



Culemborg

Bijlage 1: Toelichting project en aanmelding

MEMO

Aan : Ministerie van Infrastructuur en Milieu, t.a.v. Monique Arnolds en Fenna Gutter

Van : Willem van Winkoop en Wout van der Heijde

Datum : 29 maart 2013

Onderwerp : Aanmelding Spoorzone Culemborg voor 7^o tranche CHW

Inleiding

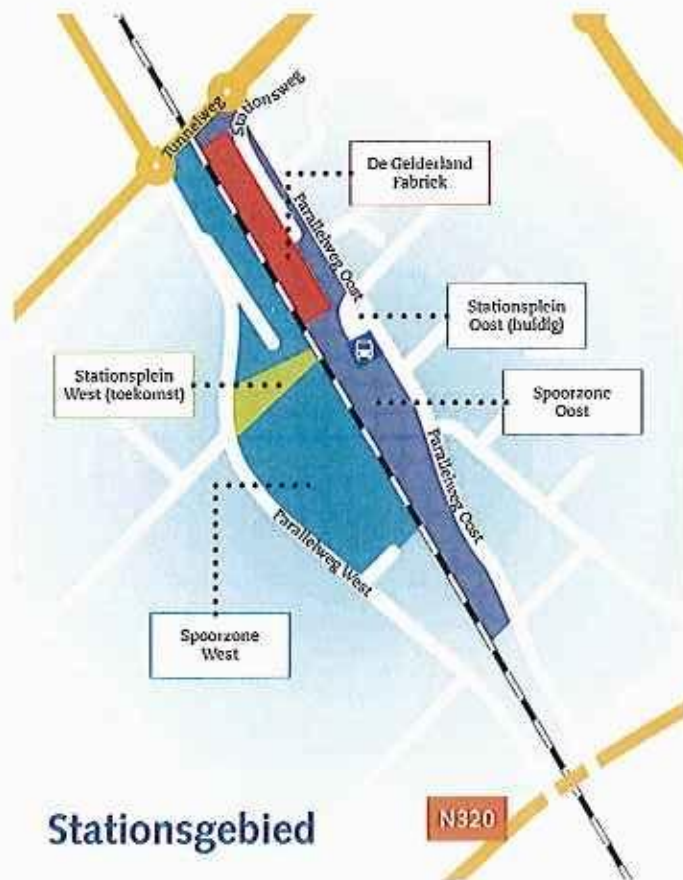
In deze memo wordt achtergrondinformatie gegeven over het project 'Spoorzone Culemborg' en wordt gemotiveerd waarom dit project als experiment wordt aangemeld voor de Crisis- en Herstelwet. Aannemelijk wordt gemaakt dat het experiment bijdraagt aan duurzaamheid, aan planologische innovatie en dat uitvoering ervan bijdraagt aan het bestrijden van de economische crisis als bedoeld in artikel 2.4 van de Crisis- en Herstelwet (CHW).

Gemeentelijk en provinciaal beleid

De ontwikkeling van de spoorzone is in de gemeentelijke structuurvisie aangemerkt als 'sleutelproject'. Daarnaast is door de Provincie Gelderland de regionale importantie onderkend door het opnemen van de Spoorzone Culemborg in het 'Regiocontract'. Dit houdt cofinanciering van 50% in door de provincie voor de grote infrastructurele ingrepen. Ook investeert de provincie zelf in aansluiting van de N320 op de spoorzone.

Nieuw bestemmingsplan

Voor de gehele Spoorzone wordt momenteel een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Voor het grootste deel is dit conserverend van aard. Voor de Spoorzone West is dit ontwikkelgericht. De Gelderland fabriek krijgt een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van toekomstige ontwikkeling.



Herontwikkeling van een voormalige stortplaats

De directe ontwikkeling die is voorzien in het nieuwe bestemmingsplan voor de Spoorzone van Culemborg is aan de westzijde gesitueerd. De huidige situatie wordt gekenmerkt door een slecht onderhouden openbare ruimte die onderhevig is aan veroudering en slijtage. De loodsen aan de westzijde zijn zeer verouderd en hebben daardoor geen economische waarde meer. Een groot deel van deze locatie is in het verleden gebruikt als dump van afval uit fabrieken binnen de gemeente Culemborg. Hierbij is de toenmalige rietput gedempt met vuilnis en andere afvalstoffen, waarbij mogelijk ook vaten met afgewerkte olie en autowrakken zijn gestort. Vermoedelijk is de stortplaats in 1955 gesloten. De onderzoekslocatie is sinds 1951 in gebruik geweest als bedrijfsterrein van Hussen Aannemingsbedrijf te Culemborg. Hierna hebben er meerdere activiteiten plaats gevonden waaronder een smederij, een autowerkplaats, een schilderwerkplaats, een timmerwerkplaats, een asfaltmengmachine en een betonmortelcentrale. Op 31 december 2000 zijn alle bedrijfsactiviteiten op het terrein beëindigd. Sinds januari 2002 is het terrein verhuurd aan de afdeling Groen en Onderhoud van de gemeente Culemborg. De locatie is sinds 2007 eigendom van Investment In den Eng.

Doelstelling

Door de ontwikkeling aan de westzijde krijgen we de kans deze voormalige vuilstort te herontwikkelen tot een aantrekkelijk en dynamisch gebied voor consumenten, bewoners en reizigers uit en naar Culemborg. Een gebied waarbij kans gegeven wordt om werken, onderwijs, winkelen en vermaak te combineren met goede bereikbaarheid vanuit de stad en de gehele regio. Een vergelijkbaar gebied is er niet binnen de gemeenten en bij aangrenzende gemeenten. Daarnaast wordt zowel de oostzijde als de westzijde van het station aangepakt om het station aantrekkelijker te maken voor reizigers. Door de eerste fase aan de westzijde moet het gehele gebied een duw in de rug krijgen. Alleen door een totale integrale aanpak waarbij het totale gebied getransformeerd wordt van verloederd industrieterrein naar een aantrekkelijk stationsgebied en voorzieningsgebied heeft de ontwikkeling een kans. Een deel handhaven is geen optie.

Samenwerking Spoorzone Culemborg

De ontwikkelaars Investment In den Eng en NS Stations hebben samen met de gemeente Culemborg de ambitie om te komen tot een herontwikkeling van de spoorzone rondom het treinstation van Culemborg. Dit vindt plaats onder de noemer 'transit-oriented development'(TOD). TOD, is een openbaar vervoer- en ruimtelijke ordening-concept waarbij infrastructuur en ruimtelijke inrichting op het gebied van zowel planvorming, financiering en exploitatie geïntegreerd worden aangepakt. Het (openbaar) verkeer- en vervoerssysteem wordt hierbij als de ruggengraat en aanjager van de stedelijke ontwikkeling gezien. Dit vertaalt zich met name in gecentreerde leefomgevingen, gekarakteriseerd door hogere bebouwingdichtheden en gemengde functies rondom multimodale knooppunten.

Hiervoor is in 2010 gezamenlijk de Intentieovereenkomst getekend. De 3 partijen hebben in de periode vanaf de Intentieovereenkomst tot aan april 2011 samengewerkt aan de stedenbouwkundige visie voor de gehele Spoorzone Culemborg. De gemeente en In den Eng zijn in een afrondend stadium met het vastleggen van de financiële- en procesafspraken in een anterieure overeenkomst (samenwerkingsovereenkomst) welke het vervolg is op de Intentieovereenkomst.

Programma Spoorzone West

Vanwege de integrale wens om de oostzijde te ontzien voor verkeer en hiermee het station beter aan te sluiten bij de stad d.m.v. het ontwikkelen van de oostzijde is besloten het parkeren en de openbaar vervoer halte(s) naar de westzijde van de Spoorzone te verplaatsen. De westzijde wordt hiermee de voorzieningskant waar winkels, hotels, horeca/evenementen, bedrijvigheid, maatschappelijke en commerciële voorzieningen en kantoren gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast krijgen we de kans het reizen met de trein (o.a. Utrecht en Den Bosch) aantrekkelijker te maken.

Om dit mogelijk te maken wordt er onder andere een aansluiting op de provinciale weg N320 gerealiseerd. Deze zal zorgen voor onder andere het ontlasten van de Parallelweg Oost en Stationssingel en hiermee rondom het station zorgen voor een betere verkeersontsluiting en betere luchtkwaliteit. Het station krijgt hierdoor ook een nieuwe ingang aan de westzijde, om dit te faciliteren wordt er een doorbraak van de huidige voetgangerstunnel gerealiseerd met een aansluiting op het nieuw te realiseren Stationsplein West. Om het stationsplein tot een aantrekkelijke plek te maken en een deel van de investeringen voor het realiseren van de totale Spoorzone mogelijk te maken worden er aan het Stationsplein opstallen ontwikkeld door In den Eng.

Vanuit toekomstige vastgoedopbrengsten aan de westzijde worden de volgende functies geheel of deels gerealiseerd binnen de Spoorzone van Culemborg:

- Realisatie van extra P&R plaatsen voor treinreizigers en hiermee de verwachte toekomstige groei op het spoor opvangen.
- Een nieuw stationsplein aan de westzijde die de stad en het naast gelegen bedrijven- en kantorengedebied Pavijen verbindt met het station.
- Tunneldoorbraak van de huidige reizigerstunnel. Hierdoor ontstaat een verbeterde route voor reizigers en voetgangers tussen de oost en westzijde van het spoor.

Bovenstaande onderdelen worden gerealiseerd vanuit de vastgoedopbrengsten omdat deze op hun beurt het toekomstige vastgoed meer waard laten worden. De onderdelen zijn daarom stuk voor stuk noodzakelijk. Om deze forse voorinvestering door een marktpartij te laten dragen is een plan nodig dat kan inspringen op toekomstige vraag die nog onbekend is.

Waarom als experiment onder de CHW?

Om drie redenen:

1. Bestrijden economische crisis
2. Innovatie
3. Duurzaamheid

Ad. 1 Bestrijden economische crisis

Door aanwijzing tot experiment als bedoeld in artikel 2.4 van de Crisis- en Herstelwet kan de gemeente flexibeler omgaan met de economische en maatschappelijke onderbouwing in het Bestemmingsplan. Door de huidige crisis staat de ontwikkeling onder een zeer hoge druk. De grote potentie die het gebied heeft, heeft daarom een langere planhorizon nodig om volledig ontwikkeld te kunnen worden. Vooral omdat een groot gedeelte van de kosten voor de gemeente zoals plankosten, ingrepen in de openbare ruimte, wegen en tunnels bekostigd worden door de opbrengsten van het te ontwikkelen vastgoed. De planhorizon van deze ontwikkelingen is langer dan de planning van 10 jaar die het

Bestemmingsplan eist. De flexibiliteit is vereist om de ontwikkeling interessant te maken voor investeerders.

Het van de grond krijgen van deze ontwikkeling brengt kapitaal en werkgelegenheid naar Culemborg en zorgt voor beweging op een vastgelopen vastgoedmarkt. Daarnaast zorgt het voor bouwproductie. Ook functioneert de start van de ontwikkeling als vliegwiel voor investeringen van derden. Private investeringen rechtvaardigen publieke investeringen, o.a. subsidies van de Provincie Gelderland die vrijkomen als private cofinanciering gegarandeerd is. Kortom: een nieuw, passend en krachtig bestemmingsplan is de motor achter de start van de ontwikkeling van de Spoorzone.

Ad. 2 Innovatief: Organisch ontwikkelen

Het huidige bestemmingsplan dat opgesteld wordt en nu in de VO fase verkeert (inspraak vanaf begin april 2013) is flexibel en richtinggevend van aard. Het gaat uit van grote bouwvlakken met een gemengde bestemming (zowel in het geval van de directe bestemming voor de westzijde als de wijzigingsbevoegdheid voor De Gelderland fabriek). Uitgangspunt is dat alle functies binnen de gemengde bestemming zijn toegestaan. Uitzondering hierop wordt gemaakt voor functies die niet passen vanwege bijvoorbeeld externe veiligheidsrisico's langs het spoor (wonen, kinderopvang, etc.) of die niet passen in een gemengd gebied (bedrijvigheid met zware milieucategorieën). Het aantal vierkante meters wordt vrijgelaten voor alle niet gereguleerde functies. Alleen voor horeca en detailhandel zijn maxima opgenomen. Zodoende heeft de ondernemer maximale vrijheid om in de komende jaren flexibel in te spelen op de vraag van de markt. Op die manier is de verwachting dat de ontwikkeling sneller van de grond komt en er een gevarieerder, aantrekkelijker en vraaggerichter programma ontstaat.

Een supermarkt die zich nu in het centrum bevindt en daar niet kan en mag uitbreiden wordt één van de pioniers in het gebied. Tegelijkertijd fungeert deze als trekker voor andere (aanvullende) functies. Andere geïnteresseerden huurders / investeerders / financiers zijn terughoudend. Deels omdat het gebied nu niet aantrekkelijk is maar ook omdat er nog geen enkele zekerheid is dat ze zich daar mogen vestigen. Er is namelijk nog geen juridisch kader in de vorm van een bestemmingsplan die dat mogelijk maakt. Het is daarom des te belangrijker dat er snel een bestemmingsplan komt die veel mogelijkheden geeft om ontwikkelingen die juist bij deze locatie in Culemborg horen mogelijk te maken. Een plan dat kan inspelen op marktontwikkelingen die nu nog niet bekend zijn. Wat deze mogelijkheden zijn zal voor een groot gedeelte de komende 10/15 jaar bekend worden. Dit maakt tegelijkertijd het aantonen van de maatschappelijke haalbaarheid lastig. Een verlengde planhorizon helpt om de haalbaarheid van de ontwikkeling binnen de planhorizon te onderbouwen.

Ad. 3 Duurzaamheid

Het betreft de herontwikkeling van een voormalige stortplaats. Om ontwikkeling mogelijk te maken wordt de stortplaats functioneel gesaneerd wat inhoudt dat sanering zal plaatsvinden door het vrijwel geheel bebouwen en verharderen van de locatie. Grond en stortmateriaal dat vrijkomt 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 de beplantingsvakken wordt een leeflaag aangebracht. Voor de locatie is geen actieve nazorg noodzakelijk omdat de verontreinigingen immobiel zijn. Hierdoor wordt de afwenteling van een actieve zorgplicht op toekomstige generaties voorkomen. Op deze manier maakt de ontwikkeling een zeer onaantrekkelijke plek op een toplocatie weer aantrekkelijk voor gebruik.