

Bestemmingsplan

Spoorzone Culemborg

Gemeente Culemborg



Bestemmingsplan

Spoorzone Culemborg

Gemeente Culemborg

Toelichting

Bijlagen

Regels

Bijlagen

Verbeelding

Schaal 1:1.000

Vastgesteld:

26 januari 2017

Projectgegevens:

TOE02-0253792-01C

REG02-0253792-01C

TEK02-0253792-01A

Identificatienummer:

NL.IMRO.0216.BPSpoorzone-VG02

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Procedureel verloop	1
1.3	Crisis- en herstelwet	4
1.4	Plangebied	6
1.5	Vigerend bestemmingsplan	6
1.6	Bij het plan behorende stukken	7
1.7	Leeswijzer	7
2	Planbeschrijving	9
2.1	Bestaande situatie	9
2.2	Het initiatief	12
2.3	Het programma	18
2.4	Vertaling naar het bestemmingsplan	21
3	Beleidskader	25
3.1	Nationaal beleid	25
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	26
3.3	Gemeentelijk beleid	29
3.4	Ladder voor duurzame verstedelijking	38
3.5	Conclusie	43
4	Milieuhygiënische en planologische verantwoording	45
4.1	Crisis- en herstelwet	45
4.2	Bodem	46
4.3	Geluid	47
4.4	Luchtkwaliteit	48
4.5	Externe veiligheid	50
4.6	Bedrijven en milieuzonering	52
4.7	Kabels, leidingen en straalpaden	53
4.8	Verkeer en parkeren	54
4.9	Water	57
4.10	Flora en fauna	58
4.11	Archeologie	60
4.12	Cultuurhistorie	61
4.13	Explosieven	62
4.14	Trillingen	64
4.15	Besluit milieueffectrapportage	64
5	Juridische planopzet	69
5.1	Plansystematiek	69
5.2	Bestemmingen	69
6	Haalbaarheid	73
6.1	Financieel	73
6.2	Maatschappelijk	73

Bijlagen

- Bijlage 1: Ladder Spoorzone Culemborg, Stec Groep, 31 oktober 2016
- Bijlage 2: Aanvullend memo horeca Spoorzone, Stec Groep, 11 januari 2017
- Bijlage 3: Rapport actualiserend en nader bodemonderzoek voormalige stortplaats Parallelweg West te Culemborg, NIPA milieutechniek, 30 maart 2012
- Bijlage 4: Saneringsplan: functiegerichte, gefaseerde sanering voormalige stortplaats Parallelweg West te Culemborg, NIPA milieutechniek, 2 april 2012
- Bijlage 5: Bestemmingsplan Spoorzone Culemborg, akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit, Goudappel Coffeng, 28 april 2014
- Bijlage 6: Bestemmingsplan Spoorzone Culemborg, rapportage externe veiligheid, Antea Group, 18 november 2016
- Bijlage 7: Advies bestemmingsplan stationsomgeving Culemborg, Veiligheidsregio Gelderland-Zuid, 7 maart 2013
- Bijlage 8: Verkeerseffecten Spoorzone Culemborg, Goudappel Coffeng, 22 augustus 2013
- Bijlage 9: Verkeerseffecten Spoorzone Culemborg, Aanvullende verkeersmodelberekening, Goudappel Coffeng, 6 december 2013
- Bijlage 10: Memo vergelijk verkeersgeneratie functieprogramma's 2013 en 2016, Goudappel Coffeng, 4 november 2016
- Bijlage 11: Parkeeroverzicht Spoorzone Culemborg: Basis voor bestemmingsplan, bbn adviseurs, 10 juni 2013
- Bijlage 12: Culemborg Spoorzone - vooroverleg Waterschap; onderbouwing meters West, bbn adviseurs, 5 juni 2013
- Bijlage 13: Quick scan ecologie Spoorzone west te Culemborg, Els & Linde, juli 2011
- Bijlage 14: Mitigatie- en compensatieplan rugstreeppad, Els & Linde, december 2011
- Bijlage 15: Notitie locatie voortplantingswater rugstreeppad, bbn adviseurs, 25 januari 2013
- Bijlage 16: Quick scan ecologie Spoorzone Culemborg, Els & Linde, 11 november 2016
- Bijlage 17: Stikstofberekeningen Spoorzone Culemborg, Antea Group, 5 januari 2017
- Bijlage 18: Archeologisch bureauonderzoek Spoorzone West, Culemborg, IDDS Archeologie, februari 2012
- Bijlage 19: Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van Conventionele Explosieven in de gemeente Culemborg, Explosive Clearance Group (ECG), juli 2011
- Bijlage 20: Nota van beantwoording inspraak en vooroverleg 'Voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone', gemeente Culemborg
- Bijlage 21: Nota van beantwoording zienswijzen 'Ontwerpbestemmingsplan Spoorzone', gemeente Culemborg
- Bijlage 22: Nota van wijzigingen bestemmingsplan Spoorzone, gemeente Culemborg



Figuur 1: Ligging plangebied in Culemborg



Figuur 2: Begrenzing plangebied bestemmingsplan Spoorzone 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). Aan de westzijde van het station wordt een stationsplein gerealiseerd, met daaromheen bebouwing (waaronder een supermarkt) en parkeergelegenheid, inclusief fietsenstallingen. Tevens wordt de stationstunnel opgewaardeerd. Aan de oostzijde is herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek Gelderland voorzien. Deze herontwikkeling heeft inmiddels deels plaatsgevonden, doordat in het zuidelijk deel van de fabriek (rond de voormalige locomotiefloods) een multifunctionele ruimte en een horecagelegenheid zijn gerealiseerd.

De voorgenomen ontwikkeling aan de westzijde van het spoor past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, is voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' voorziet in een passende juridisch-planologische regeling om de beoogde ontwikkeling van de spoorzone mogelijk te maken. Het gebied aan de oostzijde van de spoorlijn is ook in voorliggend bestemmingsplan opgenomen, aangezien voor dit gebied een nieuw bestemmingsplan moet worden vastgesteld in het kader van de actualiserings- en digitaliseringsverplichting. Voor dit gebied heeft het bestemmingsplan een conserverend karakter, waarbij de bestaande situatie is vastgelegd. De omgevingsvergunning die is verleend voor de herontwikkeling van het zuidelijk deel van de voormalige meubelfabriek is vertaald in een passende bestemmingsregeling, die is toegesneden op de vergunde activiteiten.

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 Procedureel verloop

1.2.1 Vaststellingbesluit 10 juni 2015 en uitspraak ABRvS 3 februari 2016

Het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' is eerder, op 10 juni 2015, door de gemeenteraad van de gemeente Culemborg vastgesteld. Tegen het besluit tot vaststelling is door een belanghebbende partij beroep ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). De Afdeling heeft op 3 februari 2016 uitspraak gedaan (201506246/1/R6).

Een deel van het beroep is niet-ontvankelijk verklaard. De overige delen van het beroep zijn gegrond verklaard. Het besluit van de gemeenteraad van 10 juni 2015 tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Spoorzone' is door de Afdeling vernietigd, enerzijds vanwege strijd met artikel 3.1 tweede lid Wro in samenhang bezien met het eerste lid en anderzijds vanwege strijd met artikel 3.1.6, tweede lid, aanhef en onder a, van het Bro (de ladder voor duurzame verstedelijking). Deze onderdelen zijn hierna toegelicht.

Strijd met artikel 3.1 tweede lid Wro

Het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' is vastgesteld met toepassing van artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Dit betekent dat de bestemming van de gronden, in afwijking van artikel 3.1, tweede lid Wro, niet binnen een periode van 10 jaar, maar binnen een periode van 20 jaar opnieuw moet worden vastgesteld. De Afdeling heeft in de uitspraak van 3 februari 2016 echter geoordeeld dat artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet in strijd is met artikel 2.4, derde lid, aanhef en onder b. van de Crisis- en herstelwet, omdat niet de ten hoogste toegestane tijdsduur van de afwijkingen is bepaald. Aan artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet dient dan ook ingevolge de uitspraak van de Afdeling verbindende kracht worden onzegd, waarmee wordt teruggevallen op een planperiode van 10 jaar. Nu door de gemeenteraad expliciet is aangegeven dat het bestemmingsplan niet uitvoerbaar is binnen een planperiode van 10 jaar, is het bestemmingsplan vastgesteld in strijd met artikel 3.1, tweede lid Wro in samenhang met het eerste lid.

Met de inwerkingtreding van de 13e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet op 5 juli 2016 is de fout in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet hersteld. In de 13e tranche is de einddatum voor de diverse aangewezen projecten concreet benoemd. Dit is met terugwerkende kracht gebeurd. Voor het project Spoorzone in Culemborg betekent dit dat voor het project tot 15 mei 2019 een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte kan worden vastgesteld, waarbij het bestemmingsplan een looptijd krijgt van 20 jaar.

Strijd met artikel 3.1.6 van het Bro

In het op 10 juni 2015 vastgestelde bestemmingsplan is naar oordeel van de ABRvS onvoldoende aangetoond wat de actuele regionale behoefte is aan de in het plan mogelijk gemaakte functies. Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan is naar oordeel van de ABRvS daarom in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking, zoals vastgelegd in artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening. Daarnaast heeft de ABRvS geoordeeld dat ook voor de wijzigingsbevoegdheid die was voorzien voor de voormalige meubelfabriek onvoldoende inzichtelijk was gemaakt hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot de ladder voor duurzame verstedelijking.

Aanpassingen in het bestemmingsplan

De gebreken die de ABRvS heeft geconstateerd in het op 10 juni 2015 vastgestelde bestemmingsplan zijn hersteld:

- artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is gerepareerd door inwerkingtreding van de 13^e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet;
- uit een nadere laddertoetsing is gebleken dat sprake is van een actuele regionale behoefte aan de functies die in het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt aan de westzijde van de spoorlijn;
- de wijzigingsbevoegdheid voor de voormalige meubelfabriek kan vervallen, aangezien herontwikkeling van het zuidelijk deel van de fabriek inmiddels is toegestaan via een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan (zie ook paragraaf 1.2.2).

Het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' kan op basis hiervan opnieuw worden vastgesteld door de gemeenteraad. Er is geen sprake van een wezenlijk ander bestemmingsplan, of van wijzigingen anders dan van ondergeschikte aard, ten opzichte van het plan dat in 2015 is vastgesteld. Daarom is afgezien van het opnieuw toepassing geven aan Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (tervisielegging van een ontwerpbestemmingsplan). De wijzigingen die in het bestemmingsplan zijn aangebracht, leiden namelijk niet tot een verruiming van de bouw- en gebruiksmogelijkheden ten opzichte van het eerder vastgestelde (en vernietigde) bestemmingsplan of ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan dat in 2014 ter visie heeft gelegen, maar juist tot een inperking hiervan.

1.2.2 Omgevingsvergunning herontwikkeling meubelfabriek 16 juni 2015

In het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' was voor de herontwikkeling van Meubelfabriek De Gelderland een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die het mogelijk maakte om de bestemming 'Bedrijf – Meubelbedrijf' te wijzigen ten behoeve van diverse functies, waaronder dienstverlening, kantoren, ateliers en een multifunctionele ruimte voor theateruitvoeringen en bijeenkomsten. In de afgelopen jaren is het zuidelijk deel van het terrein van de meubelfabriek (de locomotiefloods en het aansluitende deel van de meubelfabriek) herontwikkeld. Het complex biedt nu ruimte aan een restaurant en een multifunctionele zaal voor voorstellingen, congressen en exposities.

Door de vernietiging van het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' kon ten behoeve van de herontwikkeling geen gebruik worden gemaakt van de in dat bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Culemborg heeft daarom op 16 juni 2015 een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan verleend ten behoeve van de herontwikkeling van de meubelfabriek. Feitelijk is de wijzigingsbevoegdheid die was opgenomen in het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' hiermee ingevuld. De wijzigingsbevoegdheid is daarom in dit bestemmingsplan niet meer opgenomen. De verleende omgevingsvergunning is verwerkt in het bestemmingsplan, zodat de vergunde situatie is voorzien van een bestemming die is toegesneden op de vergunde activiteiten.

1.3 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, 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, 2^e lid van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet en geldt voor alle projecten die in artikel 7c, 15^e lid van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet zijn opgesomd. Op grond van artikel 7c, 16^e lid (dat is geïntroduceerd door inwerkingtreding van de 13^e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet) kan van de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte voor het project 'Spoorzone Culemborg' gebruik worden gemaakt tot 15 mei 2019. De verruiming van de looptijd van het bestemmingsplan heeft tot gevolg 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, is getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking en is onderbouwd in paragraaf 3.4. 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.

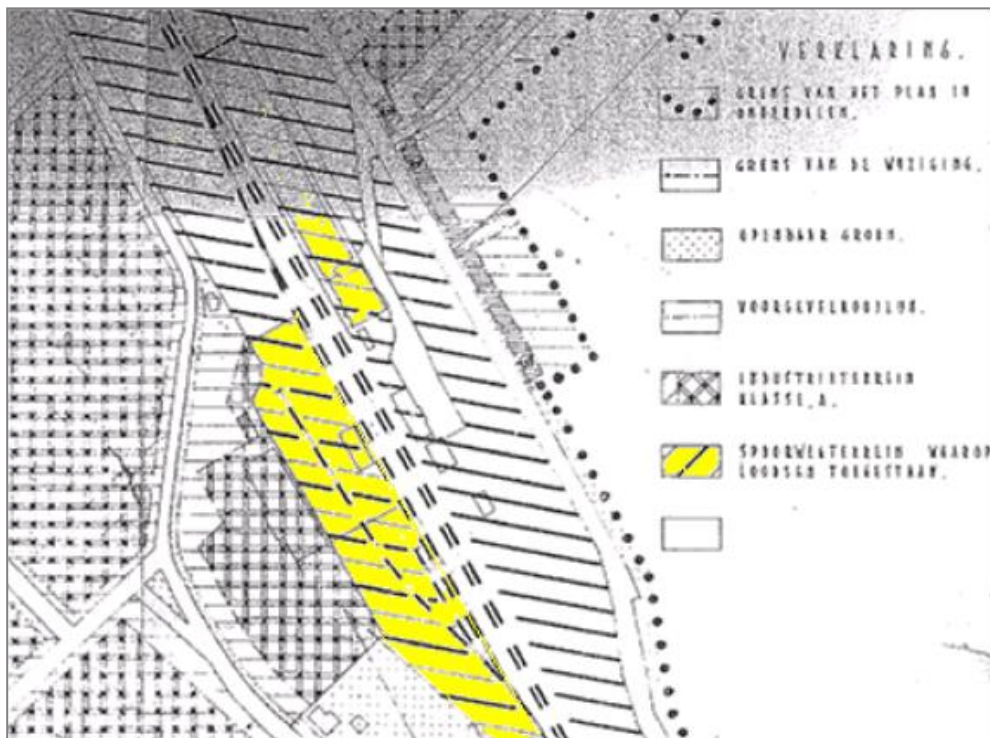
Er bestaat geen verplichting om alle experimentregelingen in het bestemmingsplan op te nemen. De gemeenteraad kan dit vrij bepalen. Met uitzondering van de koppeling met het beeldkwaliteitplan zijn in voorliggend bestemmingsplan geen experimentregelingen opgenomen.

1.4 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.

1.5 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan gemeente Culemborg'. Dit bestemmingsplan is op 28 oktober 1958 vastgesteld door de gemeenteraad van Culemborg.



Figuur 3: Plankaart Uitbreidingsplan Partiele Wijziging 1961

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. Daarom dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden.

1.6 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;
- voorliggende toelichting, waarin de keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt nader worden gemotiveerd en verantwoord. 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.

1.7 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een planbeschrijving gegeven, waarbij is aangegeven hoe het stedenbouwkundig plan is vertaald naar voorliggend bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 wordt het initiatief getoetst aan het relevante nationale, provinciale en gemeentelijke beleid en wordt het programma getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de milieuhygiënische en planologische aspecten met betrekking tot de ontwikkeling. Hoofdstuk 5 bevat een uiteenzetting van de inhoud van de bestemmingsregeling. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de financiële haalbaarheid besproken en wordt een toelichting gegeven op de gevolgde procedures.

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

Door de ligging van de spoorlijn is Culemborg opgedeeld in een westelijk en oostelijk stadsdeel, met de spoorlijn en het 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 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 stationsrestaurant sinds 2005 een kunstgalerie gevestigd. Op de perrons zijn aan weersijden 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 de bebouwing vormt de karakteristieke voormalige locomotiefloods uit 1868. Dit gebouw is van belang voor de sociaal-economische geschiedenis van Culemborg en is dan ook aangewezen als gemeentelijk monument. Momenteel wordt in de voormalige meubelfabriek werkruimte geboden aan startende, creatieve ondernemers en kunstenaars. De afgelopen jaren is het zuidelijk deel van de meubelfabriek (inclusief de locomotiefloods) verbouwd. Er is een multifunctionele ruimte gerealiseerd voor theater- en muziekuitvoeringen, bijeenkomsten, congressen en exposities en er is een restaurant gevestigd.



Figuur 5: Impressie westzijde spoorlijn



Figuur 6: Impressie oostzijde spoorlijn

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 karakter van 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 als 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

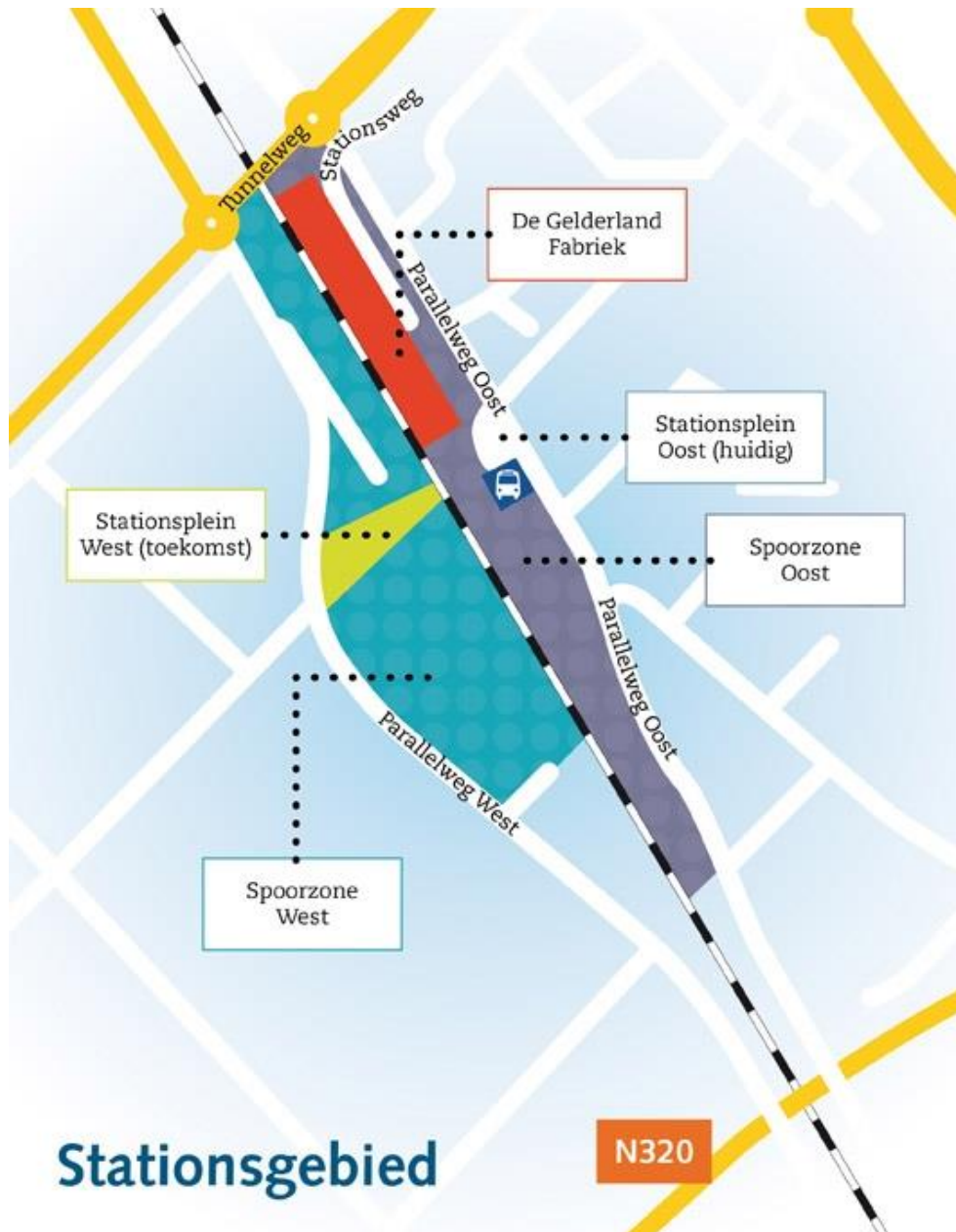
Door Inbo stedenbouwkundig advies is een stedenbouwkundig plan voor de spoorzone opgesteld (20 april 2011). De stedenbouwkundige onderlegger is door het college vastgesteld op 26 april 2011 en is bij vaststelling van de grondexploitatie ter kennisname gepresenteerd aan de gemeenteraad op 23 juni 2011.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

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).



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

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 schuilt achter het spoortalud.

De gebouwen bieden ruimte aan diverse functies: een supermarkt, stationsgerelateerde detailhandel, horeca in de categorieën I tot en met IV, bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2, maatschappelijke voorzieningen, kleinschalig onderwijs, maatschappelijke en commerciële dienstverlening en leisurefuncties in de milieucategorieën 1 en 2 (voor zover opgenomen op de lijst met leisurefuncties). In totaal gaat het om maximaal 20.100 m² bruto vloeroppervlak, waarvan maximaal 17.000 m² bruto vloeroppervlak in bouwvlak 1 (zuidzijde stationsplein). Vooralsnog wordt alleen bouwvlak 1 gerealiseerd. Op de locatie van bouwvlak 2 worden de twee bestaande woningen voorlopig gehandhaafd. Hier is voorzien in een wijzigingsbevoegdheid om de ontwikkeling van de spoorzone op termijn af te kunnen ronden. 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.

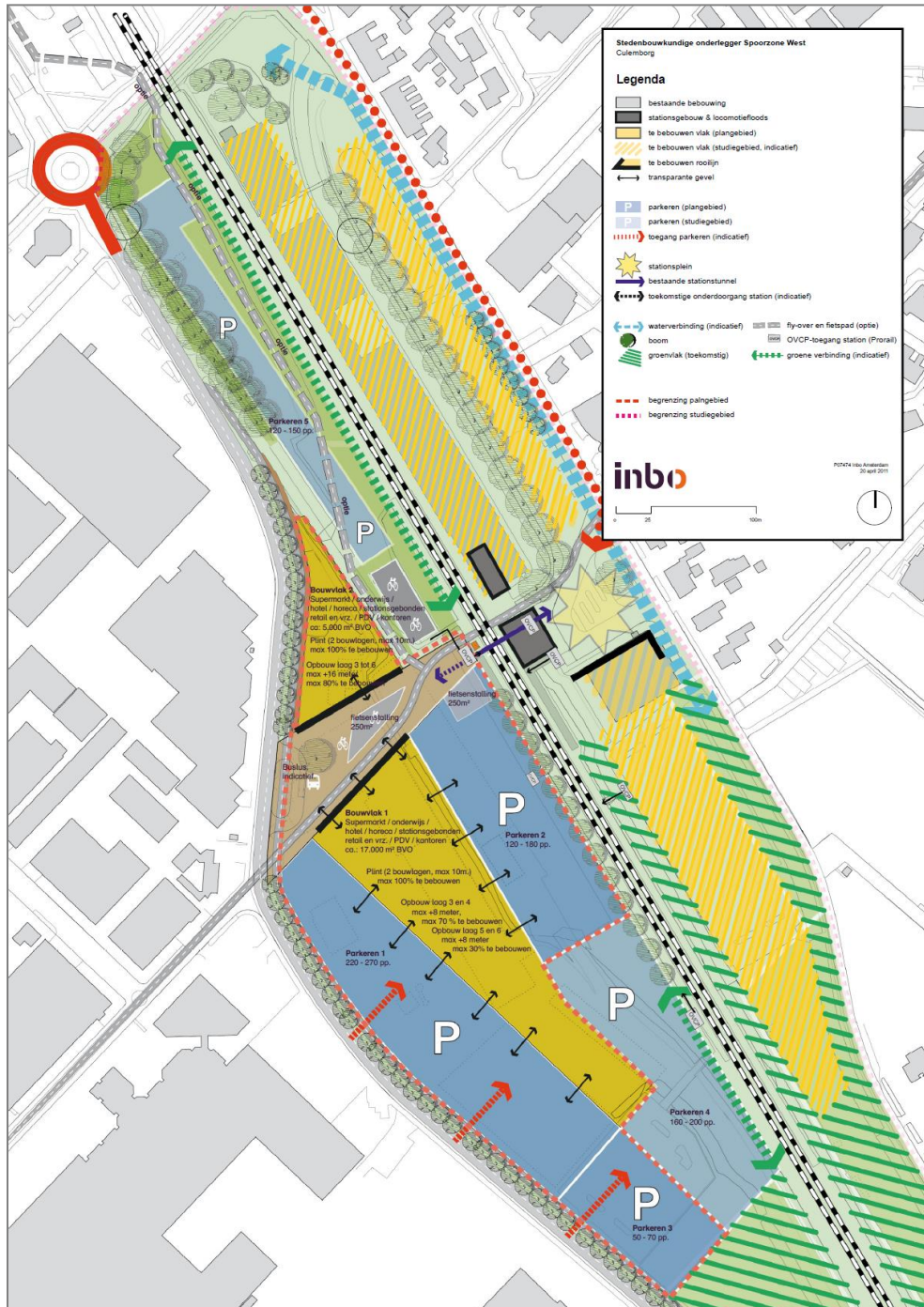
Het stationsplein vormt als het ware de poort naar Culemborg. Hierbij past een representatieve uitstraling. Het stationsplein krijgt een duidelijke verblijfsfunctie. Het plein krijgt een ontspannen, overzichtelijke uitstraling. De nieuwe stationstunnel tussen de twee stationspleinen vormt één van de 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.

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.



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

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.



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 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 zal 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 efficiënt 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.

Zoals in paragraaf 1.3 is aangegeven, is de spoorzone is aangemeld als experiment in het kader van de Crisis- en herstelwet en als project opgenomen in de 7^e 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.

2.3 Het programma

De gemeente Culemborg beschouwt de herontwikkeling van de spoorzone als één van de sleutelprojecten die maatschappelijk van belang zijn. Het karakter van het stationsgebied van Culemborg moet in de toekomst aansluiten bij het aantrekkelijke karakter van de stad als geheel. In dit bestemmingsplan is gekozen voor een bestemming 'Gemengd', vanuit de overtuiging dat het belangrijk is om de markt vrijheid te geven waar dat mogelijk is, om met slimme combinaties van functies het gebied op een aantrekkelijke manier in te vullen. De spoorzone 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).

In dit bestemmingsplan is daarom voorzien in vestigingsmogelijkheden voor verschillende functies, waaronder detailhandel, horeca, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en leisure.

Het programma is afgestemd op het gemeentelijk beleid en de actuele regionale behoefte is getoetst op basis van de ladder voor duurzame verstedelijking. Aan de westzijde van de spoorzone worden de volgende functies mogelijk gemaakt:

- een supermarkt (verplaatsing supermarkt Boerenstraat, met beperkte vergroting);
- stationsgerelateerde detailhandel;
- horeca in de categorieën I tot en met IV;
- bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2;
- maatschappelijke voorzieningen, kleinschalig onderwijs, maatschappelijke en commerciële dienstverlening;
- leisurfuncties in de milieucategorieën 1 en 2.

Hierna wordt voor deze functies aangegeven op basis waarvan ze (beleidsmatig) worden toegelaten in de spoorzone. In paragraaf 3.4 is het programma (cijfermatig) onderbouwd aan de hand van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Supermarkt

De gemeenteraad heeft op 23 juni 2011 de ruimtelijk economische detailhandelsstructuur gewijzigd vastgesteld, conform het richtinggevende kader van 17 februari 2010 (zie ook paragraaf 3.3.3). 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 is 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' is 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' is 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 mogelijkheden die het gemeentelijk beleid biedt voor vestiging van een supermarkt in de westelijke spoorzone zijn vertaald in voorliggend bestemmingsplan. De maximale toegestane winkelvloeroppervlakte van de supermarkt bedraagt 2.000 m² winkelvloeroppervlak. Er is geen sprake van het toevoegen van een supermarkt, maar van een verplaatsing, die gepaard gaat met een uitbreiding van het aantal m².

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 m² winkelvloeroppervlak) 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 m² winkelvloeroppervlak, met een maximum van 100 m² per vestiging.

Horeca

Het integraal horecabeleid is op 29 augustus 2006 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en is in werking getreden op 21 september 2006 (zie ook paragraaf 3.3.2). Horeca in de categorieën I t/m IV (winkelgebonden daghoreca, maaltijdverstrekkers, logiesverstrekkers en spijsverstrekkers) in de spoorzone past binnen het gemeentelijk beleid, mits voldaan wordt aan enkele voorwaarden. In de spoorzone kan voldaan worden aan de voorwaarden betreffende ontsluitingsmogelijkheden, parkeergelegenheid, waarborging van de openbare orde en woon- en leefklimaat. Drankverstrekkers, discotheken en coffeeshops (horeca categorieën V t/m VII) passen niet binnen de spoorzone.

De horeca in de spoorzone ondersteunt en versterkt het stationsconcept dat in het gebied is voorzien. De horeca die zich in het gebied zal vestigen, bedient een andere doelgroep dan de horeca in het centrum van Culemborg en vormt daarmee een aanvulling op de bestaande horeca. Om de marktruimte voor horeca in beeld te brengen, is onderzoek verricht (zie ook paragraaf 3.4.5). Uit dit onderzoek is gebleken dat aan de westzijde van de spoorlijn een totaalprogramma aan horeca van 4.200 m² bvo (onderverdeeld naar verschillende horecacategorieën) past binnen de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. In dit bestemmingsplan wordt daarom aan de westzijde van de spoorlijn maximaal 4.200 m² horeca toegestaan.

Bedrijven

In de westelijke spoorzone wordt kleinschalige bedrijvigheid toegestaan. Het plangebied sluit ruimtelijk gezien aan op bedrijventerrein Pavijen. De spoorlijn vormt de grens tussen Pavijen en de woongebieden in het oostelijk deel van Culemborg. Door uitsluitend bedrijvigheid, passend bij de stationsfunctie en in een lage milieucategorie (1 en 2) toe te staan, ontstaat 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.

Overige functies

In de westelijke spoorzone worden overige functies, zoals leisure, commerciële en maatschappelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. De spoorzone leent zich goed voor de vestiging van dergelijke functies, met name omdat het gebied een ander type van deze functies aantrekt dan reeds in de stad aanwezig.

2.4 Vertaling naar het bestemmingsplan

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

Gemengd

De toekomstige bebouwing ten westen van de spoorlijn, zuidelijk van het nieuwe stationsplein, is bestemd als 'Gemengd'. Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegestaan: een supermarkt, stationsgerelateerde detailhandel, horeca in de categorieën I tot en met IV, bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2, maatschappelijke voorzieningen, kleinschalig onderwijs, maatschappelijke en commerciële dienstverlening en leisurefuncties in de milieucategorieën 1 en 2 (voor zover opgenomen op de lijst met leisurefuncties). Hierdoor is sprake van een hoge mate van flexibiliteit qua functies. In de bestemming 'Gemengd' is een gebruiksregel opgenomen, die de totale bruto vloeroppervlakte binnen de bestemming beperkt tot 17.000 m². Aan verschillende functies zijn ook maximale oppervlaktelimiten toegekend (in m² winkelvloeroppervlak dan wel m² bruto vloeroppervlak), die in overeenstemming zijn met het onderzoek dat is verricht naar de actuele regionale behoefte aan deze functies (zie ook paragraaf 3.4).

Bebouwing is toegestaan 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%).

Verkeer, railverkeer en groen

Het nieuwe stationsplein en de parkeervoorzieningen aan de oost- en westzijde van de spoorlijn zijn bestemd als 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Overal binnen deze bestemming mag worden geparkeerd, 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 ('parkeerterrein uitgesloten') wordt voorkomen dat er op het nieuwe en het bestaande stationsplein geparkeerd gaat worden, waardoor de verblijfsfunctie verloren zou gaan. Op de plek waar mogelijk in de toekomst een parkeerdek wordt gerealiseerd, is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerdek' opgenomen.

De wegen die in het plangebied liggen (de Parallelweg Oost en de Stationsweg) zijn bestemd als 'Verkeer'. Voor de spoorlijn is de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' opgenomen. De groenzones in het zuidelijk deel van het plangebied (aan weerszijden van de spoorlijn) en de groenzones in het noordoostelijk deel van het plangebied zijn bestemd als 'Groen'. De nutsvoorziening die in de zuidoostelijke groenzone staat, is bestemd als 'Bedrijf – Nutsvoorziening'.

Wonen

De bestaande woningen aan de Parallelweg West 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' en de noordelijke pleinwand van het nieuwe stationsplein kan worden gerealiseerd. In de wijzigingsvoorwaarden is bepaald dat de bruto vloeroppervlakte binnen de bestemming 'Gemengd' na wijziging in totaal niet meer mag bedragen dan 20.100 m². De beperkingen die in de bestemming 'Gemengd' zijn gesteld aan de oppervlaktes per functie, blijven ongewijzigd van toepassing.

Bedrijf - Meubelbedrijf

De gronden ten oosten van de spoorlijn zijn bestemd conform de huidige situatie. De (voormalige) meubelfabriek is bestemd als 'Bedrijf-Meubelbedrijf'. Binnen deze bestemming zijn een meubelbedrijf en ondergeschikte productiegebonden detailhandel toegestaan. In artikel 1 van de regels is een begrip opgenomen voor productiegebonden detailhandel: het betreft de beperkte verkoop van goederen die ter plaatse worden vervaardigd, geproduceerd of toegepast in het productieproces. Via afwijking kunnen andere bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 of 3.1 worden toegestaan.

Voor het zuidelijk deel van de voormalige meubelfabriek, waarvoor in 2015 een omgevingsvergunning is verleend en dat inmiddels is herontwikkeld, is de aanduiding 'gemengd' opgenomen. In de regels is bepaald welke functies ter plaatse van de aanduiding zijn toegestaan.

Deze functies komen overeen met de functies die hier op grond van de onherroepelijke omgevingsvergunning mogen worden gevestigd:

- een multifunctionele ruimte voor theater- en muziekwitvoeringen, bijeenkomsten, congressen en exposities;
- horeca in de categorieën I, II en IV, tot een bedrijfsvloeroppervlakte van maximaal 500 m²;
- bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 en 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (zoals opgenomen in bijlage 1 van de planregels), met bijbehorende ondergeschikte productiegebonden detailhandel;
- kleinschalig onderwijs;
- ateliers, werkplaatsen, (flexibele) werkplekken, cursusruimten en vergader ruimten.

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 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.

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, die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Het programma voor de herontwikkeling van de spoorzone is getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. In paragraaf 3.4 wordt hier uitgebreid op ingegaan. In het nationale 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).

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt binnen het radarverstoringsgebied van radarstation Herwijnen. De bouwhoogte die in voorliggend bestemmingsplan wordt toegestaan, ligt echter ruim onder de maximaal toelaatbare hoogte ingevolge het radarverstoringsgebied, die binnen het plangebied circa 85 m+NAP bedraagt. Verder zijn in het Barro voor het plangebied geen specifieke regels opgenomen.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. In de Omgevingsvisie zijn twee hoofddoelen benoemd: een duurzame economische structuur en het borgen van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving. Onderdelen van de Omgevingsvisie worden regelmatig geactualiseerd. Naast de Omgevingsvisie is een Omgevingsverordening opgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten uit de Omgevingsvisie zijn vertaald in concrete regels die van toepassing zijn op gemeentelijke bestemmingsplannen. De provinciale hoofddoelen zijn vertaald in provinciale ambities, met als hoofdthema's:

- Divers Gelderland - regionale verschillen en regionale identiteit;
- Dynamisch Gelderland - ambities op ruimtelijk-economisch vlak, waaronder wonen, werken en mobiliteit;
- Mooi Gelderland - bescherming en ontwikkeling van Gelderse kwaliteiten als cultuurhistorie, natuur, water en ondergrond.

De Omgevingsvisie beschrijft hoe de provincie Gelderland in de komende jaren wil omgaan met ontwikkelingen en initiatieven. In de Omgevingsvisie wordt het accent gelegd op de stedelijke netwerken als economische kerngebieden van Gelderland. In samenhang met de sterke steden zijn de landschappelijke ligging en de vitaliteit van de dorpen in de regio van groot belang. Bij ruimtelijke initiatieven is de uitdaging de match te maken tussen de kwaliteiten van het betreffende initiatief en de kwaliteiten van de plek of het gebied waar het initiatief speelt. Als leidend principe en afwegingskader hanteert de provincie de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik, in samenhang met de rijksladder voor duurzame verstedelijking.

Dit houdt in dat in bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling moet worden aangegeven hoe met de ladder is omgegaan (aantonen van de behoefte, afwegen van de mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied, motiveren bereikbaarheid).

Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik

Het accent van stedelijke ontwikkelingen verschuift in de Omgevingsvisie van nieuwbouw naar het vitaliseren van bestaande gebieden en gebouwen. Voor een goede afweging van keuzes voor locaties van nieuwe bebouwing staat de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik centraal. De ladder vervangt het beleid van de woningbouwcontour en zoekzones zoals opgenomen in het Streekplan 2005. Voor de bepaling van de begrenzing van het stedelijk gebied wordt aangesloten bij de definitie daarvoor uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Met de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik worden een transparante besluitvorming en een zorgvuldige ruimtelijke afweging nagestreefd. Als juridische basis wordt de ladder voor duurzame verstedelijking gebruikt, die het Rijk heeft vastgelegd in het Bro. In ieder bestemmingsplan dat voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling dienen gemeenten volgens de rijksladder aan de hand van drie stappen de locatiekeuze te motiveren. Aangezien de juridische borging van de ladder al geregeld is in het Bro, heeft de provincie de ladder niet nogmaals opgenomen in de provinciale Omgevingsverordening. In paragraaf 3.4 van deze toelichting wordt nader ingegaan op de ladder voor duurzame verstedelijking in relatie tot de herontwikkeling van de spoorzone.

De spoorzone ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van Culemborg en herontwikkeling ervan past naadloos binnen het provinciale beleid, dat zich specifiek richt op het (re)vitaliseren van bestaande gebieden.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De Omgevingsverordening Gelderland is vastgesteld op 24 september 2014 en wordt periodiek geactualiseerd. De Omgevingsverordening Gelderland is op grond van artikel 8.2.2 lid 2 onder a van de verordening niet van toepassing op het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg', aangezien het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd vóór inwerkingtreding van de Omgevingsverordening Gelderland en Gedeputeerde Staten geen zienswijze hebben ingediend tegen het plan.

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 vervoerssituatie, 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 N320 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 hoofdpoging 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 karakter van 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 gereali-seerd. Deze routes worden, door het creëren van zichtlijnen, waar mogelijk visueel ondersteund.



Figuur 11: Uitsnede kaart Structuurvisie Culemborg

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 en hotels. Indien voldaan kan worden aan voorwaarden betreffende ontsluitingsmogelijkheden, parkeergelegenheid, waarborging van de openbare orde en woon- en leefklimaat, geen overlast naar achterliggende (woon)gebieden en dergelijke 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 een maximale bruto vloeroppervlakte van 4.200 m² is opgenomen, die op basis van marktonderzoek (zie paragraaf 3.4) verder is onderverdeeld in de verschillende horecacategorieën.

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 de 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 een privaatrechtelijke overeenkomst met Ahold gesloten over de invulling van de achterblijvende locatie van de supermarkt aan de Boerenstraat. De Action, die nu nog tijdelijk is gevestigd op Pavijen, zal naar de Boerenstraat worden verplaatst. Vestiging van een nieuwe supermarkt op de locatie Boerenstraat is op grond van deze overeenkomst – na verplaatsing van de supermarkt naar de spoorzone – niet meer toegestaan, om te voorkomen dat er een overaanbod aan supermarkten ontstaat in Culemborg. Om dit ook publiekrechtelijk te borgen, is in voorliggend bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen die bepaalt dat de supermarkt binnen het plangebied uitsluitend in gebruik mag zijn als het gebruik van de supermarkt aan de Boerenstraat gestaakt is en blijft.

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.

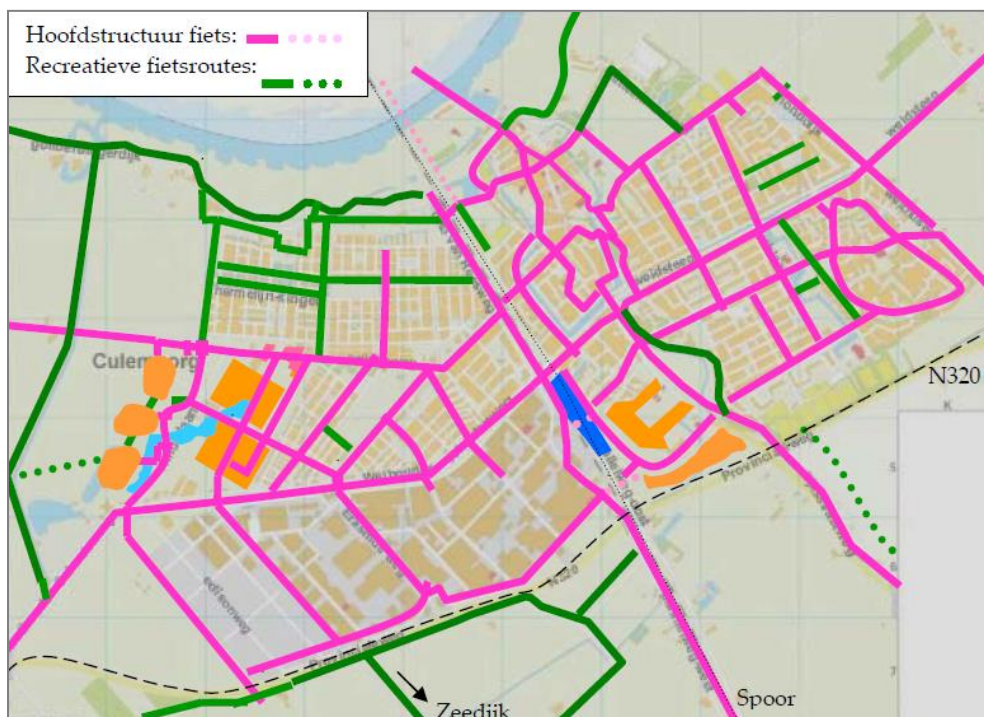
Het GVVP wordt gevormd door een bundeling van drie deelnota's, namelijk het Fietsbeleidsplan, de Nota Gebiedsontsluitingswegen en de Parkeernota.

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 fietsparkeer-voorzieningen, is de taak voor de komende jaren.*

Om deze doelstelling te bereiken heeft de gemeente Culemborg een aantal streef-beelden 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 de 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 publieksaantrekkelijke 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.



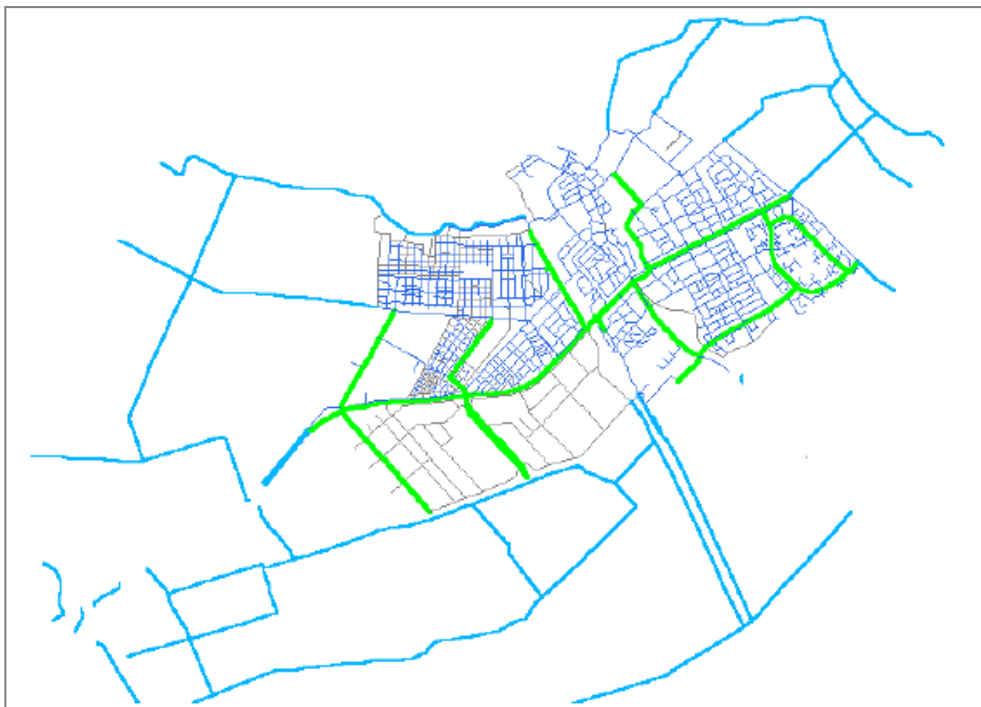
Figuur 12: Gewenst fietsnetwerk Culemborg (bron: Fietsbeleidsplan Fier op de Fiets)

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

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.



Figuur 13: Wegcategorisering Culemborg (bron: Nota gebiedsontsluitingswegen)

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 financiële 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.

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 rotonde 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.

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 spoorzone. De architectonische verschijning wordt gewaarborgd door middel van een beeldkwaliteitplan. Om de samenhang tussen architectuur en buitenruimte te waarborgen, is voor het project een aantal uitgangspunten opgesteld, zowel voor de bebouwing als voor de openbare ruimte. Het beeldkwaliteitplan is via de planregels gekoppeld aan dit bestemmingsplan en wordt op die manier betrokken bij de verlening van omgevingsvergunningen voor het bouwen.

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 Ladder voor duurzame verstedelijking

Zoals beschreven in paragraaf 2.1 heeft de ABRvS in de uitspraak van 3 februari 2016 geoordeeld dat het op 10 juni 2015 vastgestelde bestemmingsplan strijdig was met artikel 3.1.6 van het Bro (de ladder voor duurzame verstedelijking), aangezien de actuele regionale behoefte aan de toegelaten functies onvoldoende was aangetoond (Bro, artikel 3.1.6, tweede lid, aanhef en onder a). Om dit gebrek te herstellen, is de behoefte aan de in het bestemmingsplan opgenomen functies nader onderbouwd. Ten behoeve van deze onderbouwing is door Stec groep in het rapport 'Ladder Spoorzone Culemborg' een toets aan de ladder van duurzame verstedelijking uitgevoerd.¹ In aanvulling op dit rapport zijn de marktbehoefte en marktmogelijkheden voor de functie horeca aanvullend onderzocht.² De rapportages zijn als bijlage bij deze toelichting opgenomen. De uitkomsten van de toetsing zijn hierna beschreven.

¹ Ladder Spoorzone Culemborg, Stec Groep, 31 oktober 2016

² Aanvullend memo horeca Spoorzone, Stec Groep, 11 januari 2017

3.4.1 Bestaande situatie

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 voorzieningsgebied 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. Een nieuwe invulling van de spoorzone is wenselijk.

3.4.2 Flexibiliteit

Om te kunnen voorzien in de behoefte voor de komende 20 jaar is het bestemmingsplan zo flexibel mogelijk ingestoken. Deze flexibiliteit is nodig om maximaal te kunnen voorzien in de actuele behoefte voor de komende 20 jaar, zonder op voorhand functies te willen en kunnen uitsluiten. Er is sprake van een programma waarbij een optimale balans is gezocht tussen flexibiliteit enerzijds en een zo minimaal mogelijk (ruimtelijk) effect op de bestaande ruimtelijke structuren van Culemborg anderzijds. In dit bestemmingsplan is een aantal verschillende functies mogelijk gemaakt in de spoorzone. Hierna wordt per functie beschreven hoe de conclusie in het rapport 'Ladder Spoorzone Culemborg' respectievelijk het rapport 'Aanvullend memo horeca Spoorzone' voor de betreffende functie luidt en op welke wijze de functie in het bestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 3.4.9 is een totaaloverzicht van het programma opgenomen, zoals dat is vastgelegd in de regels van dit bestemmingsplan.

3.4.3 Supermarkt

Een belangrijke drager voor de herontwikkeling van de spoorzone is de hervestiging en uitbreiding van de supermarkt die in de huidige situatie is gevestigd aan de Boerenstraat. De supermarkt zal in de nieuwe situatie maximaal 2.000 m² wvo (winkelvloeroppervlak) beslaan. Op basis van distributieplanologisch onderzoek is geconcludeerd dat binnen de gemeente Culemborg voldoende marktruimte is voor deze ontwikkeling. In het rapport zijn de volgende conclusies getrokken:

- Het verzorgingsgebied voor een supermarkt is voornamelijk de gemeente Culemborg.
- Het verplaatsen van de supermarkt past binnen het gemeentelijk beleid. Van belang is wel dat er een nieuw bronpunt terug komt in de binnenstad. Met de verplaatsing van de Action naar de Boerenstraat is een nieuw bronpunt gevonden.
- Er is een maximale kwantitatieve uitbreidingsruimte van 820 m² wvo voor supermarkten berekend. De uitbreiding van de te verplaatsen supermarkt bedraagt 700 m² wvo en past daarmee binnen de marktruimte. Na uitbreiding functioneren de supermarkten nog steeds rond het landelijk gemiddelde.
- De ontwikkeling voorziet in een kwalitatieve behoefte. Op de huidige supermarktllocatie is de bereikbaarheid beperkt. Tevens is het parkeren problematisch. Een uitbreiding past daarnaast goed binnen de (nationale) trend van schaalvergroting.

- Uit het onderzoek volgt dat de verplaatsing en uitbreiding van de supermarkt niet leidt tot een duurzame ontwrichting van de marktstructuur binnen de gemeente Culemborg. Het ruimtelijk effect op de supermarktstructuur binnen de gemeente Culemborg is acceptabel.
- Een supermarkt van moderne omvang, met ruime parkeermogelijkheid en een goede bereikbaarheid zal bijdragen aan een betere consumentenverzorging. De ontwikkeling van de supermarkt in de Spoorzone leidt daarnaast tot een kwalitatieve impuls voor het totale gebied Spoorzone.
- Het economische functioneren van supermarkten in Culemborg is – op basis van kengetallen – bovengemiddeld. Dit betekent dat supermarkten goed presteren en enig effect op kunnen vangen.
- De leegstand van winkels in Culemborg ligt rond het Nederlandse gemiddelde. De ontwikkeling van een supermarkt op Spoorzone leidt naar verwachting niet tot extra leegstand elders en zeker niet tot een verminderd perspectief van andere winkels in de winkelconcentratiegebieden. De leegstaande panden zijn bovendien niet geschikt om een supermarkt in te vestigen.
- Het is niet volledig uit te sluiten dat er, als gevolg van de verplaatsing en uitbreiding van de supermarkt, effecten zullen zijn op het bestaand aanbod en dan met name de supermarktstructuur. Omdat supermarkten in Culemborg goed presteren, er marktruimte geconstateerd is en omdat het verzorgingsgebied niet substantieel verandert, ligt het niet in de lijn der verwachting dat er een supermarkt zal verdwijnen als gevolg van de verplaatsing en uitbreiding.
- Door de komst van de Action blijft een bronpunt voor de binnenstad behouden. Action is in potentie zelfs een sterkere trekker voor de binnenstad dan de huidige supermarkt. De trekkersfunctie van de huidige supermarkt is beperkt terwijl de kans op combinatiebezoek tussen Action en overige detailhandel in de binnenstad, in potentie groter is.

Voorkomen moet worden dat op de nieuwe locatie in de Spoorzone een supermarkt wordt gevestigd, terwijl op de huidige locatie aan de Boerenstraat ook een supermarkt blijft gevestigd. In dat geval bedraagt het aantal m² wvo aan supermarkten in Culemborg immers meer dan op basis van de berekende uitbreidingsruimte kan worden toegelaten. Met de huidige eigenaar van de supermarktllocatie aan de Boerenstraat is daarom een overeenkomst gesloten, waarin is vastgelegd dat op de achterblijvende locatie niet opnieuw een supermarkt wordt gevestigd. Naast deze (privaatrechtelijke) borging is in dit bestemmingsplan voorzien in een voorwaardelijke verplichting. Deze voorwaardelijke verplichting houdt in dat het gebruik van de supermarkt in de spoorzone uitsluitend is toegestaan, als het gebruik van de supermarkt aan de Boerenstraat is gestaakt en dit gebruik ook gestaakt blijft.

3.4.4 Stationsgerelateerde detailhandel

In dit bestemmingsplan wordt stationsgerelateerde detailhandel mogelijk gemaakt met een maximum van 100 m² wvo per vestiging, tot een maximum van 600 m² wvo binnen het plangebied. Onder stationsgerelateerde detailhandel wordt detailhandel verstaan die is bedoeld voor de (trein)reiziger, met een beperkt aanbod aan goederen gericht op de behoefte van de reiziger. Het gaat dan uitsluitend om detailhandel in voedings- en genotmiddelen, persoonlijke verzorging, lectuur/boeken, bloemen, cadeauartikelen en afhaalzaken voor voeding.

Door het vastleggen van de maximum oppervlakte per vestiging en het vastleggen van een totaal maximum aan stationsgerelateerde detailhandel, is sprake van een aanvullende behoefte en wordt voorkomen dat andere detailhandel dan stationsgerelateerde detailhandel zich kan vestigen in het gebied. De (ruimtelijke) effecten worden hierdoor tot een minimum beperkt. Stationsgerelateerde detailhandel heeft, mede door de kleinschalige omvang, zeer beperkt effect op de bestaande winkelstructuur waarmee geen sprake zal zijn van onaanvaardbare leegstand. Rekening houdend met verwachte aantal reizigers in 2025 en 2035 past het in het bestemmingsplan aantal opgenomen vierkante meters binnen de kwalitatieve behoefte.

3.4.5 Horeca

In de bestemming 'Gemengd' wordt horeca toegestaan in de horecacategorieën I (winkelgebonden daghoreca), II (maaltijdverstrekkers), III (logiesverstrekkers) en IV (spijsverstrekkers). In de 'Aanvullende memo horeca Spoorzone' is onderzocht wat de marktbehoefte en marktmogelijkheden voor de functie horeca zijn. Omdat de horecacategorieën I en IV deels overlappen, zijn deze categorieën voor de onderbouwing van het programma als één categorie beschouwd. De categorieën II (bijvoorbeeld een restaurant) en III (een hotel) zijn afzonderlijk beschouwd. In de rapportage is per categorie bepaald wat de marktruimte is en wat de ruimtelijke effecten van de vestiging van horeca zijn op de bestaande horeca in Culemborg en de regio. In de rapportage zijn de volgende conclusies getrokken:

- Er is een behoefte aan horeca in de categorieën I en IV (winkelgebonden daghoreca en spijsverstrekkers, bijvoorbeeld een broodjeszaak, pizzeria/sushibar of fastservicevestiging) tot circa 800 m² bruto vloeroppervlak. Hiermee wordt voorzien in een behoefte van de reiziger aan dergelijke vormen van horeca nabij het station. Gezien het andere publiek (de reiziger) is geen sprake van onaanvaardbare effecten elders in Culemborg.
- Er is een behoefte aan horeca in categorie II (maaltijdverstrekkers, bijvoorbeeld een restaurant) van maximaal circa 900 m² bruto vloeroppervlak. Ook hiervoor geldt dat de horeca zich voornamelijk zal richten op de reiziger. Het verdringingseffect in het centrum van Culemborg is beperkt, gezien de andere doelgroep en de marktruimte die er in Culemborg nog is voor de toevoeging van restaurants.
- Er is een behoefte aan horeca in categorie IV (een hotel) van maximaal circa 2.500 m² bruto vloeroppervlak. De locatie leent zich, gezien de goede bereikbaarheid en de ligging direct nabij het station, goed voor de vestiging van een hotel. In de regio is nog voldoende marktruimte om een hotelfunctie toe te voegen.

In dit bestemmingsplan wordt voorzien in horeca als kwalitatieve toevoeging aan het programma. Gelet op de ligging en functie van de spoorzone zal de horeca met name een functie vervullen voor de treinreiziger. De (trein)reiziger heeft op het moment voor instappen of na aankomst in Culemborg behoefte aan een kopje koffie, een broodje of een snelle hap. Overal in Nederland bestaan op middelgrote stations dergelijke voorzieningen. In Culemborg – met ruim 27.000 inwoners en circa 8.500 – 10.000 treinreizigers per dag – is daarom een behoefte aan enige horecavoorziening rond het station.

Enkele kleinere zaken met een ondersteunende functie aan de totale stationsomgeving versterken het totale concept van de spoorzone.

Een stationsomgeving vraagt om een specifiek soort horeca gericht op de reiziger. Dit betekent dat de horeca in de spoorzone niet concurrerend is met de bestaande horeca in de binnenstad of elders. De functie van horeca in een stationsgebied is ook anders dan de al zittende horeca in – onder andere – de binnenstad van Culemborg. In de spoorzone zal vooral afhaal en (healthy) fastfood centraal staan. In de binnenstad is juist kwaliteitshoreca (in de vorm van een restaurant, lunchroom, grand café, uitgaan etcetera) wenselijk en passend bij het profiel. Het gaat bij de horeca in de spoorzone dus om een voorziening die inspeelt op een kwalitatief andere behoefte en dus aanvullend is. Naar verwachting is het effect op de binnenstad beperkt. Het horecaprogramma zal daarmee naar verwachting niet leiden tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten of onaanvaardbare leegstand.

3.4.6 Bedrijvigheid

Het vigerende bestemmingsplan maakt binnen het plangebied de functie bedrijvigheid reeds mogelijk. Het nieuwe bestemmingsplan staat (opnieuw) bedrijvigheid in milieucategorie 1 en 2 toe, tot een maximaal bruto vloeroppervlakte van 8.000 m². Dit sluit aan bij het huidige planologische regime. In het bestemmingsplan wordt uitsluitend bedrijvigheid passend bij de stationsfunctie toegestaan en in een lage milieucategorie, waarmee een overgang ontstaat van het bedrijventerrein Pavijen naar de woongebieden ten oosten van de spoorlijn. Dit betekent dat er in het nieuwe bestemmingsplan geen nieuwe of aanvullende mogelijkheden worden geboden, waardoor geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking is voor deze functie dus niet noodzakelijk, aangezien het gaat om het continueren van vigerende planologische rechten.

3.4.7 Maatschappelijke voorzieningen en maatschappelijke en commerciële dienstverlening

De daadwerkelijk invulling aan maatschappelijke voorzieningen en maatschappelijke en commerciële dienstverlening voor de komende 20 jaar is moeilijk in te schatten. De exacte vraag, behoefte en invulling kan in de loop van de komende jaren wijzigen. De stationsomgeving is echter uniek binnen Culemborg en leent zich bij uitstek voor kleinere maatschappelijke en commerciële dienstverleners. Een stationsomgeving trekt veel bezoekers en maakt de plek tot een zeer levendige omgeving. Maatschappelijke en commerciële dienstverlening draagt bij aan deze levendigheid en sluit goed aan bij de behoefte van de bezoeker en reiziger. Maatschappelijke en commerciële dienstverleners zijn aan de andere kant ook op zoek naar een levendige omgeving. De aard en schaal van kleinschalige dienstverleners past daarmee goed binnen de stationsomgeving en versterkt het totale concept. Kwalitatief is sprake van een behoefte waarin niet op andere plekken kan worden voorzien. Nu er sprake is van een kwalitatieve behoefte en de oppervlakte aan maatschappelijke en commerciële dienstverlening is beperkt tot 1.500 m² bruto vloeroppervlakte, zal de ontwikkeling niet leiden tot een ruimtelijk (leegstands)effect.

3.4.8 Leisure

Uit het onderzoek volgt dat een beperkt aantal kleinere tot middelgrote leisurefuncties passen bij het locatieprofiel van de Spoorzone. De totale oppervlakte aan leisurefuncties is gemaximeerd tot 3.000 m² bruto vloeroppervlak. Hiermee wordt voorkomen dat de leisure dominant worden in het programma en de invulling van het gebied. In vrijwel alle (leisure)branches is sprake van groei. De sector is daarnaast zeer dynamisch: consumententrends veranderen snel. Functies die binnen een stationsgebied passen en waarvoor op basis van de analyses een actuele regionale behoefte is, zijn onder andere een kleinschalige bioscoop (circa vier doeken), een fitnesscentrum (niche concepten zoals fysiofitness, dans en cross-fit), een kleinschalige sauna, solarium of wellness of een muziek- en dansschool.

3.4.9 Programma Spoorzone

In de voorgaande paragrafen is per functie een onderbouwing van de actuele regionale behoefte gegeven. In de volgende tabel is een overzicht gegeven van het programma dat in dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.

functie	programma in het bestemmingsplan
supermarkt	2.000 m ² wvo (2.500 m ² bvo)*
stationsgerelateerde detailhandel	600 m ² wvo (900 m ² bvo)*
horeca categorie I en IV (winkelgebonden daghoreca en spijsverstrekkers)	800 m ² bvo
horeca categorie II (maaltijdverstrekkers)	900 m ² bvo
horeca categorie III (hotel)	2.500 m ² bvo
bedrijvigheid (milieucategorie 1 en 2)	8.000 m ² bvo
maatschappelijke voorzieningen, kleinschalig onderwijs en maatschappelijke en commerciële dienstverlening	1.500 m ² bvo
leisure (aangepaste lijst leisurefuncties)	3.000 m ² bvo
totaal toegestaan bvo	20.100 m² bvo

* In het Stec-rapport is de toename aan detailhandel in winkelvloeroppervlakte (wvo) onderbouwd. Rekening houdend met magazijn- en overige dienstruimten, bedraagt het bruto vloeroppervlakte (bvo) van de supermarkt circa 2.500 m² en het bvo van de stationsgerelateerde detailhandel circa 900 m². In de planregels is voor de detailhandel het maximum aantal m² wvo vastgelegd. In de totale optelling van het bvo zijn de bovometers meegerekend.

3.5 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied betreft een herstructurering van de stationsomgeving. Op basis van voorgaande paragrafen en het onderzoek naar de actuele regionale behoefte kan worden geconcludeerd dat sprake is van een ontwikkeling die past binnen het nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidskader en die voldoet aan het afwegingskader van de in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen 'ladder voor duurzame verstedelijking' en de 'Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik'.

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.

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.

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. 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. Bedrijvigheid in zwaardere milieucategorieën (3.1 of 3.2) is slechts toelaatbaar via afwijking.

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

Actualiserend en nader bodemonderzoek

Het actualiserend en nader bodemonderzoek is een combinatie van gegevens verkregen uit eerder uitgevoerde bodemonderzoeken en een eind 2011 uitgevoerd actualiserend grondwateronderzoek.³ De rapportage is als bijlage opgenomen. 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 is opgesteld in verband met de voorgenomen herontwikkeling van de voormalige stortplaats aan de Parallelweg West.⁴ De rapportage is als bijlage opgenomen. Het stortlichaam heeft een oppervlakte van circa 9.200 m² 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 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.

³ Rapport actualiserend en nader bodemonderzoek voormalige stortplaats Parallelweg West te Culemborg, NIPA milieutechniek, 30 maart 2012

⁴ Saneringsplan: functiegerichte, gefaseerde sanering voormalige stortplaats Parallelweg West te Culemborg, NIPA milieutechniek, 2 april 2012

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 Geluid

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 etcetera) zijn wel toegelaten. 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.⁵ De rapportage is als bijlage opgenomen. 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

⁵ Bestemmingsplan Spoorzone Culemborg, akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit, Goudappel Coffeng, 28 april 2014

Geluidsbron	Resultaten	Oplossingsrichtingen
Industrieweg	toename geluidsbelasting 1 dB	– relatie met geluidssituatie Parallelweg West – toepassen asfaltverharding i.p.v. elementen
Beesdsesweg - 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 Beesdsesweg/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 Beesdsesweg 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.
- Het precieze tijdstip van uitvoering van de maatregelen kan nader worden bepaald.
- 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 Stations-singel stiller kan worden.

In 2016 heeft Goudappel Coffeng het verkeerskundig onderzoek, dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek, geactualiseerd (zie ook paragraaf 4.8). De verkeersgeneratie is, vanwege de aanpassing van het programma in de bestemming 'Gemengd', lager dan waarvan in 2014 is uitgegaan. De conclusies die zijn getrokken in het akoestisch onderzoek van 2014 kunnen daarom (als worst-case) gehandhaafd blijven.

Conclusie

Indien er passende maatregelen worden getroffen bestaan er vanuit het oogpunt van geluid geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het plan-gebied.

4.4 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 (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

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:

- a. een ontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit;
- b. ten gevolge van een ontwikkeling de concentraties van de betreffende stoffen verbeteren of ten minste gelijk blijven;
- c. een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties van de betreffende stoffen in de buitenlucht;
- d. 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 betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

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.⁶ De rapportage 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.

In 2016 heeft Goudappel Coffeng het verkeerskundig onderzoek, dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek, geactualiseerd (zie ook paragraaf 4.8). De verkeersgeneratie is, vanwege de aanpassing van het programma in de bestemming 'Gemengd', lager dan waarvan in 2014 is uitgegaan. De conclusies die zijn getrokken in het luchtkwaliteitsonderzoek van 2014 kunnen daarom (als worst-case) gehandhaafd blijven.

Conclusie

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

⁶ Bestemmingsplan Spoorzone Culemborg, akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit, Goudappel Coffeng, 28 april 2014

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten is verbonden voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (transport 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 (onder andere lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen (via wegen, spoorwegen en waterwegen) en leidingen (onder andere voor aardgas en vloeibare brandstof). 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.

Door Antea Group is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd.⁷ De rapportage is als bijlage opgenomen. 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.

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 de aanwezigheid van groepen zeer beperkt zelfredzame personen uit te sluiten. Daarnaast zijn er veiligheidsmaatregelen mogelijk welke niet te borgen zijn in deze ruimtelijke procedure:

⁷ Bestemmingsplan Spoorzone Culemborg, rapportage externe veiligheid, Antea Group, 18 november 2016

- beperken van glasoppervlakken aan de risicozijde van de geprojecteerde bebouwing;
- mechanische ventilatiesystemen (automatisch) afschakelbaar maken;
- ontruimingsprocedures en -oefeningen gebouwen afstemmen op externe veiligheid (risicocommunicatie met BHV-organisaties).
- 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 worden 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 per brief advies gegeven met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone Culemborg.⁸ 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.

⁸ Advies bestemmingsplan stationsomgeving Culemborg, Veiligheidsregio Gelderland-Zuid, 7 maart 2013

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 verwacht voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.6 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 milieukennmerken 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

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
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'.

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 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 4.3 en 4.4 is hier nader op ingegaan.

Conclusie

Er is geen sprake van belemmeringen vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering.

4.7 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 weersijden 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.

4.8 Verkeer en parkeren

Verkeerskundig onderzoek (2013)

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.⁹ De rapportage 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%).

⁹ Verkeerseffecten Spoorzone Culemborg, Goudappel Coffeng, 22 augustus 2013

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 drukke 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 Parallelweg-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.

Aanvullende verkeersmodelberekening (2013)

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) doorerekend.¹⁰ De rapportage 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 Beesdeweg (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.

¹⁰ Verkeerseffecten Spoorzone Culemborg, Aanvullende verkeersmodel-berekening, Goudappel Coffeng, 6 december 2013

Actualisatie verkeersonderzoeken (2016)

De verkeerskundige onderzoeken uit 2013 zijn gebaseerd op het programma zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' (tervisielegging in 2014). Naar aanleiding van de toetsing van het programma aan de ladder voor duurzame verstedelijking is een aantal functies, waaronder grootschalige detailhandel en kantoren, niet langer mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Goudappel Coffeng heeft de verkeersgeneratie ten gevolge van het gewijzigde functieprogramma vergeleken met de verkeersgeneratie die eerder – uitgaande van een worst-casescenario en een realistische plansituatie - is berekend.¹¹ De rapportage is als bijlage opgenomen. Uitgaande van het nieuwe programma is sprake van een verkeersgeneratie van 6.560 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersgeneratie ligt daarmee lager dan in 2013 is berekend voor het worst-casescenario (13.666 mvt/etmaal) en voor de realistische plansituatie (9.194 mvt/etmaal). Dit wordt met name veroorzaakt doordat in het bestemmingsplan niet lager grootschalige detailhandel mogelijk wordt gemaakt.

Geconcludeerd is dat de conclusies ten aanzien van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid niet wijzigen als gevolg van het geactualiseerde functieprogramma. De aandachtspunten die in het oorspronkelijke verkeerskundige onderzoek zijn geconstateerd, blijven gehandhaafd. Door de lagere verkeersgeneratie zullen deze zich echter in mindere mate manifesteren. De geanalyseerde milieu-effecten (akoestiek en luchtkwaliteit) zullen minder 'negatief' zijn dan in 2013. De conclusies die zijn getrokken in de onderzoeken van 2013 kunnen daarom (als worst-case) gehandhaafd blijven.

Parkeren

De benodigde extra parkeercapaciteit wordt binnen het plangebied gerealiseerd. Ten behoeve van het bestemmingsplan is door bbn adviseurs een parkeerbalans gemaakt.¹² De parkeerbalans 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 gebouwde 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. 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.

¹¹ Memo vergelijk verkeersgeneratie functieprogramma's 2013 en 2016, Goudappel Coffeng, 4 november 2016

¹² Parkeeroverzicht Spoorzone Culemborg: Basis voor bestemmingsplan, bbn adviseurs, 10 juni 2013

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 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.

De ontwikkelaars en de gemeente hebben diverse gesprekken met Waterschap Rivierenland gevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in een notitie die door bbn adviseurs is opgesteld.¹³ De notitie 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 m² en een afname van de dakoppervlakte van 1.627 m² 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 m². 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.

¹³ Culemborg Spoorzone - vooroverleg Waterschap; onderbouwing meters West, bbn adviseurs, 5 juni 2013

Hierdoor neemt de hoeveelheid af te voeren hemelwater via het riool per saldo af. Echter, daarvoor dient wel een nieuwe afvoer via het oppervlaktewater te worden gecreëerd. Die kans lijkt aanwezig via het opwaarderen van de bestaande spoor-sloot. 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 genomen worden.

4.10 Flora en fauna

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, zoals vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna.

Quickscan ecologie (2011)

Door Els & Linde is een quickscan ecologie verricht.¹⁴ De rapportage 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 ecooloog 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.

Mitigatie en compensatie rugstreeppad

Door Els & Linde B.V. zijn vervolgens de mitigatie- en compensatiemaatregelen beschreven in een rapport.¹⁵ De rapportage is als bijlage opgenomen. Hierna zijn de conclusies beschreven. De rugstreeppad staat op de Rode Lijst geclassificeerd als gevoelig. 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.

¹⁴ Quick scan ecologie Spoorzone west te Culemborg, Els & Linde, juli 2011

¹⁵ Mitigatie- en compensatieplan rugstreeppad, Els & Linde, december 2011

- 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.¹⁶ De notitie is als bijlage opgenomen. 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.

Quickscan ecologie (2016)

Els & Linde heeft een actualisatie uitgevoerd van het natuuronderzoek.¹⁷ De actualisatie is vormgegeven als een quick scan. Het plangebied is op 4 november 2016 bezocht door een ecooloog, waarbij (opnieuw) is onderzocht wat de potentieel aanwezige natuurwaarden binnen het plangebied zijn.

Uit de resultaten van de quick scan blijkt dat de huidige situatie binnen het plangebied niet is gewijzigd ten opzichte van de situatie in 2011. Er is nog steeds sprake van geschikt voortplantingswater voor de rugstreeppad, waardoor mitigerende maatregelen (zoals reeds voorgesteld in 2011/2013) noodzakelijk zijn. Binnen het plangebied worden geen vleermuizen, beschermde planten of vogels met vaste verblijfplaatsen verwacht. Voor overige beschermde soorten ontbreekt een geschikt habitat. In het kader van de zorgplicht dient wel rekening te worden gehouden met de broedperiode van vogels. Vanuit het oogpunt van soortbescherming zijn er dus geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

In de quick scan is geconcludeerd dat vanwege de beoogde ontwikkeling mogelijk sprake is van een toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Effecten vanwege overige factoren op Natura 2000-gebieden of het Gelders Natuurnetwerk zijn uitgesloten. Aanvullend stikstofonderzoek is nodig om te berekenen of sprake is van een toename van stikstofdepositie en of vervolgstappen (bijvoorbeeld een melding in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof of een aanvraag vergunning Natuurbeschermingswet) nodig zijn.

Stikstofonderzoek

Naar aanleiding van de conclusies van de quickscan is nader onderzoek gedaan naar de stikstofdepositie van de beoogde ontwikkeling.¹⁸ Het plan maakt activiteiten mogelijk die leiden tot een emissie NO_x en/of NH₃. Deze emissies hebben mogelijk invloed op de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

¹⁶ Notitie locatie voortplantingswater rugstreeppad, bbn adviseurs, 25 januari 2013

¹⁷ Quick scan ecologie Spoorzone Culemborg, Els & Linde, 11 november 2016

¹⁸ Stikstofberekeningen Spoorzone Culemborg, Antea Group, 5 januari 2017

In het kader van de Wet natuurbescherming moet beoordeeld worden of het plan leidt tot een verslechtering van de kwaliteit van de beschermde habitats en de habitats van soorten in de Natura2000-gebieden.

In het onderzoek zijn de directe emissie (de emissie vanwege de nieuwe functies) en de indirecte emissie (de emissie vanwege de verkeerstoename) van de ontwikkelingen in de spoorzone berekend. Met behulp van AERIUS Calculator is vervolgens bepaald wat de toename van stikstofemissie voor gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. Op het Natura 2000-gebied Lingebied & Diefdijk-Zuid is de hoogst berekende depositie 0,11 mol/ha/jaar. Deze depositie is lager dan de grenswaarde voor vergunningen (1 mol/ha/jaar), maar hoger dan de drempelwaarde voor het doen van een melding (0,05 mol/ha/jaar).

In het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) is depositieruimte beschikbaar waarvan middels het doen van een melding ingevolge de Natuurbeschermingswet gebruik kan worden gemaakt. Het programma aanpak stikstof 2015-2021 is, inclusief de depositieruimte die binnen het programma voor meldingsplichtige projecten beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld (Ministerie van EZ en Ministerie van I&M, januari 2015). De gebiedsanalyses die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat het gebruik van deze depositieruimte de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten. Doordat voor een project, dat door dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, aanspraak kan worden gemaakt op de depositieruimte in het kader van de PAS, kan worden uitgesloten dat het plan leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken in Natura 2000-gebieden en betreffende instandhoudingsdoelen in gevaar komen. Het bestemmingsplan is derhalve uitvoerbaar binnen de kaders van de Wet natuurbescherming.

Omdat de PAS, en met name de beschikbaarstelling van de depositieruimte voor meldingsplichtige projecten, in zijn geheel passend is beoordeeld, is een nieuwe passende beoordeling voor dit bestemmingsplan niet nodig (Art. 19j, lid 5, Nbwet). In dit kader kan ook worden opgemerkt dat ten aanzien van de beleidstoets (de toetsing aan 3,0 mol/ha/jaar conform het provinciale beleidskader), wordt voldaan.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van flora en fauna bestaan geen belemmeringen voor de beoogde herontwikkeling van de spoorzone.

4.11 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.

IDDS Archeologie heeft in februari 2012 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de Spoorzone West in Culemborg.¹⁹ De rapportage is als bijlage opgenomen. 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 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 circa 1937 (1945) en ten noorden hiervan nog twee uitbreidingen uit de tweede helft van de 20^{ste} 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 van aantasting van cultuurhistorische waarden.

¹⁹ Archeologisch bureauonderzoek Spoorzone West, Culemborg, IDDS Archeologie, februari 2012

4.13 Explosieven

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.²⁰ 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 14). 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.

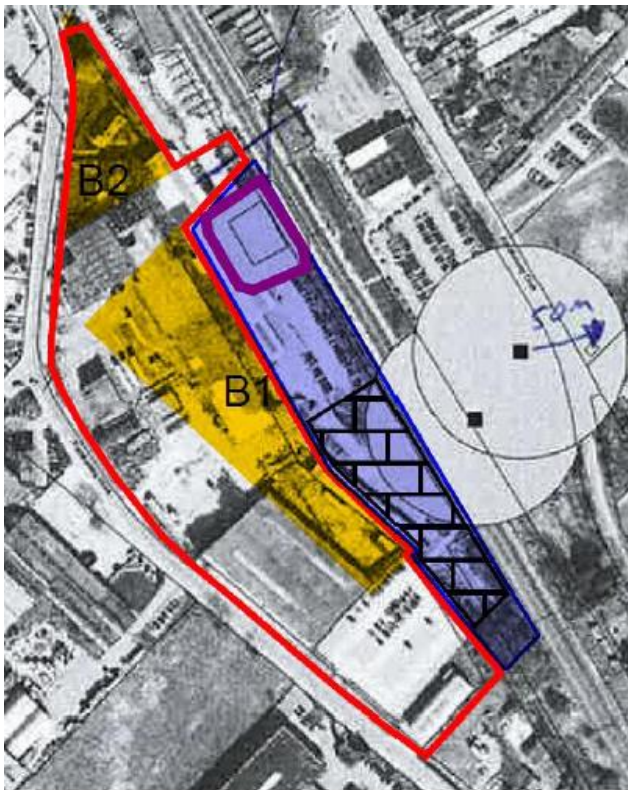
Historie van het gebied

Historisch kaartmateriaal vanaf het begin van de 19^{de} 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 20^{ste} 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:

²⁰ Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van Conventionele Explosieven in de gemeente Culemborg, Explosive Clearance Group (ECG), juli 2011



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)

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 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.

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 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.

4.15 Besluit milieueffectrapportage**Algemeen**

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een m.e.r. verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C- of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of toch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling. De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling. Voor de toets gelden echter geen vormvereisten, daarom wordt de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd.

Activiteit en drempelwaarden

In artikel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is de categorie 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D11.2) opgenomen. De herontwikkeling van de spoorzone valt onder deze categorie. Op grond van het Besluit milieueffectrapportage moet voor de 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' een m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1° een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- 2° een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of
- 3° een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De herontwikkeling van de spoorzone heeft betrekking op de toevoeging van stedelijke functies tot een maximaal bruto vloeroppervlak van 20.100 m². Daarmee valt de activiteit ruim onder de drempelwaarden die zijn opgenomen in bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage. De activiteit is daarom niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Omdat de activiteit wel voorkomt in kolom 1 van op de D-lijst, dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden verricht.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r..

De criteria waaraan moet worden getoetst zijn opgenomen in bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. De criteria vallen uiteen in criteria betreffende de:

- kenmerken van het project: omvang van het project, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico op ongevallen;
- plaats van het project: bestaand gebruik van de locatie, natuurlijke hulpbronnen en opnamevermogen/gevoeligheid van het milieu;
- kenmerken van het potentiële effect: bereik, grensoverschrijdend karakter, orde van grootte en complexiteit, waarschijnlijkheid en duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

Toetsing herontwikkeling spoorzone Culemborg

Kenmerken van het project

De herontwikkeling van de spoorzone in Culemborg heeft tot doel om het gebied rond het NS-station integraal op te waarderen. De ontwikkeling leidt tot een kwaliteitsverbetering van de totale spoorzone en tot een verbetering van de transferium-functie.

De leegstaande en deels verloederde bedrijfsbebouwing aan de westzijde van de spoorlijn maakt plaats voor nieuwe bebouwing met een gevarieerd programma van maximaal 20.100 m² bruto vloeroppervlakte. Gelijktijdig wordt de openbare ruimte opgewaardeerd. Hierdoor is sprake van een aanzienlijke verbetering van de totale omgevingskwaliteit, waardoor het karakter van het stationsgebied beter aansluit bij het aantrekkelijke karakter van Culemborg als geheel. Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten. Een nieuwe ontwikkeling kan gevolgen hebben voor natuurlijke hulpbronnen. Daarvan is bijvoorbeeld sprake wanneer grondwater wordt onttrokken of grondstoffen in de omgeving worden gedolven. De herontwikkeling van de spoorzone heeft geen gevolgen voor natuurlijke hulpbronnen. Daarnaast is geen sprake van de productie van afvalstoffen, anders dan regulier afval.

Plaats van het project

Het project wordt uitgevoerd op een binnenstedelijke locatie, die in de huidige situatie hoofdzakelijk in gebruik is als (leegstaand) bedrijventerrein. Gevoelige gebieden liggen op ruime afstand van het plangebied: gebieden die onderdeel uitmaken van het Gelders Natuurnetwerk liggen op ruim 700 meter afstand van het plangebied (ten zuiden van de N320) en het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op ruim 5 kilometer. Op de locatie zelf is geen sprake van belangrijke waarden die door de ontwikkeling verloren kunnen gaan. Bestaande natuurwaarden (de habitat van de rugstreeppad) en cultuurhistorische waarden (de locomotiefloods aan de oostzijde van de spoorlijn) zijn ingepast in de planvorming.

Kenmerken van het potentiële effect

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan in 2015 is onderzoek gedaan naar de relevante milieuaspecten. Waar nodig zijn de onderzoeken geactualiseerd ten behoeve van de hernieuwde vaststelling van het bestemmingsplan. Uit de milieuonderzoeken blijkt dat de ontwikkeling milieuhygiënisch inpasbaar is en dat er geen belemmeringen zijn voor de beoogde ontwikkeling.

De effecten van de herontwikkeling van de spoorzone blijven beperkt tot het plangebied zelf en de directe omgeving daarvan. Naast (beperkte) effecten in het gebied zelf is sprake van effecten op wegen in de omgeving van het plangebied, doordat de nieuwe functies in de spoorzone leiden tot een toename van verkeer op een aantal wegen. Deze effecten zijn onderzocht en leiden niet tot overschrijding van milieunormen. Hoewel er sprake is van milieueffecten, is zeker geen sprake van 'belangrijk nadelige' milieueffecten, te meer omdat de effecten zich voordoen binnen bestaand stedelijk gebied, waar ruimtelijke ontwikkelingen zoals de herontwikkeling van de spoorzone passend zijn. Juist door intensivering van het ruimtegebruik binnen bestaand stedelijk gebied worden effecten in gevoeligere gebieden (zoals natuurgebieden) voorkomen. Hierna wordt kort ingegaan op de kenmerken van de effecten van het project.

Bodem en water

In het plangebied is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De verontreiniging wordt in het kader van de ontwikkeling functioneel gesaneerd door het bebouwen en verharden van de locatie, in combinatie met het aanbrengen van een leeflaag op gronden die niet worden verhard.

De verontreiniging is immobiel en kan zich dus niet verspreiden. Omdat de verharding in het plangebied nauwelijks toeneemt, heeft het project geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het project vindt plaats op een binnenstedelijke locatie, die in gebruik is als bedrijventerrein. Er is geen sprake van aantasting van het landschap. Cultuurhistorisch waardevolle elementen (de monumentale locomotiefloods aan de oostzijde van de spoorlijn) zijn meegenomen in de planvorming. Na archeologisch onderzoek zijn de gronden waar bodemingrepen plaats zullen vinden in archeologisch opzicht vrijgegeven. De ontwikkeling zal dus geen archeologische resten verstoren.

Geluid, lucht, externe veiligheid en overige milieuhinder

Uit akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat er geen belemmeringen zijn voor de beoogde ontwikkeling. Door de toename van verkeer is sprake van effecten, maar deze zijn beperkt en vallen binnen de wettelijke normen. Uit externe veiligheidsonderzoek is gebleken dat er geen sprake is van onaanvaardbare risico's en dat het groepsrisico slechts beperkt wordt verhoogd. Van overige milieuhinder is, gezien de functies die in het plangebied worden toegelaten, geen sprake. Doordat functies in oppervlakte en milieucategorie beperkt zijn, is het bereik van de effecten beperkt tot het plangebied en de directe omgeving daarvan.

Flora en fauna

Uit onderzoek naar flora en fauna blijkt dat in het plangebied de rugstreeppad voorkomt. Door binnen het plangebied vervangend habitat (voortplantings- en winterbiotoop) aan te leggen, zijn negatieve effecten uitgesloten. Verder komen in het plangebied geen beschermde natuurwaarden voor. Vanwege de ontwikkeling is sprake van een toename van stikstofdepositie tot (ruim) buiten het plangebied. De stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is onderzocht en de maximale depositie bedraagt 0,11 mol/ha/jaar (Natura 2000-gebied Lingebied & Diefdijk-Zuid). In het kader van de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie is voor deze (beperkte) toename depositieruimte beschikbaar, waarvan - op het moment dat sprake is van een concreet project - gebruik kan worden gemaakt door het doen van een melding. Omdat de depositietoename past binnen de beschikbare depositieruimte van de PAS, is uitgesloten dat het plan leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden.

Conclusie

In het kader van het bestemmingsplan is in voldoende mate inzicht gekregen in de milieugevolgen van de herontwikkeling van de spoorzone. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake is van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Het verrichten van een m.e.r.-beoordeling of een m.e.r. is daarom niet noodzakelijk.

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 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, inclusief ondergeschikte productiegebonden detailhandel. Ter plaatse van de aanduiding 'gemengd', die is opgenomen voor het recent herontwikkelde deel van de meubelfabriek, zijn daarnaast diverse functies toegestaan, waaronder een multifunctionele ruimte, horeca in de categorieën I, II en IV, bedrijven, ateliers en werkplaatsen. De bedrijfsvloeroppervlakte van de horeca is in de gebruiksregels gemaximeerd op 500 m².

Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. De maximale goot- en bouwhoogte 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. In de regels is een afwijking opgenomen om binnen de bestemming bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 en 3.1 onder voorwaarden toe te staan.

5.2.2 Bedrijf- Nutsvoorziening

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

5.2.3 Gemengd

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor verschillende functies: een supermarkt, stationsgerelateerde detailhandel, horeca in de categorieën I t/m IV, bedrijven in milieucategorie 1 en 2, leisure in milieucategorie 1 en 2, commerciële en maatschappelijke dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en kleinschalig onderwijs. Daarnaast zijn terrassen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, erven en verhardingen, groenvoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan.

De totale bruto vloeroppervlakte binnen de bestemming 'Gemengd' is gemaximeerd op 17.000 m². Aanvullend is voor verschillende functies de maximale bruto vloeroppervlakte of de maximale winkelvloeroppervlakte vastgelegd. Voor de supermarkt geldt een maximale winkelvloeroppervlakte van 2.000 m² en voor stationsgerelateerde detailhandel een maximale winkelvloeroppervlakte van 600 m². Voor de functies horeca (in totaal 4.200 m², verder uitgesplitst naar horecacategorie), bedrijven (8.000 m²), leisure (3.000 m²) en maatschappelijke voorzieningen / kleinschalig onderwijs / commerciële en maatschappelijke dienstverlening (1.500 m²) is de maximale bruto vloeroppervlakte vastgelegd.

Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak. De maximale goot- en bouwhoogte 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 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 gelijknamige aanduiding. Voorts zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. De toegestane hoogtes zijn beschreven in de regels. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein uitgesloten' mag niet worden geparkeerd.

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 zijn ter plaatse van de aanduiding 'fietsenstalling' gebouwen ten dienste van een fietsenstalling toegestaan en ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerdek' een parkeerdek. Naast gebouwen ten dienste van een fietsenstalling (ter plaatse van de betreffende aanduiding) zijn 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. Hoofdgebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak. In de regels is een aan- en bijgebouwenregeling 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 overeenstemming bereikt over de herontwikkeling van de spoorzone. In een overeenkomst is vastgelegd hoe de kosten worden verdeeld. De ontwikkelende partij draagt de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van het vastgoed en draagt naar toerekenbaarheid, proportionaliteit en causaliteit bij aan de aanleg en opwaardering van de openbare ruimte in de spoorzone. Voor zover de opwaardering van de openbare ruimte niet is toe te rekenen aan de ontwikkelende partij, draagt de gemeente bij vanuit het Fonds Stadsuitleg. Daarnaast draagt de ontwikkelende partij de gemeentelijke plan- en begeleidingskosten.

De gemeenteraad heeft de grondexploitatie – met daarin de financiële afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar – op 23 juni 2011 geaccordeerd. Ontwikkeling van de spoorzone is uit financieel oogpunt haalbaar.

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

Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' heeft op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 15 mei 2014 gedurende zes weken ter visie gelegen, waarbij aan eenieder de mogelijkheid is geboden voor het indienen van zienswijzen. Gedurende de periode van tervisielegging zijn zes zienswijzen en vier reacties van vooroverlegpartners ontvangen.

6.2.3 Vaststelling in 2015 en vernietiging door ABRvS

Het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' is op 10 juni 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. Tegen het besluit tot vaststelling is door een belanghebbende partij beroep ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). De Afdeling heeft op 3 februari 2016 uitspraak gedaan en heeft het vaststellingsbesluit vernietigd. De reden daarvoor was tweeledig:

- door een omissie in de systematiek van de Crisis- en herstelwet en het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet kon voor het bestemmingsplan geen gebruik worden gemaakt van de langere planperiode (20 jaar in plaats van 10 jaar) die was opgenomen in van artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet.
- de actuele regionale behoefte was onvoldoende aangetoond, zodat het plan strijdig was met artikel 3.1.6, tweede lid, aanhef en onder a, van het Bro (de ladder voor duurzame verstedelijking).

6.2.4 Vaststelling in 2017

Na vernietiging van het vaststellingsbesluit van 10 juni 2015 zijn de door de ABRvS geconstateerde gebreken hersteld:

- door inwerkingtreding van de 13^e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is de omissie in de wetgeving hersteld. Hierdoor kan alsnog gebruik worden gemaakt van de langere planperiode (20 jaar in plaats van 10 jaar) zoals opgenomen in van artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet.
- er is nader onderzoek gedaan naar de actuele regionale behoefte voor de functies die in het bestemmingsplan worden toegestaan. Het bestemmingsplan is aangepast, zodat uitsluitend nog functies zijn toegelaten waarvoor sprake is van een actuele regionale behoefte.

Het bestemmingsplan is aangepast, in die zin dat functies waarvoor geen actuele regionale behoefte is (kantoren en grootschalige detailhandel) niet langer zijn toegestaan. Voor de overige functies is – voor zover dat nog niet het geval was – een maximale oppervlakte opgenomen in de planregels. Daarnaast is het totale maximum bruto vloeroppervlak in de bestemming 'Gemengd' bijgesteld van 22.000 m² naar 20.100 m². Waar nodig zijn onderzoeken geactualiseerd of op basis van actuele wetgeving alsnog verricht. De toelichting is in lijn hiermee geactualiseerd.

De aanpassingen die in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd, zijn een inperking - en géén verruiming - van de bouw- en gebruiksmogelijkheden zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' en het op 10 juni 2015 vastgestelde bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg'.

Er is daarom geen sprake van een wezenlijk ander bestemmingsplan, of van wijzigingen anders dan van ondergeschikte aard, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan dat in 2014 ter inzage heeft gelegen. Om die reden is afgezien van het opnieuw toepassing geven aan Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (de tervisielegging van een nieuw ontwerpbestemmingsplan) en heeft de gemeenteraad een nieuw vaststellingsbesluit genomen op basis van het ontwerpbestemmingsplan dat in 2014 ter inzage heeft gelegen. Daarbij is voor wat betreft de 20-jarentermijn opnieuw toepassing gegeven aan artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Het actuele onderzoek in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking is betrokken bij het nieuwe vaststellingsbesluit.

In de 'Nota van beantwoording zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Spoorzone', die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd, zijn de ingediende zienswijzen samengevat en beantwoord. In de zienswijzennota zijn de uitspraak van de ABRvS van 3 februari 2016 en de actuele laddertoetsing betrokken.

In de 'Nota van wijzigingen bestemmingsplan Spoorzone', die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd, is een overzicht opgenomen van de aanpassingen die zijn doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen en van de ambtshalve aanpassingen die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn doorgevoerd.

Het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' is op 26 januari 2017 vastgesteld door de gemeenteraad.