lagere opbrengst genereren (bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen) mogelijk. De mix wordt bepaald door vestigingsmogelijkheden voor de locatie; voor wat betreft de winkels is het realiseren van een supermarkt en 600 m² stationsgebonden retail mogelijk zonder afbreuk te doen aan het winkelbestand van Culemborg. De uiteindelijke invulling wordt bepaald door de markt, daar is geen onderzoek naar gedaan en een ondernemersrisico van de ontwikkelaar.

Voor wat betreft de stationsgebonden detailhandel is in fase 1 (bouwvlek 1) sprake van 400 m² detailhandel en de overige 200 m² in fase 3 (bouwvlek 2). Het is aannemelijk dat na fase 1 eerst fase 2 van bouwvlek 1 ontwikkeld zal worden omdat deze fasen tegelijk bouwrijp gemaakt zullen worden en dat fase 3 pas later gerealiseerd zal gaan worden omdat een deel van de grond nog verworven zal moeten worden.

3. Is er de mogelijkheid om de gemaakte afspraken te heronderhandelen? Zo ja, welke consequenties heeft dit voor de gemeente?

**Antwoord:*

Er vanuit gaande dat de vraag het heronderhandelen over de afspraken over 600 m² stationsgebonden retail betreft het volgende: het metrage van 600 m² is het minimale metrage om de ontwikkeling, in combinatie met de supermarkt, financieel haalbaar te maken. De ontwikkelaar had een groter metrage willen realiseren.

Indien het plan wordt heronderhandeld en/of wordt afgeblazen dan heeft dat ondermeer kosten als gevolg van de ontmanteling van de overeenkomst met in den Eng en de (hoogte van de) subsidie bereikbaarheid Spoorzone kan door de provincie ter discussie worden gesteld door er een aantal kosten uit Spoorzone West als co-financiering zijn opgevoerd. Zie ook het antwoord op vraag SP-3.

4. Klopt het dat op verzoek van de gemeente met AH is afgesproken dat er geen supermarkt mag worden gerealiseerd in het huidige pand van de AH? Zo ja, waarom is hiervoor gekozen?

**Antwoord:*

Met Ahold is overeengekomen dat er in het bestaande pand van de AH-supermarkt aan de Boerenstraat geen nieuwe supermarkt zal worden gevestigd. Een nieuwe supermarkt ter plaatse zou een uitbreiding van het aantal m² BVO in de foodsector betekenen. Deze uitbreiding zou uitgaan boven het maximum aantal m² BVO zoals opgenomen in het raadsbesluit van 2011. Na de verplaatsing van de AH-supermarkt zal voor de locatie Boerenstraat t.z.t. een herziening van het bestemmingsplan Binnenstad worden opgesteld, waarbij de vestiging van een nieuwe supermarkt wordt uitgesloten. Mocht het geval zich voordoen dat een reeds bestaande supermarkt wil verhuizen naar het pand van Albert Heijn aan de Boerenstraat, dan zouden de consequenties hiervoor in heroverweging genomen kunnen worden.

5. Zijn er afspraken gemaakt met AH over de invulling van de vrijkomende locatie? Zo ja, wat zijn deze afspraken en zijn aan deze afspraken een tijdslimiet gekoppeld? Zo ja, zijn er afgesproken gemaakt wat er gebeurt als deze tijdslimiet wordt overschreden? Zo ja, wat zijn deze afspraken?

*Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 4 van SP.

6. Is het op basis van het voorliggende bestemmingsplan mogelijk om de bestemming van de huidige parkeerplaatsen aan de oostzijde te wijzigen? Zo ja, is het college voornemens dit op termijn te gaan doen? Zo ja, aan welke functie wordt dan gedacht en om welke redenen?

*Antwoord:

De parkeerplaatsen aan de oostzijde hebben de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied". Binnen deze bestemming zijn meerdere functies mogelijk waar onder, fietsparkeerplaatsen, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Voor andere functies zal het bestemmingsplan gewijzigd moeten worden. Er zijn op dit moment nog geen concrete initiatieven om de huidige bestemming te wijzigen.

7. Is het college voornemens om de watergang aan de oostzijde te vergroten? Zo ja, wat is hiervoor de redenen en kan hiervoor een onderbouwing worden aangeleverd?

*Antwoord:

Aan de oostzijde van het station ligt op dit moment geen watergang (er lag tot enkele jaren geleden een siervijver die niet was aangesloten op het watersysteem). Momenteel loopt er een lange duiker van het gebied "de Buitenhof" tot aan de zuidoostzijde van het station. Zowel de gemeente als het waterschap hebben in het beleid opgenomen om deze watergang open te leggen.

8. Is voor de langzaamverkeerstunnel inzichtelijk te maken wat de te verwachten investeringskosten zijn om deze tunnel mogelijk te maken en welke afmetingen ten grondslag liggen aan deze investeringskosten?

*Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 1 van SP.

9. Is er een visie voor het versterken van de binnenstad, als de Albert Heijn wordt verplaatst naar de spoorzone? Zo ja, met welke kaders is deze dan tot stand gekomen?

*Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 6 van SP.

PvdA:

Integrale aanpak ruimtelijke en economische versterking Culemborg

1. Hoe staat de ontwikkeling in de Spoorzone in relatie tot de binnenstad? Wat is het tijdsad van de ontwikkeling visie binnenstad?

***Antwoord:**

De ontwikkeling van de Spoorzone is een kwaliteitsimpuls voor de directe omgeving van het station en daarmee voor de stad als geheel. Een dergelijke impuls voor de stad heeft een positieve uitstraling die verder reikt dan de Spoorzone zelf. Zie ook het antwoord op vraag 6 van SP.

2. Is het college het met ons eens dat het belangrijk is dat de verschillende winkelcentra (inclusief de Spoorzone) elkaar moeten versterken in plaats van verzwakken? Hoe waarborgt het college dat?

***Antwoord:**

De gemeente gaat over de ruimtelijke verdeling van de marktruimte. Met het richtinggevend kader dat door de Raad op 17 februari 2010 is vastgesteld is in ruimtelijke zin de marktruimte voor detailhandel verdeeld over Culemborg. Er is gekeken naar de functie van de verschillende gebieden (centrum, Chopinplein en Parijsch) en gekozen voor een evenwichtige verdeling van de m²'s over de verschillende gebieden. Door niet meer dan de marktruimte te ontwikkelen in de verschillende bestemmingsplannen moeten de verschillende gebieden, zeker daar waar het de food betreft, zich op een gezonde manier kunnen ontwikkelen. Door diversiteit aan functies mogelijk te maken en samenwerking van (groepen) ondernemers kunnen winkelcentra, binnenstad en Spoorzone elkaar versterken. Uitwerking van dit beleid vindt op dit moment plaats aan het Chopinplein en door het project "binnenstadsvisie".

Onderdoorgang spoor

Kernpunt in oorspronkelijke plan was verbinding tussen oost- en westzone. Van belang geacht voor dynamiek in de hele zone.

3. Hoe kan uitgangspunt van verbinding/dynamiek toch gehandhaafd blijven?

***Antwoord:**

Het stationsgebied sluit momenteel onvoldoende aan bij het aantrekkelijke karakter van Culemborg. De doelstelling voor het stedenbouwkundig plan is het realiseren van een ontspannen oostzijde die beter aansluit op Lanxmeer en de stad en een drukkere westzijde als uitbreiding en opwaardering van het bestaande voorzieningengebied en de bedrijvigheid. Een oost-west verbinding bij het station is wenselijk maar niet vereist om de doelstelling te realiseren.

4. Wat is de prijs vooreen vrije onderdoorgang?

***Antwoord:**

Zie antwoord op vraag SP-1.

GroenLinks:

1. Vanuit de stad klinkt regelmatig de vraag waarom de AH niet aan de overkant in de Nieuwstad gaat zitten. Wat waren de redenen dat de AH naar de Spoorzone wilde en wat waren de redenen om niet naar de plek van de voormalige ALDI en het voormalig Politiebureau te gaan?

***Antwoord:**

Het is niet mogelijk om een nieuwe AH op de locatie Hart van Nieuwstad te realiseren omdat daar de ruimte te beperkt is voor een supermarkt met een metrage van ca 2.000 m² en bijhorende opslag, expeditie en het parkeren. In het verleden zijn er plannen geweest waarvoor woningen van Kleurrijk Wonen gesloopt dienden te worden; dat is nu niet meer aan de orde.

2. Een belangrijke reden om de Spoorzone te ontwikkelen is de aanblik van het gebied. Worden in de eerste fase van de Spoorzone alle leegstaande bedrijfsruimten binnen het plangebied afgebroken en zijn daar afspraken met In den Eng over gemaakt?

***Antwoord:**

Voor de eerste fase wordt het gehele terrein bouwrijp gemaakt; dat wil zeggen alle gebouwen worden gesloopt en de ondergrond wordt geschikt gemaakt voor de bouw.

3. We hebben horen zeggen, of ergens gelezen dat de ovatonde, of die andere rotonde tijdelijk zou zijn. De herinrichting van de rotonde/ovatonde bij Crum en de rotonde aan de oostzijde is toch definitief?

***Antwoord:**

De aanpassingen aan beide rotondes aan de Tunnelweg zijn geen tijdelijke aanpassingen. De nieuwe rotonde aan de oostzijde en de ovonde aan de westzijde bieden een toekomstbestendige oplossing voor problemen ten aanzien van de doorstroming en de veiligheid van de verkeersdeelnemers. In een eerdere fase is overwogen om de huidige rotonde aan de westzijde enkel van nieuwe bestrating te voorzien welke maatregel niet als toekomstig bestendig werd gezien en naar aanleiding waarvan het idee voor de ovonde is ontstaan.

4. We hebben de rapporten over de middenstand, zoals dat van Droogh en partners (waarin het percentage combinatiebezoek van 67% wordt genoemd) niet kunnen vinden in de raadkamer, net als de andere rapporten. Hebben we iets gemist? Als ze er niet liggen, kan daar voor gezorgd worden?

***Antwoord:**

Het rapport van Droogh Trommelen & partners waar reclamant naar verwijst is –voor zover ons bekend- digitaal raadpleegbaar via: <http://www.dtnp.nl/kennisbank/publicaties>. Deze rapportage betreft een algemeen onderzoeksrapport. De in het rapport genoemde cijfers zijn niet specifiek gericht op de Culemborgse situatie en derhalve niet gebruikt in het voorliggende bestemmingsplan.

5. Deze week ontvingen we een brief van de VOC. Hierin wordt melding gemaakt van een op 24 september 2014 uitgevaardigde Omgevingsverordening Gelderland. Met name paragraaf 2.3.3.1 op bladzijde 17 is voor onze vraag relevant.

Wat kunnen de juridische consequenties zijn van het vaststellen van het bestemmingsplan Spoorzone in relatie tot de provinciale verordening waar de VOC over schrijft?

*Antwoord:

In de provinciale verordening is het volgende opgenomen over detailhandel:

Artikel 2.3.3.1 Detailhandel

1. In een bestemmingsplan worden geen nieuwe locaties voor detailhandel mogelijk gemaakt die leiden tot een duurzame ontwrichting van de bestaande detailhandelstructuur.
2. Voor zover er voor het betreffende gebied een regionale afspraak is gemaakt over de programmering van detailhandel, is de bestemming detailhandel in een bestemmingsplan alleen mogelijk als deze ontwikkeling niet in strijd is met de door Gedeputeerde Staten vastgestelde regionale afspraak.
3. In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangegeven hoe een nieuwe detailhandelontwikkeling zich verhoudt tot het bepaalde in het eerste lid en een eventuele intergemeentelijke samenwerking op het gebied van detailhandel.

Ad 1 Er is binnen het plan spoorzone weliswaar sprake van een verplaatsing en vergroting van een supermarkt maar daarmee is nog geen sprake van "duurzame ontwrichting" van de detailhandelsstructuur.

Ad 2 Regionale afspraken over detailhandel zijn in voorbereiding maar betreffen niet de lopende projecten Parijsch, Chopinplein en Spoorzone.

Ad 3. Voor zover op dit moment mogelijk is, is daar in de toelichting op ingegaan. Ook heeft de provincie in het gebruikelijke vooroverleg geen reactie gegeven op deze detailhandelsstructuur.

6. En wat is ook al weer de datum van ondertekening van de overeenkomst tussen In den Eng en de gemeente?

*Antwoord:

De datum van de overeenkomst is 8 oktober 2013 en hij is door de gemeente ondertekend op 8 april 2014.

CDA:

1. In het stuk staat meermaals aangegeven dat de extra langzaamverkeerstunnel onder het spoor door, een belangrijk onderdeel van het plan vormt. Waarom is er dan geen berekening gemaakt van de kosten voor het maken van deze tunnel? Als het college niet weet wat de tunnel kost, waarom vervalt de tunnel 'omdat er geen geld voor is'? Bent u van plan om, voordat het bestemmingsplan ter besluitvorming aan de raad wordt aangeboden, deze berekening te laten uitvoeren?

*Antwoord:

Zie het antwoord op vraag SP-1.

2. Een aantal jaren geleden was sprake van verhuizing van AH naar de overkant van de Boerenstraat. Deze verhuizing zou het voor AH mogelijk maken meer m² te verwerven en het zou een supermarkt en grote publiekstrekker in de binnenstad houden. Hoe kan worden gerealiseerd dat AH deze locatie benut in plaats van de locatie bij het spoor?

*Antwoord:

Zie antwoord op vraag GL-1.

3. Klopt het dat in fase 1, naast de supermarkt en de 600m² 'stationsgebonden retail' ook 1000m² horeca mogelijk wordt gemaakt? Klopt het dat naast de supermarkt en de winkeltjes dus ook horecagelegenheden (ijssalon, koffiebar, shoarma e.d. met zitgelegenheid) kunnen worden toegevoegd aan deze locatie?

*Antwoord:

Ja dat klopt. Het bestemmingsplan is flexibel en kan marktgericht worden ingevuld.

4. Wanneer is volgens het college sprake van een winkelcentrum?

*Antwoord:

Binnen de ruimtelijk-economische structuur daar waar het detailhandel betreft onderscheiden we het centrum(-gebied), 2 wijkwinkelcentra en het bedrijventerrein (tbv grootschalige detailhandel). De overige locaties zoals de winkelstrip aan de Schoolhof west, Tuincentrum van den Hurk etc., worden als "overig verspreid winkelaanbod" aangeduid en niet als winkelcentrum. Het plan voor het stationsgebied heeft niet de functie en is niet benoemd als wijkwinkelcentrum of centrumgebied.

5. In antwoord op de eerder gestelde technische vragen van GL (vraag 1) over welke onderzoeksrapporten het college heeft gebruikt geeft u als antwoord, naast het NSO rapport uit 2009, het 'schematisch overzicht plannen detailhandel richtinggevend kader'. Bent u het met het CDA eens dat dit geen onderzoeksrapport betreft maar een matrix van 1 A4 waarin een overzicht wordt gegeven van de bestaande m² detailhandel en de uitbreidingsplannen op detailhandelsgebied? Bent u het met het CDA eens dat deze matrix op geen enkele wijze beschrijft 'de effecten op de detailhandel van het vertrek van een supermarkt uit de binnenstad' zoals GL vroeg? Mogen wij hieruit concluderen dat het college zich uitsluitend baseert op een onderzoeksrapport uit 2009, wel wetende dat sinds die tijd een enorme verandering in het koopgedrag van consumenten heeft plaatsgevonden met vele verschillende oorzaken? Wat is de reden dat het college zich uitsluitend op het rapport uit 2009 baseert?

*Antwoord:

Het College heeft naast het rapport van NSO uit 2009 "uitbreiding winkelcentrum Parijsch" onderzocht welke belangrijke ontwikkelingen zich ten tijde van de besluitvorming over dit onderwerp daadwerkelijk afspeelden in Culemborg. Deze ontwikkelingen zijn in 1 A-4 bijgevoegd bij dit rapport en hebben geleid tot de verdeling van de marktruimte over Culemborg. Daarnaast is door NSO in een verkennende analyse (2 juli 2009) onderzocht wat de effecten zijn van de uitplaatsing van een supermarkt en de mogelijkheden voor een aan te trekken non-food trekker. Uit deze analyse 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".

6. Ondernemers uit Culemborg zijn massaal tegen dit plan. Als experts op het gebied van detailhandel en food neemt het CDA aan dat het college deze bezwaren serieus neemt. Op welke wijze komt u in het plan Spoorzone tegemoet aan hun bezwaren?

**Antwoord:*

De bezwaren richten zich op de verwachting dat de verplaatsing van de AH naar het stationsgebied en de vestiging van 600 m² stationsgebonden retail een nadelig effect zou kunnen hebben op het overige winkelbestand in Culemborg. Door het maximeren van het metrage voor de supermarkt en het beperkt toestaan van aanvullende winkels komen wij tegemoet aan de zorg die is ontstaan. Ondernemers van zowel VOC, KCB als horeca zijn van het begin betrokken bij het voorbereiden van de binnenstadsvisie. Dat leidt ertoe dat zij hun ideeën, zorgen en wensen direct kunnen inbrengen. De binnenstadsvisie zal binnenkort met de raad worden besproken. Verder kan opgemerkt worden dat het naar verwachting nog circa twee jaar zal duren voordat de AH daadwerkelijk naar de Spoorzone kan verhuizen. Die tijd is dus voor de binnenstad extra beschikbaar om zich voor te bereiden op de verplaatsing van de Albert Heijn en om een andere trekker in de Boerenstraat gevestigd te krijgen.

7. Tijdens de voorbespreking gaf het college toe dat het uitplaatsen van AH en het creëren van 'stationsgebonden retail' negatieve consequenties zal hebben voor de omzet in de binnenstad. Bent u het met het CDA eens dat het verstandig is om dit besluit in het grotere perspectief te plaatsen van 'de bruisende binnenstad' en deze twee onderwerpen gezamenlijk te behandelen ipv na elkaar zoals nu is voorgesteld?

**Antwoord:*

De uitplaatsing van de AH zou negatieve consequenties kunnen hebben maar zou ook positieve consequenties kunnen hebben. Negatieve consequenties kunnen zijn dat het een combinatiebezoek van boodschappen doen (frequente doelgerichte foodaankopen) en winkelen (funshoppen) aan het centrum kan verzwakken. Positieve consequentie zou kunnen zijn dat bewoners meer gebruik maken van het ruime aanbod aan kleinere foodaanbieders in de binnenstad.

Wij kunnen ons er niet in vinden dat het grotere perspectief de bruisende binnenstad omvat. Het grotere perspectief omvat de ontwikkeling van Culemborg in zijn geheel. Ten aanzien van de stationsomgeving en ten aanzien van de binnenstad zijn en worden verschillende ontwikkelingen in gang gezet. Over de onderlinge afstemming heeft uw raad in 2010 een besluit genomen. Zie hiervoor het antwoord op de vraag PodA2. Het afblazen van de ontwikkeling van de stationsomgeving brengt gevolgen met zich mee. Zie hiervoor het antwoord op de vraag SP3.

8. Kunt u de overwegingen schetsen op basis waarvan u alle voor- en nadelen van dit plan hebt afgewogen en tot de conclusie bent gekomen dat dit plan op dit moment de beste keuze is voor Culemborg?

** Antwoord:*

Het bestemmingsplan vormt het slotstuk van een aantal eerdere besluiten van uw raad. Het maakt het mogelijk om het gebied rond het station een omvangrijke kwaliteitsimpuls te geven. Bij deze impuls wordt gebruik gemaakt van de wens van verschillende partijen om ontwikkelingen van de grond te krijgen en in de ontwikkelingen en het omliggend openbaar gebied te willen investeren. De ontwikkelingen maken een einde aan de verloedering van het gebied en vergroten daarmee niet alleen de aantrekkelijkheid van het gebied zelf maar ook van de stad als geheel. Aan de westzijde zullen de loodsen gesloopt worden en worden voorzien van moderne bebouwing. Aan de oostzijde ziet het ernaar uit dat het initiatief van de stichting de Gelderland ook daadwerkelijk gerealiseerd kan gaan worden. Met het initiatief van de stichting de Gelderland en met de overeenkomsten met in den Eng is het nu het momentum om gebruik te maken van de kwalitatieve en financiële inbreng van deze partijen in het gebied. Zoals eerder aangegeven kunnen door een diversiteit aan functies mogelijk te maken (wijk)winkelcentra, binnenstad en Spoorzone elkaar versterken.