Gemeente Culemborg

Stationsomgeving Culemborg

Structuurvisie

Ontwerp – mei 2022

Culemborg

Colofon

Opdrachtbeschrijving: Visie Stationsomgeving Culemborg

Opdrachtgever:

bestuurlijk Portefeuille Ruimte
M. Wichgers (wethouder)

ambtelijk Programma Stationsomgeving
S. Bosman (programmaregisseur)

Opdrachtnemer:

procesmanager B. Vellinga, M. Jurrius

auteur(s) W. van Boekel, B. Vellinga, M. Jurrius, J. de Rooij, M. van Leest, W. Konings

Zaaknummer: GZDGCB 508569/508592

Versie: concept d.d. 19 mei 2022

Openbaarheid: De informatie in deze rapportage is openbaar.

Samenvatting

In de stationsomgeving werken we aan de toekomst van Culemborg. We maken een wijk met een duurzame en levendige woon- en werkomgeving waar de identiteit van de creatieve maakindustrie voelbaar is en blijft. Een wijk waar Culemborgers een passende woning kunnen vinden en gezond en prettig kunnen leven. Het hart van de wijk wordt gevormd door een modern multifunctioneel station. Met deze ontwikkeling versterken we de duurzame bereikbaarheid van onze stad en verbeteren we de verbinding tussen het Rivierenland en de Randstad.

Opgave

In de stationsomgeving komen verschillende ambities van de gemeente bij elkaar: op het gebied van wonen, mobiliteit, duurzaamheid, klimaat, economie, werkgelegenheid en onderwijs. Door diverse onafhankelijke ontwikkelingen is er in korte tijd een momentum ontstaan dat Culemborg de kans biedt veel van deze opgaven en ambities een plek te geven. Om die ontwikkeling richting te geven is deze visie opgesteld. De visie biedt een ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van de stationsomgeving.

De doelen die we met deze ontwikkeling willen realiseren zijn:

- Een gemengde wijk, aansluitend bij Culemborgse woningvraag, met nadruk op woningen voor 1-2 persoons huishoudens.
- Betere verbinding tussen oost en west Culemborg
- Het realiseren van een levendige nieuwe stadswijk met een eigen identiteit. We zetten in op het stimuleren van ontmoeten, samen leven, samen delen.
- In de nieuwe wijk maken de bewoners als vanzelf meer duurzame keuzes voor hun bewegingen.
- De nieuwe wijk zal tijdens de gebruiksfase netto geen CO_2 uitstoten. Aandacht voor circulariteit, biodiversiteit en klimaatadaptatie.
- We willen de werkgelegenheid behouden en de belangen van de Culemborgse bedrijven duurzaam waarborgen

Participatieproces

Met de vaststelling van deze visie geeft de gemeenteraad de plannen vrij voor participatie met de stad over de doelen, ambities en randvoorwaarden uit deze visie. Tegelijkertijd wordt er met initiatiefnemers en partners samen doorgewerkt aan het onderzoeken van verdere mogelijkheden in het gebied. Na het participatieproces stelt de raad de definitieve Visie Stationsomgeving vast, naar verwachting eind 2022.

Ruimtelijke verkenning

Samen met NS, ProRail en de provincie Gelderland heeft de gemeente Culemborg een ruimtelijke verkenning gedaan naar het station en de omgeving. De verkenning laat zien hoe het huidige station kan worden ontwikkeld tot een toekomstbestendige OV-hub en een levendige woonwijk, gericht op het OV en duurzame mobiliteit. In de wijk is naast de woningen ook ruimte voor bedrijvigheid en andere voorzieningen, zoals onderwijs. Ook ontstaat de mogelijkheid voor een betere verbinding tussen Oost en West Culemborg. Deze verkenning is de basis geweest van de voorliggende visie.

De Visie

De stationsomgeving van Culemborg wordt een duurzame, eigentijdse en stedelijke nieuwe wijk die zich voegt in de bestaande stad.

Groen en water

De spoordijk wordt versterkt als groene centrale as door Culemborg. De huidige P+R op het talud vormt als een toekomstig Stationspark daarin een belangrijke schakel. Het slagenlandschap wordt de drager van de ruimtelijke structuur van Pavijen. Bouwblokken krijgen groene luwe binnenwerelden. Karakteristieke bebouwing in het gebied blijft zo mogelijk behouden als industrieel erfgoed.

Gebieden

In de Stationsomgeving zijn kansen ontstaan voor het invullen van de grote woningbouwbehoefte en voor de realisatie van een eigentijds en aantrekkelijk stadsdeel worden. Deze kansen worden verzilverd in de gebieden rondom het station.

Pavijen I ondergaat een stapsgewijze transformatie naar woningbouw. Collectiviteit, deelvoorzieningen, autoluwheid en duurzaam bouwen zijn de kernkwaliteiten van deze sfeer. In de eerste fase aan de stationszijde die de komende 10 jaar zal duren, wordt een deel van het gebied ontwikkeld. Het achterste deel aan de Randwegzijde is een tweede fase die voorlopig niet zal transformeren naar woningbouw. Dat onderzoeken we wanneer de eerste fase richting voltooiing gaat.

Spoorzone West vormt een belangrijke schakel in het gebied. In dit gebied komt een grote nieuwe P+R in een gebouwde voorziening. Rondom de P+R komt een intensief woningbouwprogramma met onder meer een supermarkt.

Aan de oostkant van het spoor komt minder bovenlokaal verkeer. Met goed ingepaste projecten maken we een aantrekkelijke overgang van het hoogstedelijke naar het kleinschaligere karakter van de aangrenzende wijken.

Station

We onderzoeken hoe we het station kunnen verbeteren met een voldoende brede onderdoorgang voor voetgangers en fietsers, nieuwe perrons en nieuwe overkappingen. Ook zetten we in op één centrale gebouwde P+R aan de westzijde. Bij het station komen uitstekende voorzieningen voor fietsparkeren. Over deze ontwikkelingen maakt de gemeente aparte afspraken met het Rijk (via ProRail), de Provincie en NS.

De ruimte rondom het station richten we opnieuw in. Functioneel, maar met karakter: je komt ècht aan in Culemborg. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om de bus te verplaatsen naar de westzijde.

Verkeersstructuur en mobiliteit

De verkeersstructuur van Culemborg wordt veiliger, robuuster en duurzamer. Fiets- en wandelverbindingen naar het station en naar de binnenstad worden sterk verbeterd. Door een herinrichting van de Ovonde-Tunnelweg en een nieuwe aansluiting op de provinciale weg zal er minder lokaal verkeer door Culemborg zelf rijden. Het lokale autoverkeer zal meer gebruik maken van de Provinciale weg waarmee autoverkeer in Culemborg zelf afneemt. In de Stationsomgeving parkeert men op korte loopafstand van de woning in centrale parkeergebouwen.

De inrichting van de nieuwe wijk verleidt bewoners om vaker te kiezen voor de fiets, trein of deelauto in plaats van een eigen auto te bezitten. De aansluiting van Pavijen op de Wethouder Schoutenweg wordt zo ontworpen dat fietsverkeer en autoverkeer zoveel mogelijk gescheiden worden.

Basisprincipes

Voor de ontwikkeling als geheel is een set basisprincipes vastgelegd om duidelijk te maken waar we heen willen met de ontwikkeling. De basisprincipes gaan in op het woonmilieu, woningbouw, bereikbaarheid / mobiliteit en duurzaamheid. Deze basisprincipes vormen een praktische uitwerking van de algemene doelen voor het gebied.

Fasering

In de ontwikkeling van de Stationsomgeving blijft er binnen deze overkoepelende visie ruimte om variabel te zijn in losse ontwikkelingen. De gemeente maakt onderscheid in vier verschillende ontwikkelcategorieën. In Fase 2 is er de komende 10 jaar in principe geen sprake van ontwikkeling naar woningbouw. In gebieden met versnipperd eigendom zal de gemeente voornamelijk een afwachtende houding aannemen. In de overige gebieden zal de gemeente actief met grondeigenaren in gesprek proberen te komen om ontwikkeling tot woningbouw te stimuleren of actief proberen gronden te verwerven.

Ontwikkelingen moeten tenminste een minimale maat hebben van een volledig bouwblok om een goed leefklimaat te garanderen. De gemeente ondersteunt tijdelijke culturele en/of maatschappelijke activiteiten in de transitiefase (placemaking) die het gebied levendig en bekend maken.

Inhoudsopgave

Samenvatting 3
Opgave 3
De Visie 4
Basisprincipes 5
Fasering 5
Inhoudsopgave 6
1 Inleiding 9
1.1 De Stationsomgeving in 2032 9
1.2 Een visie als kader voor de toekomst 11
1.3 Kansen in de Stationsomgeving 12
1.3.1 Een samenkomst van ontwikkelingen biedt kansen 12
1.3.2 De opgave voor woningbouwontwikkeling 13
1.3.3 De opgave voor het station 13
1.3.4 Woningbouw in de Stationsomgeving beste kans om doelen te koppelen 14
1.3.5 Ruimtelijke verkenning 15
2 Beleidskader en ruimtelijke opgave 16
2.1 Beleidsanalyse Culemborg 16
2.1.1 Stadsvisie 'Culemborg' 16
2.1.2 Woonvisie 2017 - 2026 18
2.1.3 GVVP 19
2.1.4 Detailhandel-, Horeca- & Evenementenbeleid en Regieplan Binnenstad 19
2.1.5 Groenbeleidsplan Culemborg 19
2.1.6 Rapport wandelen op Pavijen 19
2.2 Stedelijke identiteit 20
2.2.1 Stedelijk weefsel 21
2.3 Plangebied 22
2.4 Ruimtelijke opgave en planopbouw 23
2.4.1 Ruimtelijke opgave 23
2.4.2 Planopbouw 24
3 Doelen voor de Stationsomgeving 25
3.1.1 Wonen: 25
3.1.2 Verbinding 25
3.1.3 Wijk / Leefomgeving 25
3.1.4 Mobiliteit: 26

3.1.5 Verduurzaming 26
3.1.6 Bedrijvigheid 26
4 Visie 27
4.1 Groen en water 28
4.1.1 Spoordijk als groene en biodiverse hoofdstructuur 28
4.1.2 Overige groene hoofdstructuur en bomenlanen 28
4.1.3 Water 29
4.2 Woongebieden 31
4.2.1 Pavijen I 31
4.2.2 Spoorzone West 31
4.2.3 Buiten Pavijen 31
4.2.4 Fase 2 32
4.3 Aandachtspunten bebouwing 32
4.3.1 Bebouwingsaccenten 32
4.3.2 Commerciële functies 32
4.3.3 Gelderlandfabriek en erfgoed 32
4.4 Station en openbaar vervoer 33
4.4.1 De toekomst van het station 33
4.4.2 Nieuwe onderdoorgang 33
4.4.3 Enkele gebouwde P+R aan de westzijde 33
4.4.4 Bus 34
4.4.5 Kiss and Ride 34
4.5 Verkeersstructuur 35
4.5.1 Langzaam verkeer routes 35
4.5.2 Verbinding binnenstad 36
4.5.3 Autoverkeer 36
4.6 Uitwerkingsgebieden 38
4.6.1 Uitwerkingsgebied Tunnelweg en Ovonde 38
4.6.2 Uitwerkingsgebied Parallelweg Oost 38
5 Basisprincipes 39
5.1 Waarom basisprincipes 39
5.2 Woonomgeving 40
5.2.1 Stedelijke bouwhoogten 40
5.2.2 Wonen en Werken 41
5.2.3 Functies 42
5.2.4 Leefbaarheid en collectiviteit 43
5.2.5 Openbare ruimte 45

5.3 Woningbouw 46
5.3.1 Woningcategorieën 46
5.3.2 Doelgroepen 48
5.3.3 Sociale huur 49
5.3.4 Hoe houden we woningen betaalbaar 50
5.4 Bereikbaarheid 51
5.4.1 Doelen: 51
5.4.2 Fietser, voetganger en openbaar vervoer 51
5.4.3 Deelmobiliteit en parkeren 52
5.4.4 Overig verkeer 55
5.5 Duurzaamheid 56
5.5.1 Energieprestatie 56
5.5.2 Klimaatadaptatie 57
5.5.3 Circulariteit 58
5.5.4 Natuurinclusief (biodiversiteit) 58
Intermezzo: Referentiebeelden Stationsomgeving 59
Referentiebeelden groene straten tussen bouwblokken Pavijen 59
Referentiebeelden binnentuinen bouwblokken Pavijen 62
Referentiebeelden Bouwblokken Pavijen 63
6 Fasering en ontwikkeling 65
6.1 Fasering 65
6.1.1 Vier ontwikkelcategorieën 65
6.1.2 Bloksgewijze ontwikkeling 67
6.1.3 Transitiefase 67
6.1.4 Placemaking 67
6.2 Kostenverhaal Stationsomgeving Culemborg 68
Bijlagen: 70
1. Ruimtelijke verkenning Stationsomgeving 70
2. Essentiekaart en Tabel overzicht basisprincipes (incl. vergelijking met eerdere versie) 70

1 Inleiding

1.1 De Stationsomgeving in 2032

We maken een ambitieus plan voor de Stationsomgeving in Culemborg. Bij elk ambitieus plan hoort een droom. Hoe ziet de Stationsomgeving er uit over 10 jaar? Wat heeft deze ontwikkeling de stad in 2032 opgeleverd? Wie wonen er dan, wie komen er heen, hoe wordt het gebied gebruikt? En hoe ziet het er uit? Onderstaande droom is een weergave van hoe het zou kunnen zijn.

Droom

Met de realisatie van de Stationsomgeving heeft ook Culemborg als geheel een impuls gekregen. Er zijn betere verbindingen tussen oost en west Culemborg. Hierdoor zijn de delen ook mentaal meer met elkaar verbonden. De nieuwe wijk is voor veel bewoners hun nieuwe thuis geworden. Een wijk met een eigen identiteit waar je de rijke meubeltraditie van Culemborg nog op allerlei plekken terugziet.

Nieuwe bewoners van Pavijen I en Houtvijver hebben de buren uit de wijken Achter 't Zand en Lanxmeer al ontmoet op een van culturele activeiten in de Gelderlandfabriek. De eerste keer was het nog zoeken waar ze moesten zijn, nu is de Gelderlandfabriek veel meer betrokken bij de buurt. Vanuit de wijk loop je zo via ruime trappen naar boven. Steeds meer bewoners en bezoekers lopen en fietsen vanuit de Stationsomgeving naar de Binnenstad, bijvoorbeeld voor de markt op dinsdag. Via de nieuwe route over de Triosingel en de Prijssestraat ben je er zo.

Elke ochtend en avond fietsen er grote groepen scholieren tussen de scholen in Lanxmeer en west-Culemborg door de nieuwe stationsonderdoorgang en over de autovrije industrieweg. Wat een opluchting voor al die ouders!

Op het talud van de spoordijk wat ooit een P+R was is nu een Stationspark. Kinderen uit Pavijen I en uit Houtvijver, Achter 't Zand en Lanxmeer ontmoeten elkaar hier om samen te voetballen. Het water en groen in de wijk maken dat het in het gebied ook in de zomer heerlijk verblijven is. Het rondje Culemborg is een populaire wandelroute over de Meerkade, door Lanxmeer, over de Parallelweg Oost, door de nieuwe onderdoorgang, door Pavijen I en via de Jan van Riebeeckstraat door de Binnenstad.

Sinds de herinrichting van de Ovonde zijn er hier geen ongevallen meer geweest. Door de nieuwe rotonde op de Provinciale Weg is er duidelijk minder verkeer op de Stationssingel en de Tunnelweg. En het aantal gebruikers van het openbaar vervoer is zoveel toegenomen dat er extra sprinters en zelfs een extra buslijn bij zijn gekomen.

Diana vanuit Buren komt vandaag met de e-bike naar station Culemborg om de trein naar Utrecht Centraal te pakken. Ze parkeert haar fiets in de overdekte en bewaakte fietsenstalling en wandelt naar het perron. Bij het station koopt ze nog iets te eten bij een lokale broodjeszaak. Dit is een tweede vestiging van een bakker uit de binnenstad die hierdoor meer omzet kan maken. Op regenachtige dagen komt ze met de auto en rijdt ze vanaf de provinciale weg zo de P+R in.

Het oudere echtpaar De Vries heeft in Pavijen eindelijk een passend appartement kunnen vinden in Culemborg zelf. Door de nabijheid van het spoor kunnen ze naar hun kinderen in Utrecht. Doordat ze nu hier wonen hebben ze hun oude woning kunnen verkopen aan een jong gezin uit Culemborg dat al

heel lang naar een passende woning zocht. Eerst kwamen ze eigenlijk nooit hier op Pavijen. Ze leerden het gebied kennen toen het bluesfestival van Culemborg een jaar werd georganiseerd op een tijdelijk leegstaand terrein.

In Pavijen wandelen bewoners vanuit hun nieuwe woning door het groengebied naar hun werk. De werkplek in Pavijen I is een werkplaats in een bedrijfsgebouw voor creatieve bedrijvigheid. De werkplekken hier zijn behouden toen er woningen boven zijn gerealiseerd. Alle bedrijven hebben hier hun werkplek kunnen behouden.Het aantal werkplaatsen wordt zelfs uitgebreid want door de nabijheid van het station en de nieuwe wijk is het veel makkelijker geworden om personeel te krijgen in Culemborg.

Tussen alle nieuwe woningen vormen enkele karakteristieke bedrijfsgebouwen een referentie aan de historie van het gebied. De historie wordt het meest duidelijk zichtbaar in het design-meubelmuseum. In dit museum is de geschiedenis van bekende lokale meubelmakers te zien. Het biedt daarnaast een podium aan nieuwe creatieve meubelmakers. De wijk is nog steeds een mix van wonen en werken, soms boven elkaar in hetzelfde pand en soms naast elkaar.

Enkele grotere industriële bedrijven uit Pavijen I zijn verhuisd naar een nieuwe locatie verderop in Pavijen. Door de verhuizing hebben ze meer ruimte gekregen en een veel lagere energierekening. Boven alle verwachtingen is het gebied trouwens vanaf de start al energieneutraal. Mogelijk kan door slim gebruik van restwarmte van Pavijen het gebied binnenkort zelfs energie gaan leveren!

De Spoordijk is niet alleen veel groener geworden maar is ook veel meer gebruikt als ecologische verbindingszone voor planten en dieren. De groene en groenblauwe assen door de nieuwe wijk Pavijen werken als een kleinschalig ecologisch raamwerk. Zo is de wijk niet alleen levendig voor mensen maar ook voor plant en dier.

Met deze ontwikkeling is de Stationsomgeving echt een nieuw hoofdstuk geworden van de stad. Het is een echte Culemborgse wijk, waar heel veel mensen uit Culemborg een nieuwe woning hebben gevonden. Maar het is ook een moderne en stedelijke wijk. In 2021 was Culemborg Nederland in het klein. Met de bouw van de Stationsomgeving is duidelijk geworden dat ook de toekomst van Nederland hierin een plek heeft gevonden.

1.2 EEN VISIE ALS KADER VOOR DE TOEKOMST

Opgaven, doelen en ambities voor Culemborg vragen om een visie

De gemeente Culemborg heeft voor de stad opgaven en ambities op de gebieden van wonen, mobiliteit, duurzaamheid, klimaat, economie, werkgelegenheid en onderwijs. In de Stationsomgeving is er door diverse onafhankelijke ontwikkelingen in korte tijd een momentum ontstaan dat Culemborg de kans biedt om hier veel van deze opgaven en ambities een plek te geven. De gemeente wil die kans verzilveren.

Om die ontwikkeling richting te geven is deze visie opgesteld. De druk op de stationsomgeving van Culemborg neemt toe en verschillende initiatieven voor uiteenlopende projecten dienen zich aan. Zonder heldere visie is het lastig om te bepalen waar je als gemeente wel aan mee wilt werken en waar niet.

Doel van de visie is een ruimtelijk kader bieden

Het doel van deze visie is om vanuit een ambitie op meerdere thema's een ruimtelijk kader te bieden voor de ontwikkeling van de stationsomgeving. Het geeft onderbouwd richting en inhoud aan de transformatie van dit deel van onze stad. De visie biedt daarmee zowel een afwegingskader als een startpunt om met initiatiefnemers de visie op onderdelen uit te werken. Zo werken we van grof naar fijn.

De visie is integraal opgesteld. Dat wil zeggen dat vanuit de verschillende beleidsthema's gezamenlijk naar de opgave is gekeken om zoveel mogelijk kansen te benutten. De Omgevingswet vereist deze manier van werken ook, en door nu al zo te werken, maken we ons dat meteen eigen.

Een ontwikkelstrategie en gebiedsexploitatie om de visie te kunnen uitvoeren

Tegelijk met deze visie wordt er ook een ontwikkelstrategie en gebiedsexploitatie opgesteld. De ontwikkelstrategie geeft aan hoe de gemeente de ontwikkeling van het gebied wil gaan uitvoeren. De gebiedsexploitatie geeft een overzicht van de financiële onderbouwing en de dekking ervan. Zonder goede strategie over de uitvoering van de visie of financiering ervan zou een visie immers een papieren tijger blijven en in een la verdwijnen.

Een Programma Stationsomgeving om de visie te sturen en uit te werken

Voor de uitvoering van de visie is een goed bezette, professionele en ervaren organisatie nodig die werkt aan het realiseren van doelen. Hiertoe is het Programma Stationsomgeving in het leven geroepen. Een programma is een tijdelijke werkstructuur gericht op het realiseren van (maatschappelijke) doelen. De kern van een programma bestaat uit doelen, activiteiten/projecten en een organisatie (mensen, middelen, en faciliteiten). De programmadoelen voor de visie stationsomgeving worden toegelicht in hoofdstuk 2. De doelen helpen om keuzes te maken in het ondernemen van activiteiten en projecten, op basis van hun bijdrage aan het realiseren van de doelen.

Vervolg proces en visie 2.0

Voor u ligt de Visie Stationsomgeving. Met de vaststelling geeft de gemeenteraad de visie vrij voor participatie met de stad. We starten dan het gesprek met de stad over de doelen, ambities en randvoorwaarden uit deze visie. Tegelijkertijd wordt er met initiatiefnemers en partners samen doorgewerkt aan het onderzoeken van verdere mogelijkheden in het gebied. Na het participatieproces, in september 2022, stelt de raad de definitieve Visie Stationsomgeving vast.

Leeswijzer

Dit document bevat de volgende onderdelen:

1. Overzicht van achtergrond, aanleiding en proces
2. Beleidskader en ruimtelijke opgave
3. Doelen van het programma stationsomgeving
4. Weergave van de visie op hoofdlijnen
5. Principes en thema's van de ontwikkeling

Hoofdstuk vier geeft een toelichting op de belangrijke ruimtelijke hoofdlijnen uit de visie. Hoofdstuk vijf geeft algemene principes voor de ontwikkeling die overal geldend zijn.

1.3 KANSEN IN DE STATIONSOMGEVING

1.3.1 Een samenkomst van ontwikkelingen biedt kansen

In de loop van 2020 deden zich verschillende ontwikkelingen voor die bij elkaar tot kansen leidden om in de stationsomgeving van Culemborg diverse opgaven en ambities te laten landen.

1. In de ontwikkeling van de Spoorzone West is al vaker de wens uitgesproken voor woningbouw. Dit leek lange tijd een onmogelijke opgave omdat het gebied tegen een aantal grote bedrijven met een hoge milieucategorie aan lag.
2. De gemeente heeft een flinke woningbouwopgave voor de komende 20 jaar. Daarbij is zij primair op zoek naar woningbouwlocaties binnen de bebouwde kom.;
3. Met NS, ProRail en de provincie kwam er een gesprek op gang over de toekomst voor het station. ProRail ziet noodzaak tot het aanpassen van het station, de provincie zet in op Regionale OV-hubs (RegioHub) en Culemborg past in dat plaatje. Dit gesprek heeft geleid tot het gezamenlijk opstellen van een visie voor het plangebied.;
4. De wens om de verbindingen tussen oost- en west Culemborg te versterken werd concreet in het Gemeentelijk Verkeers en Vervoer Plan (GVVP) met het formuleren van ambities voor de Tunnelweg/Ovonde, en de wens voor een extra langzaam verkeersverbinding;
5. Door individuele situaties bij bedrijven in het gebied ontstonden kansen om ruimte vrij te maken voor substantiële woningbouw en het verlagen van de milieucategorieën. De aangekondigde subsidie 'Woningbouwimpuls' bood daarbij een kans waarop we zijn aangesloten.

Dit alles samen maakte het logisch om naar de stationsomgeving te kijken als nieuw ontwikkelgebied.

1.3.2 De opgave voor woningbouwontwikkeling

Onze woningmarkt staat onder hoge druk. Veel mensen kunnen geen passende woning vinden. Het middensegment wordt onbereikbaar voor de doelgroep waar deze woningen voor bedoeld zijn. Uit het regionaal woningbehoefteonderzoek is gebleken dat er, bovenop het huidige woningbouwprogramma, tot 2030 een extra vraag is van circa 2.000 woningen, en na 2030 nog ongeveer 1.000. Daarbij is er behoefte aan diverse woningtypes, zodat we ook betaalbare woningen en woningen voor één- en tweepersoons huishoudens aan onze woningvoorraad toevoegen.

Vanuit deze omvangrijke vraag naar woningen in onze stad zocht de gemeente naar nieuwe locaties om op afzienbare termijn nieuwe woningen te kunnen realiseren. De gemeente kijkt daarbij in eerste instantie naar binnenstedelijke locaties. Het buitengebied van Culemborg is beperkt, het grootste deel ervan ligt in het Unesco Werelderfgoed ‘de Nieuwe Hollandse Waterlinie’.

Bouwen in de stationsomgeving voorkomt noodzaak bebouwen van ons groene buitengebied

Bouwen in de stationsomgeving biedt voor onze stad deze mogelijkheden. Hier bouwen zorgt ervoor dat het waardevolle groene buitengebied open kan blijven voor natuur en agrarische bedrijven. Bovendien is de druk op onze verkeersstructuur groot, en ook de A2 is overbelast. Het zou vanuit duurzaamheid en mobiliteit zeer gewenst zijn om substantiële woningbouw te realiseren op een plek waar een goede openbaar vervoerverbinding de beste optie is. Dat is een landelijke trend, en Rijk en meerdere gemeentes in de randstad zetten dus in op ontwikkelingen nabij het station, met een bijbehorend mobiliteitsconcept. De wijk is gericht op gebruik van de trein, en de (deel)auto alleen als secundair vervoersmiddel. Dit maakt het ook logisch om minder parkeerplaatsen, en dus meer groen en klimaatadaptatie in de wijk te realiseren.

1.3.3 De opgave voor het station

Stationsgebieden als stedelijke knooppunten

In de afgelopen tien jaar is ons wereldbeeld enorm veranderd. Ruimtelijke ontwikkelingen worden geleid door geheel nieuwe inzichten rond klimaatadaptatie, de energietransitie, duurzame mobiliteit, de woningbouwopgave en de omgevingswet. Onderwerpen die eerder niet aan de orde waren.

Ook het denken over stationsgebieden is in de afgelopen 5 - 10 jaar flink veranderd. Op zoek naar een leefbare, gezonde en duurzame stad zien we nu ook beter alle kansen die een stationsgebied biedt. Een station is niet alleen een opstapplek voor treinreizigers maar is ook een aankomst- en verblijfsplek, een visitekaartje van de stad. Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit gaan hand in hand en versterken elkaar. Een station als knooppunt voor duurzame vervoerskeuzen en een kans voor een dichter bebouwd gebied met diverse functies en een hoge kwaliteit openbare ruimte. In deze gebieden is er prioriteit voor wandelen, fietsen en openbaar vervoer en minder voor gemotoriseerd verkeer. Maar juist voor een station is bereikbaarheid voor alle soorten van vervoer ook heel belangrijk. Het station als knoop en als ontmoetingsplaats.

Culemborg heeft een regionale functie voor werkenden en scholieren

Culemborg ligt centraal in Nederland en is goed bereikbaar via de weg, het water en het spoor. Met de trein ben je in 16 minuten in Utrecht. Veel mensen die in de dorpen wonen in Rivierenland/ Betuwe gebruiken Culemborg als opstapplek. Een groot deel van de liefst 600 parkeerplaatsen zijn doorgaans dan ook goed bezet. Openbaar vervoer naar de dorpen is beperkt. De forenzen komen aan en gaan direct weg, er is nu nog geen aanleiding om in het gebied te verblijven, laat staan om er te wonen.
Culemborg is ook een belangrijke uitstapplaats voor scholieren die met de trein naar Culemborg reizen; die groep vormt de helft van het aantal reizigers.

Culemborg heeft dus een regionale hub-functie. Er liggen kansen om betere verbindingen te maken, te voet, per fiets of bus van het station naar de vele bedrijven in Pavijen en de onderwijsvoorzieningen in Lanxmeer.

Stationsomgeving als poort voor bezoekers

Tot slot heeft Culemborg alles in huis om zowel recreatie als toerisme tot een succes te maken. De stationsomgeving vormt hiervoor de poort. De plek waar je als bezoeker aankomt en zo de historische binnenstad in loopt. Herkenbaar aan het (beschermde) stadssilhouet als je de spoorbrug over komt, en (het erfgoed) van de meubelindustrie aan beide zijden van het station. Of de plek waar vandaan je zo de uiterwaarden en de Betuwe in wandelt of fietst.

Upgrade van het station om klaar te zijn voor de toekomst

Om deze kansen te benutten wil de gemeente graag het station vernieuwen. De provincie, ProRail en NS willen van station Culemborg een zogenaamde RegioHub maken. Dit betekent dat reizigers vanuit de regio hier drempelloos kunnen overstappen op de trein richting ’s-Hertogenbosch en Utrecht. Realisatie van een RegioHub in Culemborg moet zo indirect ook bijdragen aan het verminderen van de hoeveelheid verkeer op de A2. Vanuit deze opgave willen de gemeente, de provincie, ProRail en NS een P+R bouwen, de transfercapaciteit vergroten, het station moderniseren en met een nieuw onderdoorgang een impuls geven aan de stad en de stationsomgeving.

1.3.4 Woningbouw in de Stationsomgeving beste kans om doelen te koppelen

We pakken dus met provincie, ProRail en NS het station aan, en realiseren woningbouw naast het station. Maar dit is ook een grote kans om andere doelen van de gemeente aan te koppelen. Zo is het een kans om een onderdoorgang te maken en verbeterde veilige fietsroutes van en naar het station hierop aan te laten sluiten. Zo kunnen we oost en west Culemborg beter met elkaar te verbinden, een lang gekoesterde wens. Daardoor ontstaan er ook kansen om de te drukke Tunnelweg met ovonde aan te passen en verkeersveilig te maken. Verder is het een aanleiding de gewenste verbinding naar de binnenstad te verbeteren, en kunnen we opgaven als waterberging een plek geven.

In de integrale afweging van de hiervoor omschreven doelen en kansen is door de gemeenteraad van Culemborg besloten de haalbaarheid van woningbouw in de Stationsomgeving te onderzoeken. Deze visie is daar de uitwerking van.

1.3.5 Ruimtelijke verkenning

Naar aanleiding van de geïdentificeerde kansen heeft de gemeente Culemborg samen met NS, ProRail en de provincie Gelderland een ruimtelijke verkenning gemaakt voor het station en de omgeving. Het resultaat van dit proces is bijgevoegd in bijlage 1.
Deze ruimtelijke verkenning is het startpunt geweest van de planvorming en ook de basis voor deze visie Stationsomgeving. Zoals bij elke gebiedsontwikkeling is er ook in de Stationsomgeving Culemborg sprake van voortschrijdend inzicht en verfijning van plannen binnen de opgestelde doelen. Om die reden is er nu op enkele punten sprake van tegenstrijdigheid tussen deze uitgewerkte visie in dit document en de voorstellen die zijn gedaan in de eerste ruimtelijke verkenning. Waar dit het geval is (bijvoorbeeld gewenste locatie bushaltes, route naar de binnenstad) prevaleren de tekst en beelden uit deze visie boven de ruimtelijke verkenning.

De analyse van de stedelijke identiteit, stedelijk weefsel, ruimtelijke opgave en gewenste stedenbouwkundige opzet van Pavijen I zijn onverminderd van toepassing en zijn daarom ook vrijwel een-op-een overgenomen in deze structuurvisie.



Figuur 1. Visiekaart

2 Beleidskader en ruimtelijke opgave

Dit hoofdstuk geeft een beknopte samenvatting van die aspecten uit het beleid van de gemeente Culemborg die bepalend zijn voor de Stationsomgeving, en een analyse van het projectgebied zelf.

2.1 BELEIDSANALYSE CULEMBORG

In de stationsomgeving komen in de uitwerking vele beleidsvelden bij elkaar. In de uitwerking zullen de beleidsprincipes ook zoveel mogelijk worden opgenomen. Op sommige terreinen werkt de gemeente momenteel aan een modernisering van beleid en kaders, zoals de omgevingsvisie of parkeerbeleid.
We benoemen hieronder enkele richtinggevende beleidsdocumenten die op het schaalniveau van de visie zijn gebruikt om richting en inhoud te geven.

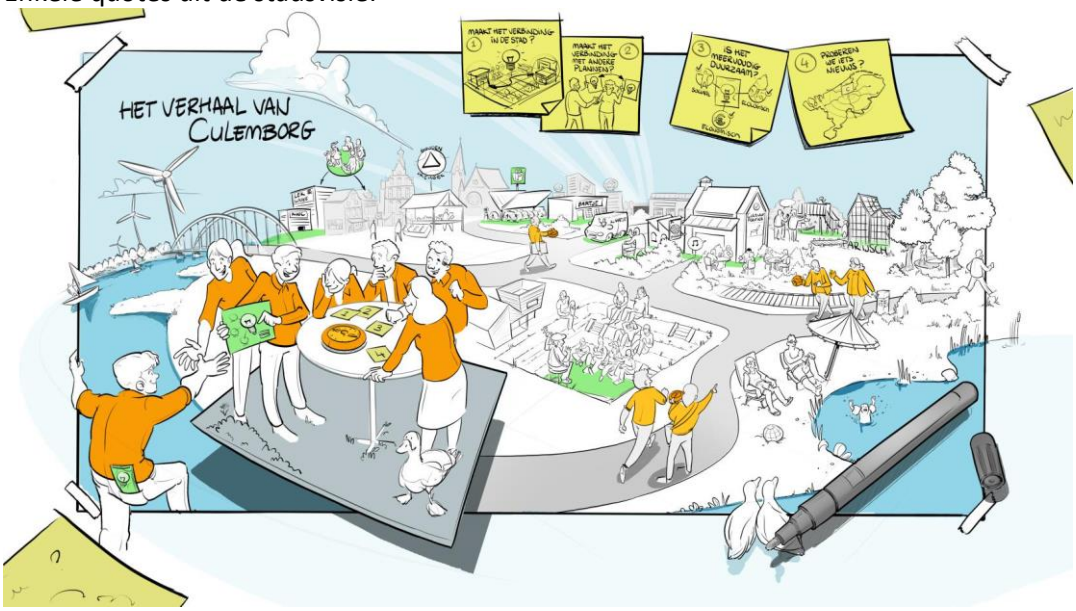
- Stadsvisie 'Culemborg stroomt'
- Woonvisie 2017-2026
- GVVP
- Detailhandel-, Horeca- & Evenementenbeleid en Regieplan Binnenstad

2.1.1 Stadsvisie 'Culemborg'

De stadsvisie Culemborg Stroomt benoemt de volgende kernpunten:

- Meervoudig duurzaam
- Verbindend – stad van verbindingen
- Proeftuin en innovatie

Enkele quotes uit de stadsvisie:

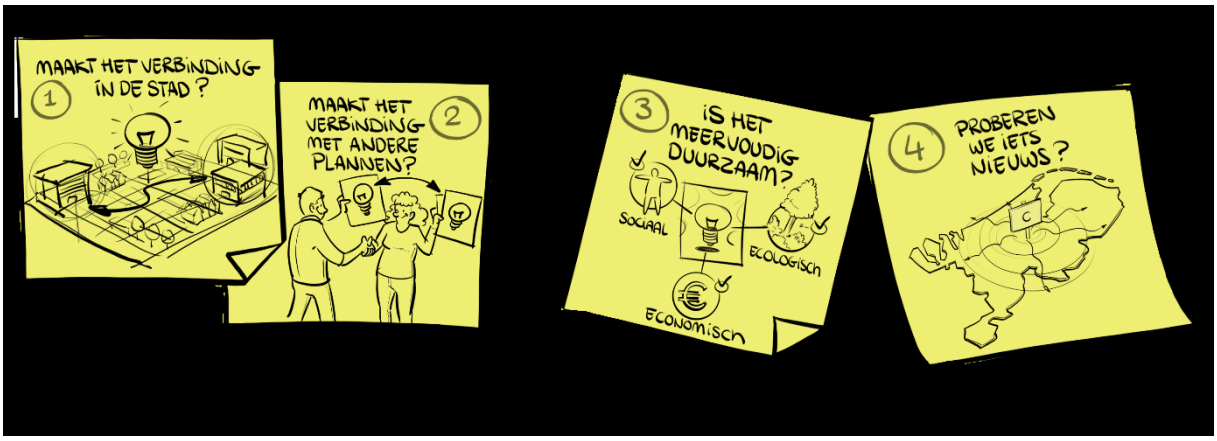


"Ook besefte je al vroeg dat de druk op jouw beperkte ruimte groot is; jij legde je niet neer bij eenzijdig gebruik van je ruimte, een functie moet meerdere doelen dienen."

"De stationsomgeving is een bruisende mobiliteitshub waar volop gewoond, gewerkt en gereisd wordt. Met twee aantrekkelijke poorten naar de twee zijden van de stad. Zowel vanuit de Randstad

als vanuit het Rivierenland is station Culemborg goed en snel bereikbaar en daarmee echt een hotspot in de regio."

"Het naast het station gelegen Pavijen heeft zich ontwikkeld van een bedrijventerrein naar een groen en duurzaam bedrijvenpark waar een mix van werkgelegenheid te vinden is: van maakindustrie tot start-ups. Wat hen bindt is dat deze bedrijven niet stilstaan maar in beweging willen blijven en innoveren waar dat kan."



In de stadsvisie dagen we al onze initiatieven uit om een antwoord te geven op een aantal vragen die we onszelf steeds willen stellen. Ook voor het project stationsomgeving hebben we onszelf die vragen gesteld:

<u>Maakt het verbinding in de stad?</u>

- Oost en West worden beter verbonden. Fysiek, door verbetering van de tunnelweg en de extra langzaam verkeerstunnel bij het station. Maar ook in de beleving omdat er direct naast het station ook een levendige woonwijk ontstaat, die de overgang van Oost naar West versterkt;
- De gemengde buurt met collectiviteit als basis (voor mobiliteit, maar ook met de binnentuinen en andere voorzieningen) zorgt voor verbinding tussen de bewoners
- De verbinding tussen station en centrum wordt versterkt;
- En ook buiten Culemborg maakt het verbinding: met Utrecht (station), met Rivierenland, en ook tussen Rivierenland en Utrecht

<u>Maakt het verbinding met andere plannen?</u>

- Met de ontwikkeling van de spoorzone realiseren we een substantieel deel van het GVVP en de woningbouwopgave. We zetten met de verhuiscarrousel in op het versterken van het bedrijventerrein. Ook vanuit het groenbeleid worden doelen gehaald: de groene ader van de spoordijk wordt versterkt en zichtbaar gemaakt.
- Het maakt ook verbinding met plannen van andere overheden:
    - de OV-hub, een pilotproject voor provincie en ministerie van I&W;
    - het ontwikkelperspectief verstedelijking 'Utrecht Nabij';
    - Het toekomstbeeld OV van ProRail en het ministerie van I&W

<u>Is het meervoudig duurzaam</u>

Allereerst zet het gebied in op duurzame mobiliteit. Niet alleen van de bewoners van het gebied, maar ook voor de bewoners van het Rivierenland die richting randstad reizen. Ook het meervoudig inzetten van de ruimte, en het collectieve gebruik van voorzieningen sluiten naadloos aan bij deze

ambities. Daarnaast zal gezocht worden naar functiecombinaties waarbij duurzaamheid meerdere lagen heeft zoals:

- Energiebesparing en opwekking
- Biodiversiteit
- Klimaatbestendigheid
- Woonkwaliteit en sociale verbondenheid met omgeving
- Circulair bouwen

Proberen we iets nieuws?

Het mobiliteitsconcept dat we toepassen is nieuw, en zeker voor een kleinere gemeente in het Rivierenland. We sluiten direct aan bij een aantal prachtige proeftuin-projecten in onze stad: de Gelderlandfabriek, Gaasbeek en van Tiel en de Boerderij.

Ook vernieuwend voor Culemborg is dat we in het hele gebied vooral woningen voor één en tweepersoons huishoudens in een stedelijk woonmilieu realiseren. Dat doen we wel op de Culemborgse manier: met relatief veel groen en met zorg voor duurzaamheid en samenleven.

2.1.2 Woonvisie 2017 - 2026

In de Woonvisie zet de gemeente de ambitie neer op het beleidsveld wonen. Het doel is dat Culemborg een fijne stad is om in te wonen. Buurten met een eigen identiteit, een diversiteit aan woningtypen en doelgroepen waar iedereen een leven lang op een prettige manier kan wonen. De visie zet in op de volgende doelen:

- Differentiatie en menging
    - Met nieuwbouw voorzien de lokale woningbehoefte tot 2025;
    - Beter faciliteren van Culemborgse doelgroepen;
    - Kansen bieden aan bijzondere woningbouwprojecten;
    - Differentiëren van de woningvoorraad;
    - Flexibele en aanpasbare woningvoorraad.
- Wonen en zorg voor bijzondere doelgroepen
    - Innovatieve woonvormen voor bijzondere doelgroepen;
    - Nieuwbouwwoningen zijn toegankelijk, levensloopbestendig, geschikt voor brede doelgroep en nabij voorzieningen.
    - We onderzoeken mogelijkheden voor het huisvesten statushouders in passende woonvormen;
- Doorstroming en betaalbaarheid
    - Vergroten van de bereikbaarheid van de Culemborgse woningmarkt.
- Leefbaarheid en een prettige woonomgeving
    - Prettig wonen in alle wijken van Culemborg, dus ook in de stationsomgeving
    - Ruime opzet van nieuwbouwprojecten met ruimte voor overzicht/veiligheid en groen
- Duurzaamheid en kwaliteit
    - Na 2020 alle nieuwbouwwoningen EPC van 0
    - Corporatiewoningen in 2023 verduurzaamd tot gemiddelde energie-index van 1,25
    - Vanaf 2022 geen nieuwe gasnetten meer in nieuwbouwwijken
    - Vanaf 2050 is de gebouwde omgeving van Culemborg duurzaam

In januari 2022 zijn er nieuwe prijsgrenzen en kwaliteitsniveau's vastgesteld.

2.1.3 GVVP

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) van Culemborg laat zien hoe de infrastructuur in Culemborg er over tien jaar uit ziet.
Hoofdpunten uit het plan zijn:

- Goede verbindingen voor voetgangers en fietsers
    - Fietsverbindingen tussen oost en west. Van Parijsch via de Vianense Poort naar het centrum en verder
    - Veiliger maken van de dijken voor langzaam verkeer
    - Fietsverbinding over de Lek
    - Tunnel bij het station voor voetgangers en fietsers
    - Betere toegankelijkheid voor voetgangers, met name voor minder valide mensen
- Aantrekkelijker openbaar vervoer
    - Station Culemborg als regionaal knooppunt waar je gemakkelijk kunt overstappen: trein, bus, auto en fiets bij elkaar
    - Met aandacht voor het delen van vervoersmiddelen zoals deelfietsen en deelauto's
- Veilige routes gemotoriseerd verkeer
    - Extra aansluiting op de N320 voor auto's
    - Elektrische laadpalen in de stad
    - Beperken overlast bevoorrading in de binnenstad
    - Oplossing voor pakketbezorging in de wijken

Concreet voor de stationsomgeving is in het GVVP benoemd dat de Parallelweg Oost een 30 km gebied wordt . Het grootste knelpunt genoemd in het GVVP is de Tunnelweg/ovonde. De situatie wordt ervaren als onoverzichtelijk en de doorstroming is niet goed. Aanpassingen van deze situatie is daarom een noodzaak.

2.1.4 Detailhandel-, Horeca- & Evenementenbeleid en Regieplan Binnenstad

De gemeente Culemborg heeft een detailhandelsvisie, horecavisie, evenementenvisie, regieplan binnenstad en Kaders voor de Compacte Binnenstad 2021. De gemeente zet in op het stimuleren van verplaatsing van winkels en horeca naar het kerngebied en eventueel aanloopgebied van de binnenstad. De komende tijd ligt de focus op de binnenstad, en daarbinnen het kernwinkelgebied om het centrum vitaal te houden en leegstand te beperken. Het woon-, verblijfs- en ondernemersklimaat van de binnenstad vraagt om weinig leegstand en voldoende kritische massa van horeca en detailhandel. Horeca en detailhandel aanbod op andere locaties in Culemborg is ondergeschikt aan het aanbod in het kernwinkelgebied. Ruimtelijke sturing van nieuwe horeca blijft noodzakelijk. Evenementen worden verdeeld om overlast te beperken en zijn optimaal ingepast voor synergie met de stad.

2.1.5 Groenbeleidsplan Culemborg

Het 'Groenbeleidsplan Culemborg' is het beleidskader voor het groen in de stad Culemborg.
Het Groenbeleidsplan geeft richting aan hoe de gemeente nu en op de lange termijn in Culemborg met het groen willen omgaan in alle (ruimtelijke) ontwikkelingen. Kernpunten zijn een groener Culemborg in 2030, groen op alle niveaus van de stad, aansluitend op de identiteit van de stad, voor een gezondere leefomgeving, voor een grotere biodiversiteit en een klimaatbestendig Culemborg.

2.1.6 Rapport wandelen op Pavijen

Ondernemers op Pavijen hebben zelf het initiatief genomen om een wandelpadenplan te maken voor Pavijen. Hiermee wordt het voor werknemers op Pavijen aantrekkelijker om een rondje te lopen door over het bedrijventerrein en de omgeving. De wandelroutes in de Stationsomgeving zullen aansluiten op dit netwerk.

2.2 STEDELIJKE IDENTITEIT

De stedelijke identiteit van Culemborg vormt de basis voor deze visie. We bouwen voort op de bestaande kijk op de stad zoals die hierboven is beschreven in de visie en beleidsstukken. Culemborg is een stad met vele gezichten. Het is een oud stadje, met een historisch centrum dat trots is op zijn tradities. Het is een plek in het weidse Hollandse rivierenlandschap met zijn grootschalige structuur van dijken, rivier en uiterwaarden.

Het is ook een stad van maken en pionieren, zoals de meubelindustrie. De creatieve maakindustrie is kenmerkend voor Culemborg en is op veel plekken in de stationsomgeving nog zichtbaar. Zo is er aan de oostzijde de Houtvijver, staat tegen het spoor de voormalige Gelderlandfabriek en direct aan de westzijde van het spoor staan diverse panden van voormalige en nog lopende meubelbedrijven.
En dan duurzaamheid. Wie kent niet EVA-Lanxmeer, een voorbeeld van pionieren op gebied van duurzaam wonen wat daarmee bekendheid verwierf tot ver buiten de landsgrenzen

Tot slot is het is ook Nederland in het klein. Niet een gemiddelde stad, maar eentje met grootstedelijke en dorpse kenmerken tegelijk, met de sociale en infrastructurele problematiek die daarbij hoort.

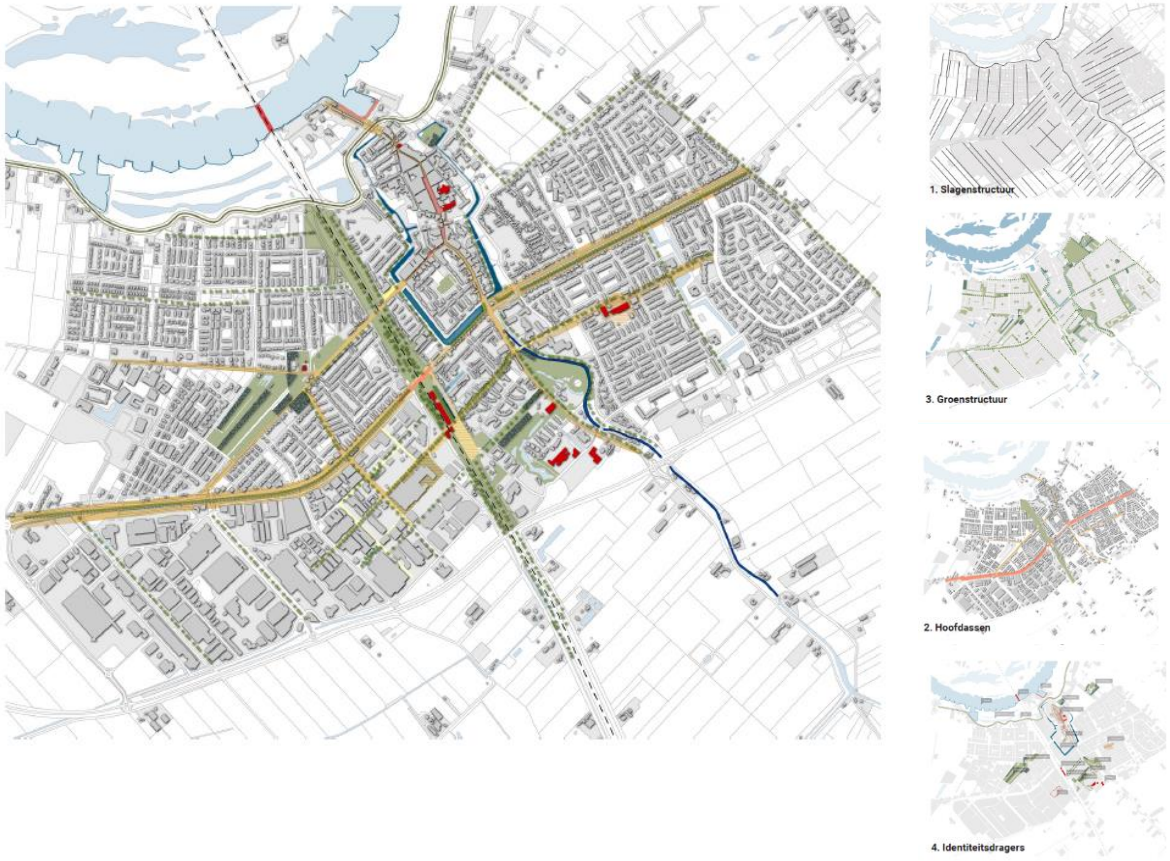


Figuur 2. Beelden Stedelijke Identiteit

2.2.1 Stedelijk weefsel

In de ruimtelijke verkenning (zie bijlage 1) die in opdracht van ProRail, Provincie, NS en gemeente is uitgewerkt staat een heldere analyse van het stedelijk weefsel van Culemborg in vier lagen. Deze analyse is de basis van de ruimtelijke uitwerking in deze visie.

1. Het slagenlandschap van het rivierengebied is dominant aanwezig en heeft de stad gevormd. Het is bijzonder aan Culemborg dat deze structuur over vrijwel het gehele grondgebied leesbaar is en dat deze lijnen lang doorlopen.
2. Een tweede laag is die van de hoofdinfrastructuur. Het spoortracé in noord-zuidrichting snijdt de stad in twee stukken. De as van de Wethouder Schoutenweg-Stationssingel loopt in oost-westrichting door de hele stad. Deze twee assen delen de stad op in vier kwadranten. Deze assen geven een duidelijke oriëntatie en houvast, maar ze vormen ook grote barrières.
3. Het groen van Culemborg is de vierde laag. Het dringt op veel plekken de stad in vanuit het landschap, als fragmenten en als wiggen. Dit geeft een landelijk karakter aan de stad Culemborg.
4. De vierde laag wordt gevormd door de Culemborgse Parels: de markt, stadhuis molen Bolderburen, de watertoren, de kasteeltuin en de Gelderlandfabriek. Plekken die nieuwe ankers kunnen worden zijn het winkelcentrum van Terweijde en de Gispenfabriek.



Figuur 3. Stedelijk weefsel
(uit: Ruimtelijke verkenning Stationsomgeving, Royal HaskoningDHV & Karres+Brands)

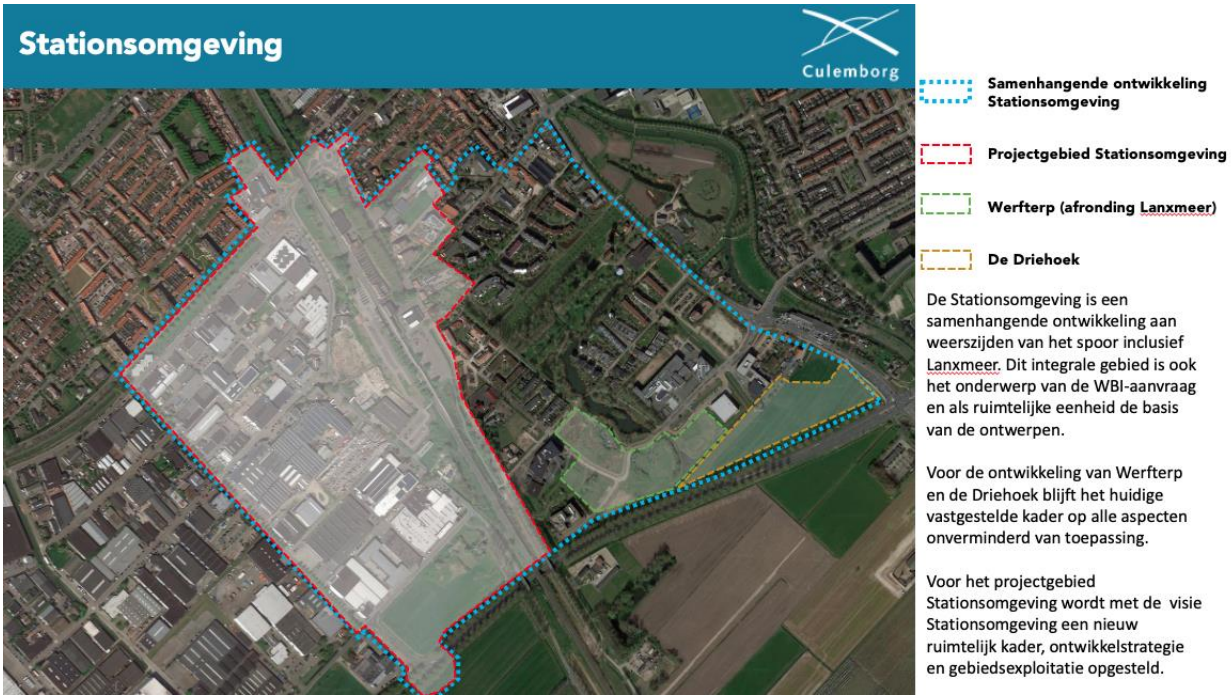
2.3 PLANGEBIED

Projectgebied Stationsomgeving

Het projectgebied Stationsomgeving wordt aan de zuidzijde begrensd door de Provinciale weg N320 en aan de westzijde door de Randweg. Aan de noordzijde wordt het projectgebied in principe begrensd door de as Wethouder Schoutenweg – Tunnelweg – Stationssingel maar met een uitbreiding net ten westen van het spoor waar twee kavels tussen Jorisvicarie, Schoolhof Oost en de Otto van Reesweg ook bij het plangebied horen. Aan de oostzijde wordt het projectgebied in principe begrensd door de Parallelweg-Oost maar met een uitbreiding bij de locatie Houtvijver en het gebied grenzend aan het stationsplein.

Samenhangende ontwikkeling Stationsomgeving

De ontwikkeling Stationsomgeving is een samenhangende ontwikkeling aan weerszijden van het spoor inclusief Lanxmeer. Voor de ontwikkeling van de zuidelijke afronding Lanxmeer en de Driehoek Rijksstraatweg blijft het huidige vastgestelde kader op alle aspecten onverminderd van toepassing. Voor het projectgebied Stationsomgeving wordt met de visie Stationsomgeving een nieuw ruimtelijk kader, ontwikkelstrategie en gebiedsexploitatie opgesteld.



Figuur 4. Projectgebied Stationsomgeving

2.4 RUIMTELIJKE OPGAVE EN PLANOPBOUW

bron: Ruimtelijke verkenning, bijlage 1

2.4.1 Ruimtelijke opgave

In hoofdstuk 1 is de opgave geschetst voor woningbouw, het station en mobiliteit. Maar wat is nu de ruimtelijke opgave voor het stationsgebied en Pavijen?

1. Ten eerste is het plangebied een passtuk in de stad, een stukje die de gehele puzzel compleet maakt. In ruimtelijke zin betekent dit dat het aan alle kanten moet reageren op zijn omgeving en de omliggende stadsdelen aan elkaar moet hechten.
2. Een tweede belangrijke opgave is het opheffen of verminderen van de barrières, met name tussen oost en west. De fysieke verbindingen verlopen nu via figuurlijke muizengaten. Dat is niet alleen verkeerskundig problematisch maar ook voor de mentale verbinding tussen de stadsdelen. In het plan wordt dit aangepakt bij de Tunnelweg en de stationspassage.
3. Het oriënteren vanaf het station zelf is een derde opgave. Aangekomen bij het station zal het een onbekende reiziger niet altijd duidelijk zijn waar hij heen moet, zeker bij de parkeerplaatsen aan de westzijde. De oostzijde voelt iets meer welkom aan, maar biedt vanaf het stationsplein geen aanknopingspunten om te weten waar de binnenstad is. De voor en achterkanten van het station zijn evenmin verbonden door openbare ruimtes zodat er geen voetgangers of fietsersstroom is, die richting geeft. De situatie biedt veel aanleiding om de oriëntatie te verbeteren middels ruimtelijke ingrepen.
4. Het laatste thema is een extra kans. Het vervlechten van de stad gebeurt niet alleen via structuren en overgangen maar ook door plekken. Met de realisatie van de Stationsomgeving kunnen plekken die strategisch liggen en die een onbenutte potentie hebben worden getransformeerd naar betekenisvolle richtinggevende plekken. Zo kan er een herkenbare reeks van bijzondere openbare plekken gemaakt worden. Een sterk voorbeeld is de strook tussen Gelderlandfabriek de parallelweg Oost. Daar kan de overmaat, groen, water en bebouwing komen die de loop naar de binnenstad begeleiden.



Figuur 5. Kader Ruimtelijke opgave
(uit: Ruimtelijke verkenning Stationsomgeving, Royal HaskoningDHV & Karres+Brands)

2.4.2 Planopbouw

1. De basis voor de planstructuur is de bestaande ondergrond. Het samenkomen van twee richtingen van het stedelijke slagenlandschap in Pavijen leidt logischerwijs naar een helder grid.
2. In de directe zone langs het spoor liggen gebouwen, taluds, overgangen en tunnels parallel of haaks op het spoor. Dit is aanleiding om de dominante richting van het slagenlandschap te onderbreken. Daardoor wordt ter plaatse van het station een licht gedraaid plein gemaakt. Daarmee wordt zijn bijzondere functie en ligging benadrukt. Fietsers kunnen niet achteloos doorgaan maar remmen af en maken een kleine bocht op het oostelijk stationsplein
3. Vanaf het station worden de lopers, of promenades, naar de oude stad als tentakels uitgestrekt. Ze volgen de richtingen van de omliggende structuur en worden begeleid door groen. Het grid in de spoorzone wordt wisselend ingevuld met groen en bebouwing.
4. Het grofmazige grid wordt verder verfijnd door nieuwe dwarsstraten, pleinen en parken in te voegen. Daarmee wordt de schaal van een stedelijke woonomgeving geïntroduceerd.



Figuur 6. Kader Planopbouw
(uit: Ruimtelijke verkenning Stationsomgeving, Royal HaskoningDHV & Karres+Brands)

3 Doelen voor de Stationsomgeving

De stationsomgeving van Culemborg vraagt om een nieuwe visie op de toekomst. De ambitie voor het gebied zelf, en voor de impact die we met de ontwikkeling willen hebben op de rest van Culemborg is samengevat in onderstaande missie:

We maken een wijk met een duurzame en levendige woon- en werkomgeving waar de identiteit van de creatieve maakindustrie voelbaar is en blijft. Een wijk waar Culemborgers een passende woning kunnen vinden en gezond en prettig kunnen leven. Het hart van de wijk wordt gevormd door een modern multifunctioneel station. Met deze ontwikkeling versterken we de duurzame bereikbaarheid van onze stad en verbeteren we de verbinding tussen het Rivierenland en de Randstad.

De missie is uitgewerkt in zes thematische hoofddoelen die de gemeente wil realiseren:

- Wonen
- Stad
- Wijk en Leefomgeving
- Mobiliteit
- Verduurzaming
- Bedrijvigheid

In dit hoofdstuk worden deze doelen verder toegelicht.

3.1.1 Wonen:

We realiseren in de stationsomgeving een groot deel van de Culemborgse woningbouwopgave. We realiseren een gevarieerd woningbouwprogramma dat aansluit op de woningvraag, met de nadruk op 1-2 persoons huishoudens. Vormen van collectiviteit (bijv. gezamenlijke binnentuinen, collectieve energievoorziening en deelmobiliteit) zijn een belangrijk uitgangspunt bij de bouw van nieuwe woningen.

3.1.2 Verbinding

Voor de stad willen we met deze ontwikkeling een sterkere verbinding tot stand brengen tussen Oost en West Culemborg. De nieuwe onderdoorgang moet voor langzaam verkeer een betere fysieke verbinding realiseren tussen Oost en West Culemborg. De nieuwe wijk moet een schakel worden tussen beide zijden van de stad.
Ook willen we bereiken dat bezoekers van buiten Culemborg de binnenstad beter kunnen vinden en zich beter kunnen oriënteren wanneer ze aankomen op het station.

3.1.3 Wijk / Leefomgeving

Met deze ontwikkeling realiseren we een levendige nieuwe stadswijk met een eigen identiteit. We zetten in op het stimuleren van ontmoeten, samen leven, samen delen. We maken een bereikbare wijk waarin het aantrekkelijk wonen en werken is. We onderzoeken de komst van maatschappelijke voorzieningen in de wijk op het gebied van onder meer onderwijs, sport en zorg. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een onderwijs instelling die aansluit op de maakindustrie.

Een groot deel van de nieuwe wijk wordt gebouwd in een functionerend bedrijventerrein. De treinverbinding en de provinciale weg kunnen overlast geven in de vorm van trillingen en geluid. Om de leefbaarheid in het gebied te waarborgen zetten we onder meer in op de bouw van gesloten woonblokken, rustige binnentuinen, placemaking en strategische fasering. In hoofdstuk 5 basisprincipes en hoofdstuk 6 fasering wordt hier verder op ingegaan.

3.1.4 Mobiliteit:

We willen met dit plan een nieuwe wijk maken waarin de bewoners als vanzelf meer duurzame keuzes maken voor hun bewegingen. Te voet naar het station, met de fiets naar andere plekken in Culemborg, met de trein naar ’s-Hertogenbosch en Utrecht en met de deelauto naar andere plaatsen. Met de bouw van de RegioHub verbeteren we de duurzame verbindingen tussen Culemborg en ommeland met de stedelijke kernen Utrecht en Den Bosch. Hiermee willen we bewoners rondom Culemborg verleiden om de auto te laten staan. Daarmee wordt de A2 ontlast en de treinverbinding gestimuleerd.

In het huidige verkeerssysteem van Culemborg willen we de veiligheid en doorstroming verbeteren. Door de Ovonde en Tunnelweg verkeersveiliger te maken, door betere fietsverbindingen te maken en door de nieuwe rotonde op de N320.

In hoofdstuk 4 en 5 staat nader toegelicht wat we hiervoor gaan doen.

3.1.5 Verduurzaming

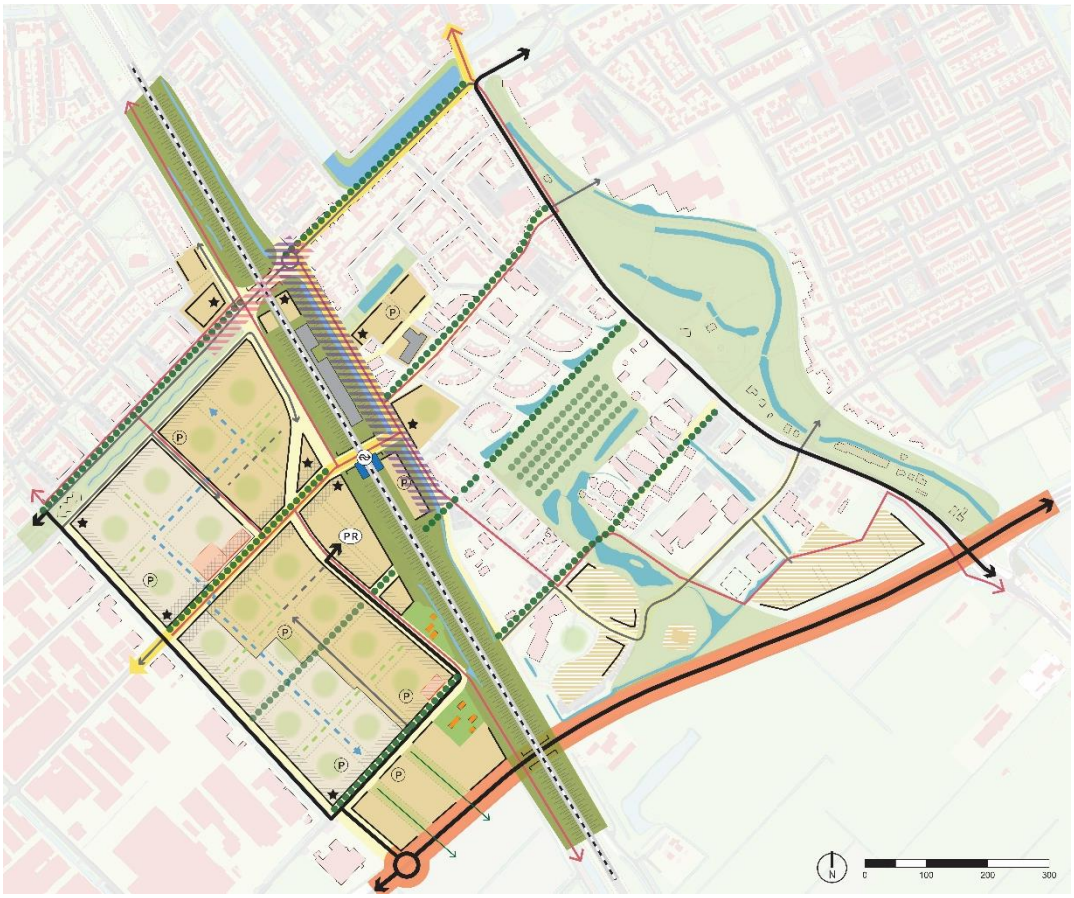
Culemborg streeft naar een duurzame ontwikkeling van de stad. Een duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie, zonder de behoefte van toekomstige generaties in gevaar te brengen.
De ambitie voor de stationsomgeving is het realiseren van een gebiedsontwikkeling waarbij tijdens de gebruiksfase netto geen CO2 wordt uitgestoten. We hebben bij de ontwikkeling ook oog voor het voorkomen van verspilling van materialen en energie. Voor circulariteit houden we rekening met normen die de komende jaren verder aangescherpt zullen worden.
We nemen klimaatadaptieve maatregelen waarmee ook de leefbaarheid van het gebied wordt verbeterd op het gebied van neerslag, overstromingsgevoeligheid, droogte, hitte en biodiversiteit. De stationsomgeving wordt, ondanks het stedelijke karakter, ontwikkeld tot een natuurinclusief gebied.

3.1.6 Bedrijvigheid

Pavijen I is een bedrijventerrein met bijzondere betekenis voor Culemborg. Het is de plek waar de wieg heeft gestaan van de meubelindustrie van Culemborg. De transformatie van de Stationsomgeving heeft uiteraard impact op de bedrijven in het gebied.
Het is het doel van het programma om er voor te zorgen dat we de werkgelegenheid willen behouden en de belangen van de Culemborgse bedrijven duurzaam waarborgen. Dit betekent dat we alle Culemborgse bedrijven willen faciliteren in hun huisvestingsbehoeften. Bedrijven die niet passen in de nieuwe ontwikkeling van de Stationsomgeving zullen we dan ook ondersteunen bij herhuisvesting.
Het tweede doel is om de identiteit van de creatieve maakindustrie, bedrijvigheid en startups te behouden en te versterken in de nieuwe wijk.

4 Visie

Dit hoofdstuk laat een visie zien voor het gehele projectgebied Stationsomgeving. Het geeft een lange termijn doorkijk naar de mogelijke ontwikkeling van het projectgebied. Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de ruimtelijke elementen in het gebied. Hoofdstuk vijf gaat in op algemeen geldende principes die impact hebben op alle ontwikkelingen in het gebied. De teksten in dit hoofdstuk verwijzen naar de elementen uit onderstaande legenda.



Legenda

- spoordijk als groene hoofdstructuur
- overige groene hoofdstructuur
- groen als basis voor Pavijen
- groenblauwe hoofdstructuur Pavijen
- begeleidende bomenlaan
- boomgaard
- erf
- water
- ontwikkelveld stedelijk
- ontwikkelveld fase 2
- ontwikkelveld afronding Lanxmeer (bestaand beleid geldig)
- bebouwingswand
- flexibele opdeling ontwikkelveld
- luw binnengebied
- doorzicht naar omliggend landschap
- bebouwingsaccent
- commerciele functie (voetganger/fietser georiënteerd)
- commerciele functie (auto georiënteerd)
- (deels)te transformeren bebouwing
- potentieel industrieel erfgoed
- spoor
- station
- onderdoorgang spoordijk
- regionale ontsluiting
- hoofdontsluiting Culemborg
- hoofdontsluiting voetganger/fietser richting centrum
- hoofdroutes fietsverkeer
- overige weg
- mogelijke locatie ontsluiting Pavijen
- (P) gebouwde parkeervoorziening (indicatief)
- (PR) park & ride station (indicatief)
- uitwerkingsgebied Tunnelweg/Ovonde
- uitwerkingsgebied Parallelweg Oost

Figuur 7. Essentiekaart Stationsomgeving

4.1 GROEN EN WATER

4.1.1 Spoordijk als groene en biodiverse hoofdstructuur

De spoordijk snijdt als een brede groene centrale as door Culemborg. Dit is een bijzonder krachtig element. Deze as is waardevol als groene long in de stad, als herkenbaar element in de 'mental map' van Culemborg, als verbindende route voor flora en fauna (biodiversiteit) én in toenemende mate als recreatieroute voor bewoners en bezoekers. Momenteel wordt de groene as onderbroken bij het station. Deze onderbreking willen we in het plan opheffen of in ieder geval verminderen. Het is de ambitie om deze groene as te versterken in beeld, in ecologische waarde en als recreatieve route. Daarbij is het belangrijk dat er samenhang is in het groene beeld van de gehele spoordijk: aaneengesloten bomenrijen, weitjes, moestuinen, fruitbomen en groene wandelroutes. Waar mogelijk wordt ook gezocht naar het versterken van de gebruikswaarde van deze groene as door fietspaden en voetpaden aan te leggen op de as. Ook buiten de Stationsomgeving werkt de gemeente aan de versterking van de routes over de spoordijk. Aan de Lekzijde onderzoekt de gemeente voor een fietsbrug. Aan de zuidzijde willen we onderzoeken of de route voor fietsers en voetgangers over de Provinciale weg comfortabeler en veiliger gemaakt kan worden. Met deze plannen doen we ook recht aan de cultuurhistorische waarde van de spoordijk.

Stationspark

Door de realisatie van een gebouwde P+R (zie verderop) wordt het mogelijk het parkeerterrein aan de westzijde van het station te transformeren naar een Stationspark. Dit kan de centrale ontmoetingsplek worden waar bewoners van Pavijen, Achter 't Zand én Lanxmeer elkaar en bezoekers aan de stad elkaar ontmoeten.

De visie laat ook mogelijkheden zien voor het bouwen op of in de spoordijk. Buiten de Gelderlandfabriek gaat de gemeente deze mogelijkheden in deze fase echter niet actief onderzoeken.

4.1.2 Overige groene hoofdstructuur en bomenlanen

Slagenstructuur

In Lanxmeer is de slagenstructuur van de landschappelijke ondergrond duidelijk herkenbaar in de stedelijke structuur door ondermeer de herkenbare oost-west-assen. Deze assen zijn in Pavijen I momenteel niet zichtbaar, maar worden in de nieuwe plannen ingezet als drager van het plangebied. Zo krijgt het groen van de Frederik van Eedenlaan via de nieuwe spooronderdoorgang een vervolg in de groene inrichting van de Industrieweg. De as van de Anna Blamanweg krijgt een spiegel aan de westzijde van het plan in Pavijen I. Ook de Beesdseweg krijgt een groener karakter.

In Pavijen I krijgen de ruimtes tussen de nieuwe bouwblokken allemaal een groen karakter. Hiermee wordt het groen een belangrijke drager van het plangebied.

Groenstructuur Pavijen I

De nieuwe groenstructuur door Pavijen I bestaat uit een verbonden stelsels van 'brinken': groene pleinen, groene straten en hoven die uitlopers hebben naar zowel de groenzones rondom het spoor als evt. later te ontwikkelen delen. De verbondenheid is bevorderlijk voor de leefkwaliteit, de ecologie en de klimaatadaptatie. De brinken kunnen ieder unieke elementen bezitten zoals bomen en verharding en daarnaast uniforme elementen kennen zoals het water en het padenstelsel. In het stationsgebied krijgen de open en groene plekken, een programma met sport en spel. Daarmee wordt het intensiever bebouwde deel ook bediend met meer voorzieningen.

Groene luwe binnenwerelden

Zoals op de kaart te zien komen in Pavijen I groene luwe binnenwerelden in de bouwblokken. Dit zijn semi-collectieve gedeelde werelden waar er ruimte is voor ontmoeten en ontspannen. Meer informatie zie ook hoofdstuk 5.

4.1.3 Water

Water en waterberging vormen een belangrijke uitdaging van deze locatie. Culemborg is een laaggelegen gebied en binnen Culemborg is Pavijen ook weer het laagste gebied. Daarnaast speelt (oppervlakte)water een belangrijke rol in het tegengaan van hittestress en in het opvangen van steeds zwaardere regenbuien.

In de huidige situatie zijn de stationsomgeving en bedrijventerrein Pavijen vrijwel volledig verhard of bestraat. In de nieuwe wijk neemt de hoeveelheid verharding af en komt er veel meer groen en water in het gebied. Hierdoor zal de situatie voor water al sterk verbeteren.

Daarnaast willen we in principe twee nieuwe watergangen maken in het gebied. Bij de Parallelweg Oost (zie ook paragraaf 4.6.2) is de wens om een nieuwe verbinding te maken. De spoorsloot kan hier na lange tijd weer bovengronds gebracht worden. Deze watergang zal ook de route van het station naar de binnenstad begeleiden. In Pavijen is de wens om een nieuwe watergang te maken door het plangebied via het stelsel van brinken en stroken tussen de bouwblokken.

De uitwerking van beide verbindingen moet nog een plek vinden in de uitwerking van de deelgebieden per locatie. In Pavijen onderzoeken we of en in welke mate in de eerste fase het realiseren van water mogelijk is.

In de uitwerking onderzoeken we of het mogelijk is om hemelwater in het gebied bovengronds te bergen en af te voeren, welke mogelijkheden er zijn voor het hergebruik van regenwater en of het mogelijk is om zogenaamd ‘grijs’ afvalwater (van douchen etc.) via lokale reiniging in wadi’s af te laten stromen naar het watersysteem.



Figuur 8. Referentiebeelden groene luwe binnenwerelden:

4.2 WOONGEBIEDEN

4.2.1 Pavijen I

Fase 1 van bedrijventerrein Pavijen I ondergaat een stapsgewijze transformatie naar woningbouw. Pavijen I kan zich ontwikkelen tot een dichtbebouwd, doch groen woonmilieu wanneer er ingezet wordt op grotendeels gestapelde bouw en veel collectief groen en centraal parkeren (in plaats van laagbouw met individuele tuinen en parkeren). Collectiviteit, deelvoorzieningen, autoluwheid en duurzaam bouwen zijn de kernkwaliteiten van deze sfeer. Aan de randen van Pavijen en aan de Industrieweg biedt het transformatieproces van Pavijen I de mogelijkheid de woonfunctie te mengen met (bestaande) bedrijvigheid waardoor er een levendig diverse milieu in een groene setting ontstaat. De Industrieweg kan transformeren naar een promenade of levendige stadsstraat. Gedacht kan worden aan woningen boven perifere detailhandel, woonwerkwoningen en plinten met afwisselend woningen en bedrijfsruimtes etc.

De stedenbouwkundige opzet gaat uit van de bouw van een handvol buurten waarin verschillende bouwvelden liggen. De bouwvelden kunnen flexibel ingevuld worden met bouwblokken of -stroken. De buitenranden zijn dichter bebouwd met gesloten wanden waardoor luwe binnengebieden ontstaan. Deze bouwvorm maakt een gefaseerde realisatie mogelijk. Gesloten bouwblokken met groene binnenwerelden maken dat de buurt altijd een rustig en prettig leefklimaat kent, ook wanneer er in de omgeving nog veel bedrijvigheid is. De binnenkanten kennen juist een lossere opzet met vermenging van groen en bebouwing.

Het parkeren in de wijk wordt geclusterd in gebouwde garages en er komt veel ruimte voor fietsers en voetgangers.

4.2.2 Spoorzone West

Spoorzone West ligt direct aan de westzijde van het spoor ter hoogte van het station. De locatie ligt tussen het spoor en bedrijventerrein Pavijen. De locatie ligt grotendeels braak of bevat ongebruikte loodsen. Voor deze locatie zijn in het verleden al meerdere plannen gemaakt, maar tot nu toe was woningbouw niet mogelijk door de nabijheid van bedrijventerrein Pavijen. Door het programma Stationsomgeving wordt ontwikkeling tot woningbouw wel mogelijk.

Door de ligging bij het station, tussen het spoor en het beoogde ontwikkelgebied Pavijen vormt het een belangrijke schakel in het gebied. In dit gebied komt een grote nieuwe P+R in een gebouwde voorziening. Rondom de P+R komt intensief woningbouwprogramma met een hoger gebouw als landmark dat de herkenbaarheid van de stationsomgeving vergroot. Daarnaast komt er in het gebied een supermarkt, diverse ondersteunende functies en dit alles in een aantrekkelijke openbare ruimte.

4.2.3 Buiten Pavijen

Aan de oostzijde van het spoor grenzen de wijken Achter ’t Zand en Lanxmeer aan de Parallelweg Oost. Wanneer alle P+R plaatsen zich verplaatsen naar de westzijde komt er hier aan de oostkant minder bovenlokaal verkeer en krijgen de voetganger en fietser in het hele gebied meer ruimte. Projecten in dit gebied zijn Houtvijver, Panta Rhei en mogelijke ontwikkelingen op de huidige P+R locatie aan de oostzijde. De wens is om in dit gebied met goed ingepaste projecten een aantrekkelijke overgang te maken van het hoogstedelijke woonmilieu op Pavijen I en Spoorzone West naar het kleinschaligere karakter van de aangrenzende wijken. Ook voor de locatie bij het tankstation op de hoek van de Wethouder Schoutenweg-Otto van Reesweg is de ambitie om een overgang te maken van het hoogstedelijke woonmilieu op Pavijen I naar het kleinschaligere karakter van de aangrenzende wijken.

4.2.4 Fase 2

De westzijde van Pavijen I zal voorlopig nog niet transformeren naar woningbouw. De focus ligt nu op fase 1, op deze locatie zal de gemeente ook meewerken aan transformatie. Of de westzijde van Pavijen I ook getransformeerd wordt naar woningbouw wordt op een later moment voorgelegd aan de gemeenteraad van Culemborg. Aan de Randweg zouden commerciële functies een buffer kunnen vormen tussen de woningbouw van de Stationsomgeving en de bestaande bedrijven aan de overzijde van de Randweg. Als zich kansen voordoen om woningbouw te versnellen, waarbij strategisch slimmere keuzes zijn te maken, kan de gemeenteraad gemotiveerd afwijken van de fasering en hierin andere keuzes maken.

4.3 AANDACHTSPUNTEN BEBOUWING

4.3.1 Bebouwingsaccenten

Op belangrijke punten in het plangebied wordt gestreefd naar een bebouwingsaccent. Dit draagt bij aan een eenvoudige oriëntatie in het gebied en het helpt om herkenbare en karaktervolle stedelijke structuur te creëeren. Deze locaties zijn met een ster gemarkeerd op de kaart.

Het bebouwingsaccent kan een bijzonder gebouw zijn met een architectonisch of hoogteaccent.

4.3.2 Commerciële functies

Op Pavijen zijn er nu verschillende commerciële functies gevestigd. Ook is er grootschalige of perifere detailhandel. Langs de hoofdassen in het gebied onderzoeken we per locatie of het wenselijk is om ruimte te reserveren voor commerciële functies, maar de Stationsomgeving zal geen winkelcentrum worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan sportvoorzieningen, kinderdagverblijven, fysiotherapeut en tandarts. Deze functies krijgen een plek in de plinten van de bebouwing.

Bij winkels wordt er daarnaast onderscheid gemaakt tussen autogerichte en fiets- en voetgangersgerichte commerciële functies. Autogerichte functies zouden kunnen worden voorzien aan de Randweg, Beesdseweg, Anthony van Diemenstraat en delen van de Parallelweg West. Fiets- en voetgangersgerichte commerciële functies kunnen eerder een plek vinden aan de Industrieweg. De gemeente streeft naar verdere clustering van detailhandel in het gebied, in het bijzonder clustering per productgroep (auto, meubels, etc.).

Daarnaast wordt per locatie ook onderzocht of het mogelijk en wenselijk is om bedrijvigheid die past in een woonmilieu te behouden in het gebied.

4.3.3 Gelderlandfabriek en erfgoed

De Gelderlandfabriek op de Spoordijk is een karakteristiek element dat in uitstraling én programma nu al bijdraagt aan de gewenste invulling van de Stationsomgeving. Het gebouw van de Gelderlandfabriek is voor de gemeente en voor het gebied waardevol te behouden erfgoed. Ook het laatste deel van het gebouw krijgt een nieuwe invulling, die aansluit op de bestaand invulling van de locomotiefhal met restaurant, werkplaatsen en zalen.

Voor de rest van het plangebied is een analyse gemaakt van bijzondere cultuurhistorische elementen. Daarbij zijn er twee gebouwen geïdentificeerd als potentieel industrieel erfgoed. Deze zijn op de kaart figuur 7 aangegeven als potentieel industrieel erfgoed (zie legenda). Deze gebouwen geven identiteit aan het gebied, en worden waar mogelijk behouden. Overleg met de commissie Erfgoed en Cultuurhistorie is opgestart om de uitgangspunten, de wensen en het proces nader te bespreken.

Ook de houtvijver, in de volksmond bekend als bomenput, is benoemd als cultuurhistorisch waardevol. Uitgangspunt is om deze te behouden en beleefbaar te maken.

4.4 STATION EN OPENBAAR VERVOER

4.4.1 De toekomst van het station

Het station is een essentieel onderdeel in de realisatie van de visie. De provincie wil samen met de gemeente van station Culemborg een zogenaamde RegioHub maken. Dit betekent dat reizigers vanuit de regio hier drempelloos kunnen overstappen op de trein richting ’s-Hertogenbosch en Utrecht. Realisatie van een RegioHub in Culemborg moet zo indirect ook bijdragen aan het verminderen van de hoeveelheid verkeer op de A2.

ProRail en NS hebben daarnaast voor het station de doelstelling om de transfercapaciteit te vergroten. De gemeente wil het station moderniseren en met een nieuw onderdoorgang een impuls geven aan de stad en de stationsomgeving. Uiteindelijk willen alle partijen hiermee aan de slag met het station.

Het station krijgt een grote impuls door de aanleg van bredere perrons, door de verbreding van de smalle onderdoorgang tot een volwaardige interwijkverbinding voor fietsers, voetgangers en reizigers en het vernieuwen van de daarbij behorende opgangen.

In de nieuwe Stationsomgeving zal het station een centrale plek innemen en een belangrijk element zijn. Over deze ontwikkeling maakt de gemeente aparte afspraken met het Rijk (via ProRail), de Provincie en NS.

4.4.2 Nieuwe onderdoorgang

Het belangrijkste voor de Stationsomgeving is de bouw van een volwaardige spooronderdoorgang of ‘interwijkverbinding’. De nieuwe volwaardige spooronderdoorgang bij het station met levendige pleinen verbindt de nieuwe woongebieden aan weerszijden van het station met elkaar. Deze verbinding is noodzakelijk om aan weerszijden van het spoor wijken te kunnen realiseren die verbonden zijn met elkaar en met de rest van Culemborg. Belangrijke functies liggen aan beide zijden van het station en kunnen zo door alle bewoners eenvoudig en snel bereikt worden. Zo ligt de supermarkt aan de westkant, en de scholen aan de oostkant. Daarnaast draagt de bouw van deze verbinding bij aan betere samenhang tussen oost en west Culemborg, een betere en veiligere overstapcapaciteit van het station en veiligere fietsroutes in de stad, in het bijzonder draagt het bij aan veiligere fietsroutes naar de scholen.

4.4.3 Enkele gebouwde P+R aan de westzijde

De gemeente zet, met NS, ProRail en de provincie in op de realisatie van één enkele gebouwde P+R voorziening. De P+R voorziening is primair voor reizigers, bewoners parkeren voornamelijk in andere parkeervoorzieningen in de nieuwe wijk. Uiteraard benutten we mogelijkheden voor dubbelgebruik maximaal.

Er is door alle partijen bewust gekozen voor het maken van één gecentraliseerde P+R voorziening aan de westzijde. NS en ProRail willen maar een enkele voorziening hebben. Dit leidt tot eenvoudiger beheer, betere service voor bezoekers, een hoger comfort en een betere herkenbaarheid. De provincie wil van het station inclusief bijbehorende voorzieningen één effectieve en eenvoudige RegioHub maken. Ook daarbij past een enkele voorziening aan de westzijde. Maar het belangrijkste argument voor het bundelen van de P+R aan de westzijde is dat dit de verkeersaantallen op de Multatulilaan en Parallelweg Oost sterk doet afnemen, in het bijzonder rondom de scholen. Ook nemen hierdoor de parkeerproblemen af in de wijken Achter ’t Zand en Lanxmeer. Tot slot biedt de bundeling de mogelijkheden om andere locaties te ontwikkelen naar woningbouw of waardevolle openbare ruimte.

De gemeente maakt over de P+R nog afspraken samen met partners. Inzet is om met inbreng van partners tot maximale meerwaarde te komen voor de doelen van de gemeente.

Om deze nieuwe P+R goed bereikbaar te maken wordt er een aansluiting gemaakt op de Provinciale weg, mede gefinancierd door de provincie, zie ook onder paragraaf 4.5.3.

Fietsen naar station

Bewoners uit Culemborg worden gestimuleerd om met de fiets naar het station te komen. 98% van de inwoners van Culemborg woont binnen 10 minuten fietsen van het station. Om fietsgebruik te stimuleren worden de fietsroutes verbeterd en maken we een hoogwaardige fietsenstalling. Ook wordt onderzocht of beprijzing van de P+R een mogelijkheid is.

In de uitwerking wordt gezocht naar de beste locatie voor een fietsenstalling. Belangrijk is dat de fietsenstalling vanuit beide zijden goed toegankelijk is. Uitgangspunt is om te komen tot 1 of 2 gebouwde fietsenstallingen met service.

4.4.4 Bus

Naast het spoor is ook de busverbinding een belangrijk onderdeel in het openbaar vervoernetwerk van de Stationsomgeving en Culemborg. Momenteel halteert de bus aan de oostzijde. In het kader van het programma Stationsomgeving wordt er ingezet op een haltevoorziening met hogere verblijfskwaliteit voor de reizigers. Daarnaast blijft de gemeente lobbyen voor meer busvoorzieningen voor Culemborg.

Voorkeur voor bushalte aan de westzijde

In de nadere uitwerking zijn er twee opties onderzocht: Verbeteren van de voorzieningen aan de oostzijde of verplaatsing van de bushalte naar de westzijde van het spoor. De gemeente zet in op de realisatie van een bushalte aan de westkant van het station om de volgende redenen:

- Het gewenste profiel van de Parallelweg Oost (30 km/h) is niet goed te realiseren wanneer daar ook een bus gaat rijden.
- Met een bus aan oostzijde is er een keerlus nodig die veel ruimte vraagt. Aan de westzijde kan de bus waarschijnlijk doorrijden.
- Aan de westzijde is er kans op extra reizigers om het draagvlak van de bus te vergroten.

Voordat definitief besloten wordt waar de bus komt moet er zicht zijn op de volgende aspecten:

- Is een afslag voor de bus in te passen in het ontwerp van de Ovonde, ook omdat hier voor auto's een knip komt.
- Is de bushalte aan de westzijde in te passen, is hiervoor voldoende ruimte beschikbaar en wordt het niet te druk?
- Wat wordt het karakter van de oostzijde, is hier nog voldoende levendigheid?

In de verdere uitwerking wordt hier een definitieve keuze in gemaakt, ook in overleg met NS en ProRail.

4.4.5 Kiss and Ride

Kiss and Ride moet aan alle kanten goed mogelijk zijn. We gaan uit van drie mogelijke locaties voor Kiss and Ride.

1. Aan de oostzijde op Parallelweg Oost, komende vanaf de Stationssingel of vanaf de Multatulilaan.
2. Aan de westzijde vanaf de N320 bij de Park en Ride (Parallelweg West)
3. Aan de westzijde vanuit het noorden Wethouder Schoutenweg – Houtweg.

4.5 VERKEERSSTRUCTUUR

We willen met dit plan een nieuwe wijk maken waarin de bewoners als vanzelf meer duurzame keuzes maken voor hun bewegingen. Daarom worden in het hele plangebied straten autovrij gemaakt. In Pavijen I wordt de auto via de Randweg buiten om de wijk geleid en komen er verder enkel inprikkers of verkeerslussen het gebied in.

4.5.1 Langzaam verkeer routes

Fietsers en voetgangers zijn de belangrijkste verkeersdeelnemers in het Stationsgebied. Fietsers en voetgangers krijgen dan ook meer ruimte dan auto's. Voor fietsers en voetgangers kiezen we voor korte en directe routes. Aan de westzijde is het de inzet om de Industrieweg autovrij te maken en in heel Pavijen I autoverkeer zoveel mogelijk te beperken tot de randen van de wijk. Aan de oostzijde krijgt op de Parallelweg Oost de fietser meer ruimte en wordt de P+R hier weggehaald. Onder het spoor komt een nieuwe onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.

Fietsstructuur

Door nieuwe routes over de Industrieweg, Houtweg en door de nieuwe tunnel ontstaat er een volwaardige fietsstructuur in het plangebied. Aan de oostzijde sluit de structuur van de Stationsomgeving naadloos aan op de geplande fietsstructuur langs het project Driehoek-Rijksstraatweg. De Stationsomgeving wordt zo een essentieel onderdeel in het stedelijke fietsnetwerk. Bijzondere aandacht in de uitwerking is er voor een veilige en overzichtelijke oversteek voor fietsers over de Wethouder Schoutenweg.

Nieuwe loper

Centraal door het plan komt een nieuwe loper over de Industrieweg die via de nieuwe tunnel aansluit op de Parallelweg Oost en de Frederik van Eedenlaan. Hiermee krijgt ook de route naar de binnenstad een impuls.

Industrieweg autovrij

Een belangrijke doelstelling van het plan is een autovrije Industrieweg. Dit zal niet mogelijk zijn zolang er nog veel bedrijvigheid aanwezig is in het gebied. Het is wel wenselijk om al in vroege fasen te onderzoeken of het mogelijk is om delen van de Industrieweg en eventueel de Parallelweg West autovrij te maken.

Fijnmazigheid en aansluiting op de omgeving

In Pavijen I krijgt de buurt een fijnmazig karakter met verschillende kleine routes voor voetgangers en fietsers tussen de bouwblokken. De wandelroutes in het gebied sluiten aan op het wandelpadenplan voor Pavijen. We maken aansluitingen op de wandelroute langs de wethouder Schoutenweg, op het pad voor recreatief wandelen langs de Beesdseweg en op de oversteek via het viaduct over de N32. We onderzoeken of het mogelijk en wenselijk is om op het viaduct voor voetgangers en fietsers de route veiliger en comfortabeler te maken.

4.5.2 Verbinding binnenstad

Momenteel is er geen herkenbare, aantrekkelijke en eenduidige verbinding tussen het station van Culemborg en de binnenstad. Met het programma stationsomgeving wordt er een grote stap gezet om de verbinding met de binnenstad te verbeteren. Hiervoor wordt het station aangepakt, wordt het stationsplein heringericht en krijgt de Parallelweg Oost een nieuw profiel.

Maar om de route als geheel aantrekkelijk te maken moet ook de schakel tussen de Stationsomgeving en de binnenstad nog een upgrade krijgen. In een ideale situatie wordt de voetganger gedurende de gehele route begeleid door aangename plekken en kan deze overal gebruik kunnen maken van veilige en comfortabele voetpaden. Ook is er aandacht voor duidelijke en veilige oversteeklocaties. In de ruimtelijke verkenning in de bijlage is hiervoor een route ingetekend via de Stationssingel met een suggestie voor een steiger in de Singel. Basis voor de verdere uitwerking is echter het voorstel in het regieplan Binnenstad waarbij wordt ingezet op een route naar de binnenstad via de Triosingel.

In de uitwerking van de Stationsomgeving wordt de Parallelweg Oost heringericht. Hierbij is er aandacht voor de route vanaf het station tot aan de Triosingel. Wanneer vanuit het regieplan Binnenstad de route langs de Triosingel wordt aangepakt wordt zo de volledige route verbeterd.

4.5.3 Autoverkeer

Rotonde N320

De provincie heeft toegezegd te starten met de realisatie van een volwaardige aansluiting van de Beesdseweg op de N320, waarschijnlijk in de vorm van een rotonde. Met deze aansluiting wordt de verbinding gemaakt naar de nieuwe P+R. De provincie onderzoekt nog wat de beste plek en de beste vorm is voor deze aansluiting. In de plannen nu wordt uitgegaan van een rotonde ter hoogte van de Beesdseweg.

Aanleg van deze rotonde heeft positieve effecten op andere knelpunten in de stad. Zonder deze rotonde is het niet goed mogelijk om het verkeersonveilige kruispunt Ovonde aan te pakken. Ook heeft de aanleg van de rotonde positieve effecten op het kruispunt Rijksstraatweg – Multatulilaan – Van Limburg Stirumstraat aan de oostzijde van het plangebied.

Aanleg van de rotonde is een goed voorbeeld van koppelkansen: De bijdrage van de provincie om de nieuwe P+R goed bereikbaar te maken helpt de gemeente ook bij het bereiken van andere doelen in het gebied.

Bij de aanleg van de rotonde vragen we aandacht voor de mogelijkheden om een tunnel te maken voor bijvoorbeeld padden en kleine zoogdieren om de provinciale weg te passeren.

Aansluiting op Wethouder Schoutenweg

Het streven is om de wijk Pavijen I met een enkele aansluiting voor autoverkeer te verbinden met de Wethouder Schoutenweg. Voor fietsers komt er een veilige en overzichtelijke oversteek vanuit Pavijen naar het fietspad boven de Wethouder Schoutenweg. Daarnaast moet ook de bus hier naar het station toe gebracht worden. We zoeken voor deze verkeersknoop op integrale wijze naar de beste en meest veilige oplossing. Het streven hierbij is dat er zo min mogelijk autoverkeer in de nieuwe wijk komt en dat de fietsroute helder en veilig is.

Bij de Parallelweg West wordt er gekozen voor een knip voor autoverkeer. Deze knip maakt het mogelijk de Ovonde te vereenvoudigen en veiliger te maken.

Door een aansluiting voor auto’s te maken bij de Randweg en fietsers aan te sluiten bij de Houtweg hoeven de fietsers de autoroute niet te kruisen. Hiermee ontstaat er voor zowel auto’s als fietsers

een heldere structuur. Aandachtspunt in de uitwerking is de beschikbare ruimte bij de kruising van de Randweg met de Wethouder Schoutenweg en de breedte van de Randweg zelf.

Ontsluiting bouwvelden Pavijen I

De verdere invulling van de verkeersstructuur in Pavijen I wordt nader uitgewerkt in de projecten in het plangebied. De doelstelling is zo min mogelijk autoverkeer in het gebied en een voornamelijk groene inrichting. Tegelijkertijd willen we wel op strategische plekken in het gebied parkeergebouwen realiseren op acceptabele loopafstanden van de bebouwing. Het uitgangspunt is om met inprikkers voor autoverkeer in het gebied de parkeergarages te ontsluiten. De definitieve uitwerking van de structuur wordt uitgewerkt in projecten of nadere ruimtelijke studies.

Aandachtspunten in de uitwerking zijn bereikbaarheid voor hulpdiensten (met name ambulance / brandweer), fietsroutes door het gebied en de beschikbare ruimte bij de kruising Beesdseweg, Randweg en aansluiting provinciale weg.

Parkeervoorzieningen

In de Stationsgebied worden er centrale parkeergebouwen gerealiseerd die het omringende gebied bedienen. Zie ook paragraaf 5.4.3. Op de kaart zijn mogelijke locaties aangegeven. Werkelijke locaties worden gevonden in de uitwerking van projecten.

Autoverkeer vanuit Culemborg

Voor inwoners uit Culemborg is het station en de Stationsomgeving het makkelijkste te bereiken met de fiets. We willen stimuleren dat inwoners uit Culemborg voor alledaagse ritjes naar het station, naar de supermarkt of andere functies of naar bewoners van de Stationsomgeving in eerste instantie kiezen voor de fiets. Daarnaast blijft het natuurlijk mogelijk om met de auto het gebied te bereiken. Voor mensen die slecht ter been zijn en voor zeer slechte weersomstandigheden blijven deze verbindingen in stand.

4.6 UITWERKINGSGEBIEDEN

4.6.1 Uitwerkingsgebied Tunnelweg en Ovonde

De Ovonde is een knelpunt in verkeersveiligheid en doorstroming. Door de realisatie van een nieuwe rotonde op de Provinciale weg bij de Beesdseweg is het mogelijk de Parallelweg West hier af te koppelen. Daarmee wordt het mogelijk dit knooppunt te vereenvoudigen en verkeersveiliger te maken. De gemeente werkt in een project aan de herinrichting van deze verkeersknoop. Dit wordt afgestemd met de geplande ontwikkeling van het naastgelegen perceel. Op het horecapaviljoen in de Ovonde is de Wvg gevestigd om deze te verwerven. Aandachtspunten bij de uitwerking zijn de aansluiting van de Otto van Reesweg voor autoverkeer, de veiligheid van de noord-zuid fietsverbinding, de mogelijkheid en wenselijkheid van een fietsverbinding door de tunnel, en de kansen voor een busaansluiting richting Pavijen I.

4.6.2 Uitwerkingsgebied Parallelweg Oost

Rondom de Parallelweg Oost spelen er verschillende opgaven die vragen om een integrale uitwerking. Deze route wordt veel verkeersluwer ingericht en krijgt het profiel van een fietsstraat. De fietser en voetganger staan centraal en de auto is te gast. De maximum snelheid voor autoverkeer wordt 30 km/h. Bij het station komt er extra ruimte voor de oversteek van fietsers/voetgangers vanuit de te bouwen tunnel onder het spoor (‘Interwijk-tunnel’) richting de Frederik van Eedenlaan / Meerlaan. Het doel van de herinrichting is om aantrekkelijker, groener, verkeersluwere straat te maken.

Daarnaast is er de wens om een waterverbinding te maken, ontstaat er behoefte aan parkeercapaciteit vanwege nieuwe ontwikkelingen in het gebied maar ontstaat er tegelijkertijd ook ruimte wanneer P+R capaciteit verschuift naar de westzijde. Ook is er de opgave om de route naar de binnenstad te verduidelijken. Er wordt gekeken naar de ontwikkelmogelijkheden van de Gelderlandfabriek en de kansen om deze beter te verbinden met de buurt. Het parkeerterrein aan de zuidoostkant van het station kan transformeren tot woningbouwlocatie. De gemeente werkt aan een integrale ontwerpstudie naar deze locatie om te komen tot een gewenste invulling.

5 Basisprincipes

5.1 WAAROM BASISPRINCIPES

Het projectgebied Stationsomgeving is ruim 40 hectare groot. De eerste fase zal over een periode van meer dan tien jaar ontwikkeld worden. Tegen die tijd, rond 2030, onderzoeken we of en hoe de tweede fase tot ontwikkeling gebracht kan worden. De uitwerking van het gebied zal in die periode stapsgewijs plaatsvinden. Een blauwdruk neerleggen voor zo'n lange periode biedt niet de flexibiliteit die nodig is om in zo'n lange periode te kunnen bijsturen als de situatie daarom vraagt. Maar we kunnen en willen ook niet alle ontwikkelingen open laten. In dit hoofdstuk wordt voor de ontwikkeling als geheel een set basisprincipes vastgelegd. Met de basisprincipes leggen we vast wat we willen met de ontwikkeling. De basisprincipes zijn een uitwerking van de doelen uit hoofdstuk 3.

Vergelijking met eerste versie basisprincipes

In juli 2021 heeft de gemeenteraad van Culemborg een set van basisprincipes vastgesteld voor het woonmilieu in de stationsomgeving, te gebruiken voor het haalbaarheidsonderzoek Djuma 102980/193144 (https://culemborg.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/9cb1f87a-eebf-4f52-b068-275d19dd2984). De basisprincipes van juli 2021 zijn voor deze visie verder uitgewerkt tot dit hoofdstuk. In bijlage drie is een schematisch overzicht opgenomen van de basisprincipes op hoofdlijnen inclusief vergelijking met de basisprincipes zoals vastgesteld in juli 2021.

Intermezzo referentiebeelden

Om meer gevoel te geven bij de te verwachten openbare ruimte, gebouwen en woon- en leefomgeving is na hoofdstuk 5 Basisprincipes een intermezzo referentiebeelden opgenomen.

5.2 WOONOMGEVING

De stationsomgeving van Culemborg wordt een duurzame, eigentijdse en stedelijke nieuwe wijk. We zetten in op een woonmilieu passend bij Culemborg. Aan de randen voegt het plan zich in de omgeving. In het centrum van het gebied kan de bouwhoogte en de dichtheid hoger zijn.

Referentiebeelden woonmilieu



Figuur 9. De Hoef West, Amersfoort (Karres en Brands)



Figuur 10. Funenpark Amsterdam



Figuur 11. Wisselspoor Utrecht (Delva / Studioninedots)

5.2.1 Stedelijke bouwhoogten

De stationsomgeving wordt nadrukkelijk een stedelijk woonmilieu en daarbij horen ook stedelijke gebouwen. Woningbouwbehoefte vraag om verdichting en dat past op deze plek. Met name in Pavijen I kunnen appartementengebouwen vijf tot zeven lagen hoog worden. Daartussen is ruimte voor grondgebonden stadswoningen van 3 tot 5 lagen hoog. De doelstelling is om in de bebouwing voldoende verdichting te krijgen voor een stedelijk woonmilieu, maar wel te zorgen dat er overal een duidelijke relatie blijft bestaan tussen de binnenwereld van de woongebouwen en de openbare ruimte op straat. Door een combinatie van middenhoge appartementengebouwen en grondgebonden stadswoningen ontstaat er een stedelijk woonmilieu ontstaat waar de meeste gebouwen tussen de 4 en 6 lagen hoog zullen zijn.

Incidenteel in het gebied is het mogelijk om hoger te bouwen. Het uitgangspunt hierbij is dat de hoogbouw een ijkpunt in de omgeving maakt. Bij het station bijvoorbeeld is het wenselijk om aan de westzijde een gebouw te maken dat goed zichtbaar is boven de spoordijk. Zo wordt de nieuwe wijk aan de westzijde ook herkenbaar en zichtbaar vanuit de oostzijde. Daarbij is het uitgangspunt dat de hoogte aansluit bij andere gebouwen in Culemborg en niet interfereert met het beschermde stadsgezicht.

Op de plekken waar de nieuwbouw direct aansluit op bestaande bouw zal de nieuwe bebouwing zich daar in voegen. Dit betekent dat met name aan de oostelijke rand van de Stationsomgeving een bouwhoogte van 3 lagen het meeste voor de hand ligt waar de bebouwing aansluit op rijwoningen van twee lagen met een kap.

Referentiebeelden buurten:



Figuur 12. Naerheden Denemarken (Karres en Brands)



Figuur 13. Naerheden Denemarken (Karres en Brands)

5.2.2 Wonen en Werken

Het stationsgebied wordt een aangenaam woongebied, gemengd met station- en bedrijfsfuncties dat daarnaast maatschappelijke, culturele en recreatieve voorzieningen herbergt.

In de te transformeren delen van Pavijen I is de kracht van de maakindustrie en het ambacht van meubelmaken duidelijk voelbaar. De transformatie is er op gericht om dit te behouden en in te zetten als kracht van het gebied. Deels gebeurt dit door kenmerkende gebouwen te bewaren of te transformeren. Bij de Houtvijver aan de oostzijde van het spoor doen we dit door de vijver te bewaren en het verhaal van de geschiedenis hier herkenbaar te maken.

Door de stapsgewijze ontwikkeling blijft de stationsomgeving nog heel lang een gemengd gebied. Maar ook in de nieuwe bouwblokken worden de mogelijkheden onderzocht om ateliers en werkruimtes op te nemen waar lokale ondernemers kunnen werken en mogelijk machines en apparatuur kunnen delen. Een bijzondere mix van wonen en werken draagt bij aan het karakter van het gebied, de levendigheid én houdt de verbinding met de historie in stand. Tot slot biedt dit nieuwe vormen van werkgelegenheid zodat niet iedereen elke ochtend vanuit het woongebied naar een werklocatie elders moet gaan met de trein of auto.

Referentiebeelden woon-werkmilieu:



Figuur 14. Broedplaats Contact Amsterdam



Figuur 15. NRE terrein Eindhoven (Tom van Tuijn Stedenbouw)

5.2.3 Functies

De levendigheid en stedelijkheid van de Stationsomgeving krijgt vorm door de structuur van de wijk en de architectuur, door in te zetten op collectiviteit op verschillende niveaus, door menging van wonen en werken en door het grote aantal reizigers in het gebied. Daarnaast worden er veel mogelijkheden gezocht om sociale voorzieningen, maatschappelijke functies en onderwijs een plek te geven in het gebied. Denk hierbij bijvoorbeeld aan sportvoorzieningen, kinderdagverblijven, fysiotherapeut en tandarts. Deze functies krijgen een plek in de plinten van de bebouwing. Daardoor zullen er levendige stadsstraten ontstaan met een eigenwijs karakter.

In de Spoorzone West komt een supermarkt. De Gelderlandfabriek heeft een invulling met culturele/recreatieve functies en flexwerken. Deze kan die mogelijk uitbreiden. Verdere toevoeging van commerciële functies zoals horeca en detailhandel in de Stationsomgeving volgt het horeca- en detailhandelsbeleid van de gemeente. Hierbij heeft de gemeente er altijd oog voor dat nieuwe functies geen bedreiging vormen voor de horeca en detailhandel in de binnenstad van Culemborg.

Uitgangspunt van het huidige beleid is dat verdere toevoeging van horeca en detailhandel in de Stationsomgeving alleen mogelijk is wanneer het functies betreft die gerelateerd zijn aan het station of aan werkfuncties in het gebied. Denk hierbij aan verkoop van bijvoorbeeld koffie en broodjes aan reizigers of werknemers. Dit betreft omzet die niet plaats zou vinden wanneer de functie zich in de binnenstad zou bevinden. Daarbij is er een voorkeur voor detailhandel of horeca van lokale ondernemers die aansluit op de cultuur van ambacht en creativiteit van de Stationsomgeving. Om het gebied bekend te maken voor Culemborgers en om levendigheid te introduceren in de transitiefase willen we inzetten op placemaking (zie ook paragraaf 6.1.4). Indien gewenst kan het college van de gemeente Culemborg er voor kiezen om aanvullend nog specifieke horeca en detailhandelsfuncties toe te laten in de Stationsomgeving..

Onderwijs

Voor Pavijen I wordt onderzocht of het mogelijk is om een onderwijsvoorziening te realiseren in het gebied. Onderwijs in het gebied draagt bij aan de gewenste levendigheid, helpt om de Stationsomgeving te verankeren in de stad en past in de gewenste ambitie van een levendige woon-werk- en leeromgeving. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een invulling met onderwijsinstellingen die aansluiten op de maakindustrie en het ambacht van meubelmaken ter plaatse.

5.2.4 Leefbaarheid en collectiviteit

Rijke collectiviteit

Een stedelijke woonomgeving gaat niet alleen over bouwhoogtes en dichtheid. Stedelijkheid wordt ook bepaald door een grote mate van collectiviteit. Met andere woorden: in een stedelijke omgeving is er veel gedeelde ruimte en minder privé (buiten)ruimte. In de stationsomgeving komen veel plekken om elkaar te ontmoeten en samen te leven en zullen bewoners niet met de auto de eigen garage inrijden zonder de buren tegen te komen.

Referentiebeelden gedeelde ruimtes:

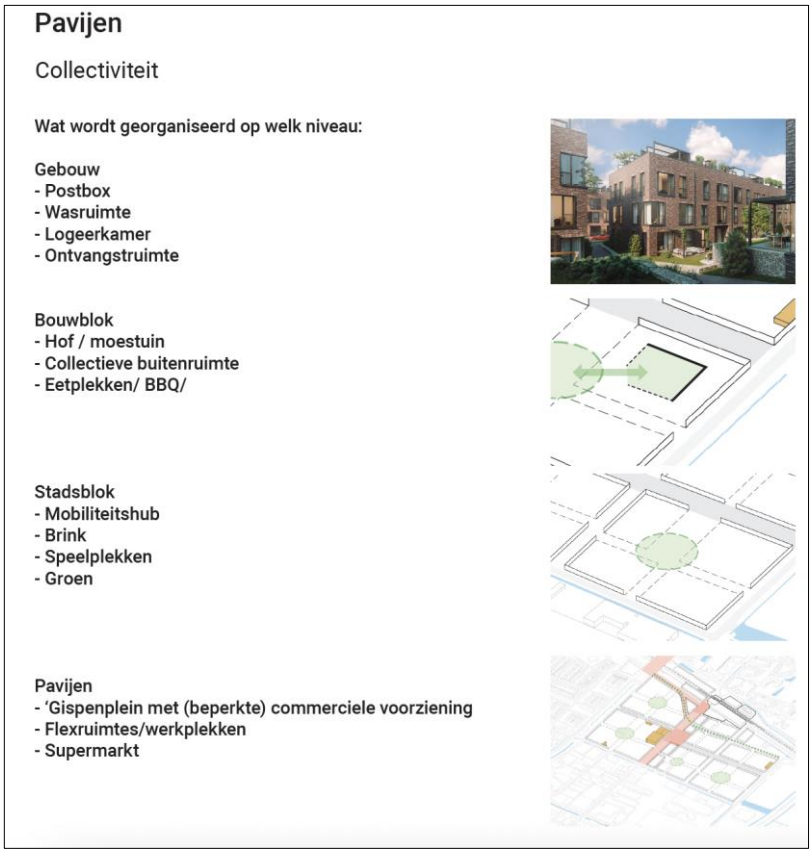


Figuur 16. Daktuin NRE terrein Eindhoven (Tom van Tuijn Stedenbouw)



Figuur 17. Speeltuin openbaar / kinderdagverblijf (Oostpoort Amsterdam)

Daarbij is er in de Stationsomgeving bijzondere aandacht voor het maken van veel verschillende plekken met variërende niveaus van collectiviteit. Straten en pleinen voor de hele wijk, kleinere buurtpleintjes, semi-openbare binnentuinen tussen bouwblokken en waar mogelijk ook nog stadstuinen of dakterrassen per gebouw. In Pavijen, waar zeker in de ontwikkelfase nog een mix zal bestaan van woningen en bedrijvigheid wordt in het bijzonder ingezet op luwe binnenwerelden. Al deze verschillende ruimtes bieden andere mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. In alle ruimtes wordt er gezocht naar mogelijkheden waarop bewoners voorzieningen delen en beheren. In woongebouwen kan gedacht worden aan gedeelde voorzieningen zoals werkplaatsen, logeerverblijven, wasvertrekken en dergelijke. Ook kunnen bewoners samen werken aan stadstuinen of urban farming (verticale landbouw). Hierdoor krijgt de nieuwe wijk geen anoniem, maar juist een sfeervol karakter.



Figuur 18. Niveau's van collectiviteit (Bron: Karres en Brands / Royal HaskoningDHV)

Leefbaarheid

Leefbaarheid staat centraal in de ontwikkeling. Daarom wordt er ingezet op de bouw van afgeronde buurtjes en is er volop ruimte voor groen en collectiviteit. In de uitwerking wordt aan ontwikkelaars de opgave meegegeven om te zorgen voor ruimtes waar mensen elkaar spontaan kunnen ontmoeten. Bij de uitwerking van de buurten zoeken we naar voorbeelden in bestaande wijken en andere steden waar deze dichtheid en de gewenste sfeer en kwaliteit van de openbare ruimte al gerealiseerd zijn.

Referentiebeelden nieuwe collectiviteit:



Figuur 19. Huurcorporatie Wij_land (Amsterdam)



Figuur 20. Deeltuin Utrecht (Delva)

5.2.5 Openbare ruimte

De openbare ruimte vormt de drager van het plan. In de hele stationsomgeving maken we een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Zie voor meer informatie ook de ruimtelijke verkenning (Bijlage 1).

Openbare ruimte

De basis wordt gevormd door een grotendeels autovrije vloer. De Parallelwegen en de Industrieweg krijgen extra aandacht als promenade: rode lopers vanuit de het station. Het centrale plein en het stationsplein (zowel aan west -als oostkant) krijgen een bijzondere inrichting die hun centrale functie benadrukt. Tussen de bouwvelden in Pavijen I liggen brinken en groene straten. Ook de groene hoven binnen in de bouwvelden kunnen (gedeeltelijk) een openbaar karakter krijgen.

Verspreid groen

Het klimaatadapatiebeleid houdt in dat bij de ontwikkeling van elk deelgebied ingespeeld wordt op het voorkomen van hittestress. Groen is voor alle bewoners en gebruikers van het gebied dichtbij en bereikbaar. In de invulling wordt gezocht naar nieuwe concepten waaronder groene daken en groene gevels.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is niet alleen een aandachtspunt in de inrichting van de openbare ruimte maar wordt al bij het stedenbouwkundig plan en de ontwerpen aan de structuur van het plangebied meegenomen in de overwegingen. Doel is een prettig, veilig en comfortabele woonomgeving waar iedereen zich vrijuit kan bewegen.

5.3 WONINGBOUW

5.3.1 Woningcategorieën

De woningbouwopgave voor Culemborg is om tot 2030 tweeduizend woningen te bouwen. De stationsomgeving zal een substantieel deel van deze opgave realiseren. De Stationsomgeving volgt de verdeling over prijscategorieën uit de Woonvisie 2017 van Culemborg:

- 25-30% goedkope woningbouw
- 35-40% middel dure woningbouw
- 30-35% dure woningbouw

Goedkope woningbouw is in bovenstaande verdeling een synoniem voor woningbouw in de sociale sector. Dure woningbouw heeft in het actuele beleid van Culemborg betrekking op koopwoningen boven de € 350.000 of een daarmee vergelijkbaar huurniveau. Middel dure woningbouw zit tussen deze twee categorieën in.

In de later op te stellen nota's van uitgangspunten per deelproject willen we nog een onderverdeling introduceren binnen de categorieën goedkoop en middel duur om te voorkomen dat in de Stationsomgeving alleen aan de bovenkanten van deze categorieën wordt gebouwd.

De Stationsomgeving volgt de prijsgrenzen en kwaliteitseisen voor volwaardige woningen in diverse categorieën (sociaal, middelduur, duur, koop, huur e.d.) uit het woonbeleid van de gemeente Culemborg. In januari 2022 heeft de gemeente een herziening van deze bedragen vastgesteld uitgaande van de op dat moment geldende bouwkosten en grondprijzen.

In de later op te stellen nota's van uitgangspunten per deelproject kan indien nodig ingegaan worden op eventuele specifieke kenmerken van een locatie en actuele prijsontwikkelingen.

Eisen WBI betaalbaarheid

Binnen (het woonbeleid van) Culemborg en in het programma Stationsomgeving wordt het begrip goedkope woningbouw gebruikt als synoniem voor de sociale sector. Dit is niet gelijk aan de definitie in het kader van de rijkssubsidie Woningbouwimpuls. De randvoorwaarden voor deze subsidie schrijven voor dat er tenminste 50% betaalbare woningbouw wordt gerealiseerd, maar hier wordt betaalbaar gedefinieerd als alle woningen tot aan de NHG grens.

Een groot deel van de middel dure woningbouw in de Stationsomgeving past binnen de categorie 'betaalbaar' van de WBI subsidie. Met het sociale en middeldure programma voldoet de Stationsomgeving dan ook aan de eisen die de rijkssubsidie Woningbouwimpuls stelt.

Tijdens realisatie is het van belang om de eisen die de rijksoverheid stelt aan de WBI subsidie goed te monitoren en te zorgen dat de ontwikkelen binnen de gestelde kaders blijft.

We zetten in op de bouw van sterke buurten met veel aandacht voor leefbaarheid. We willen buurten maken waar mensen met verschillende achtergronden elkaar ontmoeten en tegen komen. Daarom zetten we in de stationsomgeving ook in op een combinatie van koopwoningen en huurwoningen. Het is de doelstelling om in alle deelgebieden een gemengd woonmilieu te maken met combinaties van verschillende prijsklassen en een menging van koop en huur.

Appartementen – grondgebonden

Het realiseren van een verdicht stedelijk woonmilieu bij het station betekent dat de woningen voor een significant deel uit appartementen of gestapelde bouw bestaan. We gaan uit van een woningbouwprogramma dat voor 70-85% uit appartementen bestaat en 15-30% grondgebonden

woningen. Waar mogelijk zal er per deelgebied gezocht worden naar een mix van grondgebonden en gestapeld maar het is geen harde eis om in elk deelgebied een combinatie te realiseren. Op locaties dichtbij het station en op plekken waar hogere bouw zonder problemen mogelijk is ligt een hoger percentage gestapelde woningen voor de hand.

Verschillende prijscategorieën

In het gebied wordt ingezet op een mix van verschillende prijscategorieën (goedkoop, midden, duur) en een mix van verschillende woningtypen (verschillende soorten grondgebonden en appartementen). Hierbij hoeft het niet zo te zijn dat dure woningen altijd grondgebonden woningen zijn. We zetten ook in op de bouw van luxere appartementen voor 1- en 2-persoonshuishoudens. Hiermee willen we ook oudere bewoners aantrekken uit de rest van Culemborg waarmee er ook in die wijken weer woningen vrijkomen voor gezinnen. Andersom is het niet te verwachten dat het haalbaar is om in dit gebied grondgebonden woningen te realiseren in de sociale sector.

Woningtypen

Het is de nadrukkelijke ambitie om in de hele Stationsomgeving te komen tot een rijke mix van verschillende woningtypen in een stedelijk woonmilieu. Deze visie legt geen beperkingen op aan ontwikkelaars om tot creatieve eigentijds woningcategorieën te komen. Mogelijke woningtypen zijn grondgebonden stadswoningen (smalle en hoge rijwoningen), appartementen, maisonnettes, split level woningen en indien passend urban villa's. Op specifieke locaties willen we kansen onderzoeken om innovatieve concepten, wooncoöperaties of collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO)) een kans te bieden. De gemeente zal in gesprekken met initiatiefnemers een gevarieerd woningaanbod stimuleren. Waar mogelijk nemen we eisen hierover op in nota's van uitgangspunten voor de deelprojecten.

Tijdelijke woningen

Deze visie richt zich op de realisatie van een nieuwe, hoogwaardige en permanente wijk in Culemborg. In een met aandacht ontworpen woongebied zonder tijdelijkheid kunnen we garanderen dat bewoners leven, wonen en verplaatsen in een hoogwaardige, aantrekkelijke en leefbare woonomgeving. Tegelijkertijd is de situatie op de woningmarkt op dit moment kritiek en is er ook op korte termijn behoefte aan woonruimte. Wanneer duidelijk is dat tijdelijke woningbouw op een bepaalde locatie in het plangebied niet alleen een oplossing is voor een actuele wooncrisis maar ook bij kan dragen aan het verwezenlijken van de doelen van de Stationsomgeving op de lange termijn kan tijdelijke woningbouw in de Stationsomgeving een mogelijkheid zijn.

Efficiënt ruimtegebruik - daken

In de Stationsomgeving wordt ingezet op efficiënt ruimtegebruik. Deels door woningen te stapelen en te kiezen voor hogere en smallere stadswoningen, maar ook door mogelijkheden te bieden voor woningen boven werkplaatsen.

De inpassing van de parkeervoorzieningen en de hoogteverschillen vergen slimme oplossingen van een dicht woonprogramma met dubbelgebruik. Daarmee ontstaat een wereld van verschillende maaiveldniveaus naast hergebruikte gebouwen tussen compacte bouwblokken waarin bezoekers, bewoners en forensen met elkaar mengen.

Daarnaast is het de ambitie om het dakoppervlak van de nieuwe bebouwing te benutten. Dit kan bij collectieve woongebouwen door de realisatie van een collectieve daktuin, sportvoorzieningen, maar ook voor de realisatie van de benodigde zonnepanelen. Wanneer er geen toegankelijke daktuin

mogelijk is en het dakvlak niet benut wordt voor zonnepanelen wordt er gekozen voor een groen dak. Hierbij is het wenselijk om het groen ook te benutten voor waterberging en biodiversiteit.

5.3.2 Doelgroepen

1 en 2 persoonshuishoudens

Vanuit Culemborg is er momenteel een grote vraag naar woningen voor 1 en 2-persoons-huishoudens. Landelijk is de trend zichtbaar dat er steeds meer 1 en 2 persoonshuishoudens komen terwijl er voor deze huishoudens in Culemborg nu juist weinig woningen beschikbaar zijn. De stationsomgeving is binnen Culemborg bij uitstek de geschikte woonomgeving voor deze doelgroep. Woningen voor deze categorie zullen er dan ook voldoende gerealiseerd worden, en ook al direct in de eerste fasen. Woningen voor deze doelgroep zijn voornamelijk kleinere appartementen met 1 of 2 slaapkamers. Kleinere appartementen worden geschikt gemaakt voor zowel senioren als starters, en samenwonende studenten. Desgewenst kan studentenhuisvesting onderdeel van het programma worden.

Brede mix

Maar de doelstelling voor het gebied is breder: We kiezen bewust voor een gemengd woonmilieu, waarin verschillende doelgroepen een plek kunnen vinden. In het hele gebied is ook volop ruimte voor (jonge) gezinnen en ouderen. Het is de nadrukkelijke wens om in alle deelgebieden een mix van doelgroepen te huisvesten. Het hoeft niet zo te zijn dat voor alle doelgroepen aparte woningen worden gerealiseerd. Door woningen levensloop bestendig uit te voeren kunnen woningen voor jonge 1 en 2 persoonshuishoudens ook gebruikt worden door ouderen.

Voor sommige specifieke doelgroepen is deze locatie erg geschikt, maar niet voor mensen die zware zorg nodig hebben. In verband met externe veiligheidseisen vanuit het spoor is het niet mogelijk om hier mensen te huisvesten die niet zelfredzaam zijn. Daarnaast zijn er binnen de gemeente Culemborg ook nog verschillende andere locaties beschikbaar waar er meer zorg geboden kan worden vanuit de directe omgeving.

Doorstroming

Tijdens realisatie wordt ook onderzocht hoe het mogelijk is om met de ontwikkeling van de Stationsomgeving specifiek de doorstroming vanuit andere wijken op gang te brengen. In verschillende delen van Culemborg wonen momenteel 1 en 2-persoonshuishoudens in grote woningen die ook geschikt zijn voor gezinnen. Dit is overigens niet uniek voor Culemborg, maar in heel Nederland het geval. Het is de wens om met de realisatie van de Stationsomgeving doorstroming voor deze doelgroep op gang te brengen. Door in de Stationsomgeving een woonmilieu en woontypen te realiseren die aantrekkelijk zijn voor deze doelgroep komen in andere delen van Culemborg ook woningen beschikbaar voor gezinnen.

In de Stationsomgeving onderzoeken we of we woningen voor ouderen kunnen bouwen op voor ouderen logische locaties (nabij deelmobiliteit en gebiedsgerichte voorzieningen).

Monitoren en communicatie

De gemeente Culemborg voert, naast het in 2019 in regio-verband uitgevoerde woningbehoefte onderzoek, een aanvullend woningvraag-onderzoek uit. Dat is bedoeld om meer duidelijkheid te krijgen in de specifieke behoefte van de genoemde doelgroepen, en de bijbehorende omvang van de vraag. Dit zal input zijn voor de ontwikkeling. Gedurende de ontwikkeling zal er sprake zijn van blijvende monitoring en eventuele bijsturing van het programma. Waar mogelijk bouwen we flexibel zodat we kunnen inspelen op veranderende vragen uit de markt.

Vanaf vroeg in het project communiceren we met doelgroepen om wensen en kansen op te halen, om mede op basis van input het plan te verfijnen. In de communicatie willen we ook duidelijk maken wat voor wijk we gaan bouwen. We brengen over voor wie deze wijk geschikt is en wat voor leef- en woonomgeving we gaan realiseren. Hierbij hebben we ook aandacht voor het stedelijke karakter van de wijk, de nadruk op collectiviteit, het mobiliteitsconcept en de gedeelde parkeervoorzieningen.

Doelgroepen sociale huur

Voor het deel sociale huur zal KleurrijkWonen (corporatie) zorgen voor de toewijzing aan doelgroepen. Hieronder vallen: starters, statushouders, uitstroom maatschappelijke opvang, uitstroom beschermd wonen, senioren, gezinnen, alleenstaanden en overige tot de lage inkomens klasse behorende inwoners. Particuliere verhuurders zullen het middel dure en dure huursegment (boven € 750,-) verzorgen. In de koopsector zal de gemeente met name voor het betaalbare segment regels voor toewijzing implementeren, waarbij voorrang voor huurders in een sociale huurwoning een ketting beweging in gang zet. Daarnaast zullen lage inkomens voorrang hebben op de hogere inkomens.

Voor ouderen met een kleine portemonnee willen we mogelijkheden onderzoeken voor kleinschalige gedeelde woongebouwen zoals bijvoorbeeld een Knarrenhof.

Referentiebeelden woningbouw:



Figuur 21. Combinatie van grondgebonden stadswoningen en appartementen (Defensie-eiland Woerden)



Figuur 22. Woongebouw Akropolis (Zeeburgereiland, Amsterdam: Studioninedots)

5.3.3 Sociale huur

Corporaties

De 25-30% goedkope woningbouw in de Stationsomgeving zal voor een groot deel worden ingevuld door de bouw van sociale huurwoningen. Sociale huurwoningen in de Stationsomgeving kunnen ontwikkeld worden door een private ontwikkelaar maar komen altijd in portefeuille van een Toegelaten Instelling Volkshuisvesting. In de praktijk zal dat vaak de corporatie KleurrijkWonen zijn. De gemeente wil hiermee waarborgen dat de woningen duurzaam in deze categorie beschikbaar blijven en dat voor al deze woningen de geldende afspraken met de corporatie over onder meer toewijzen van woningen van toepassing zijn. Wanneer de sociale huurwoningen worden ontwikkeld door een private partij eist de gemeente dat er voor realisatie afspraken zijn gemaakt met een Toegelaten Instelling Volkshuisvesting over afname en kwaliteit van de woningen. De prestatieafspraken die de gemeente heeft met corporaties zijn onverminderd van toepassing.

Sociale koop

Sociale koop wordt onderzocht als mogelijkheid. Uitgangspunt is dat de woningen duurzaam behouden blijven voor de doelgroep en dat de investering in het gebied niet enkel ten gunste komt van de eerste koper.

Sociale huur verevenen

Het uitgangspunt voor de hele ontwikkeling is dat in alle deelgebieden een mix gerealiseerd wordt van woningen in alle gewenste categorieën. Dit betekent ook dat in elk deelproject sociale huur of koopwoningen gebouwd worden. Alleen voor kleine ontwikkelingen is het denkbaar dat het ruimtelijk, programmatisch en financieel wenselijk zou kunnen zijn om tot een meer specifiek programma te komen. Wanneer er bijvoorbeeld maar sprake is van een ontwikkeling met maar 10 woningen is de bouw van 2 tot 3 sociale huurwoningen vaak niet rendabel of wenselijk. Voor kleine ontwikkelingen kan een ontwikkelaar bij de gemeente aanvragen om de sociale huur te verevenen. Dit betekent dat de gemeente een afwijking in het programma accepteert wanneer hier een vergoeding tegenover staat. De gemeente zal dit alleen accepteren wanneer er zicht is op een andere locatie waar het mogelijk is juist extra woningen te realiseren in de sociale categorie.

5.3.4 Hoe houden we woningen betaalbaar

De huidige markt voor koopwoningen is in heel Nederland gespannen. Ook in Culemborg is er de komende jaren een grote vraag naar woningen te verwachten en een hoge druk op woningprijzen. Het is de nadrukkelijke wens van de gemeente om de nieuwe woningen in de Stationsomgeving betaalbaar te maken voor bewoners uit Culemborg, en ze ook duurzaam betaalbaar te houden. Het is de doelstelling om een maximale inspanning te leveren om woningen bereikbaar te houden voor de doelgroep.

Voor het bereikbaar maken en bereikbaar houden zijn verschillende constructies denkbaar (die nog wel juridisch getoetst moeten worden):

- Zelfbewoningsplicht voor koopwoningen;
- Erfpachtconstructies;
- Koopgarant;
- Duokoop (grond in erfpacht met eventuele latere koopoptie);
- Lease van installaties of uitbreidingsmogelijkheden beperken;
- Notarieel vastleggen dat woning alleen doorverkocht mag worden aan mensen met gemaximaliseerd inkomen;
- Een anti-speculatiebeding door regels te stellen bij een doorverkoop binnen tien jaar. Eventueel met kettingbeding.

5.4 BEREIKBAARHEID

5.4.1 Doelen:

We willen met dit plan een nieuwe wijk maken waarin de bewoners als vanzelf meer duurzame keuzes maken voor hun bewegingen. Te voet naar het station, met de fiets naar andere plekken in Culemborg, met de trein naar ’s-Hertogenbosch en Utrecht en met de deelauto naar plaatsen die moeilijker met het OV te bereiken zijn. Maar dat is niet alles. Met de bouw van de RegioHub verbeteren we de duurzame verbindingen tussen Culemborg en ommeland met de stedelijke kernen Utrecht en Den Bosch. Hiermee willen we bewoners rondom Culemborg verleiden om de auto te laten staan. Daarmee wordt de A2 ontlast en de treinverbinding gestimuleerd.

In het huidige verkeerssysteem van Culemborg willen we de veiligheid en doorstroming verbeteren. Door de Ovonde en Tunnelweg verkeersveiliger te maken, door betere fietsverbindingen te maken en door de nieuwe rotonde op de N320.

5.4.2 Fietser, voetganger en openbaar vervoer

Fiets- en voetganger centraal

De stationsomgeving wordt een gebied dat vooral is gericht op de langzame verkeersdeelnemers, de voetganger en de fietser. De prioriteit is daarna openbaar vervoer, dan deelmobiliteit en daarna de privéauto. Dit betekent dat het gebied goed bereikbaar blijft met de auto, maar de inrichting van het gebied volledig is afgestemd op de voetganger en de fietser. Dit betekent ook dat het gebied zo wordt ingericht dat bewoners elke dag gestimuleerd worden om te kiezen voor fiets, trein of deelauto voor een verplaatsing in plaats van te kiezen voor een privé auto, al wordt dat niet onmogelijk gemaakt.

In de straten krijgt de fietser alle ruimte en komen er ruime trottoirs met voldoende schaduw voor voetgangers. De routes en verbindingen met de omgeving worden verbeterd voor fietsers en voetgangers. De nieuwe onderdoorgang bij het station als verbinding tussen oost en west-Culemborg is daarvoor erg belangrijk.

Toegankelijkheid mindervaliden

In de hele stationsomgeving is aandacht voor de toegankelijkheid voor mindervaliden. In de uitwerking van de plannen toetst de gemeente op goede toegankelijkheid. Waar nodig coördineert de gemeente vooraf. Voor de plannen zoeken we samenwerking met de organisatie *Culemborg Toegankelijk*.

Referentiebeelden ruimte voor voetganger en fiets:



Figuur 23. Weezenlanden Noord Zwolle (Karres+Brands / Barcode)



Figuur 24. Merwedekanaalzone Utrecht (Bura Urbanism)

Fietsparkeren

Bij alle gebouwen en voorzieningen in het gebied worden hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd. Hierbij is ook aandacht voor onder meer elektrische fietsen en bakfietsen. Tijdens ontwikkeling wordt gemonitord of er op dit vlak wijzigende eisen en wensen ontstaan om de plannen hier op aan te kunnen passen.

Openbaar vervoer dichtbij

Voor langere afstanden wordt het openbaar vervoer de eerste keus. Het openbaar vervoer ligt naast de deur en voor veel bewoners is het bezit van een (privé) auto niet noodzakelijk. Vanuit alle locaties komt er een goede verbinding voor voetgangers en fietsers naar het station. Door het verbeteren van omstandigheden voor fietsers in de omgeving wordt het station nog beter bereikbaar gemaakt voor fietsers inclusief de benodigde fietsenstallingen.

De gemeente zal naar provincie en rijksoverheid blijven lobbyen voor meer treinen en bussen van en naar Culemborg om de bereikbaarheid verder te verbeteren.

5.4.3 Deelmobiliteit en parkeren

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit wordt een kernwaarde in alle deelgebieden. De gemeente neemt een regierol op zich om te zorgen voor voldoende aanbod, gebruiksgemak en een goede ruimtelijke inpassing. De deelauto's komen verspreid door het gebied te staan en zullen mogelijk een plek vinden in de openbare ruimte. Zo heeft iedereen in de wijk altijd een deelauto dichtbij staan terwijl privé auto's vaak iets verder weg in een garage staan.

De verwachting en trend is dat deelmobiliteit – niet alleen de deelauto, maar ook een elektrische step, het busje of bakfiets voor een verhuizing, of een scooter of kleine auto voor een ritje naar je ouders in Buren – in de komende 10 jaar flink zal toenemen en onder de nieuwe generatie meer gemeengoed zal zijn.

Het is de ervaring uit recente onderzoeken dat het voor het welslagen van deelmobiliteit essentieel is om een drempelloze en comfortabele ervaring te bieden. Om die reden onderzoeken we of een actieve rol voor de gemeente hierbij noodzakelijk of gewenst is. Wanneer we denken dat dit bijdraagt aan het succes zullen we voor een actieve rol kiezen.

We maken hierbij een plan dat inspeelt op de behoeften van diverse bewoners. Ouderen vragen om een andere aanpak dan gezinnen of starters. Een goed communicatieplan en marktstrategie maakt deel uit van de mobiliteitsvisie. Aansluitend onderzoeken we of het mogelijk is om het plan voor deelmobiliteit uit te breiden voor heel Culemborg. Mensen willen niet op het station een deelscooter lenen die zij alleen weer op het station kunnen inleveren. Er moet uitwisseling mogelijk zijn.

Parkeren op afstand

De privéauto heeft een plek in de stationsomgeving maar gebruik en bezit ervan wordt ontmoedigd. Een groot deel van de mensen die hier gaan wonen zullen een baan hebben in de economische centra Utrecht- Amsterdam, of zuidwaarts in Den Bosch-Eindhoven. De RegioHub (het station) biedt een ideale snelle verbinding naar deze centra. Het bezitten van een eigen auto is hierdoor minder noodzakelijk. Bewoners van de Stationsomgeving kunnen niet verwachten dat ze hun eigen auto voor de deur kunnen parkeren.

Gebiedsgerichte parkeervoorzieningen

In plaats daarvan komen er gedeelde parkeervoorzieningen op enkele minuten loopafstand. Wanneer de eigen auto verder weg staat wordt het voor bewoners minder aantrekkelijk om de auto te gebruiken én minder aantrekkelijk om een eigen auto te bezitten. Zeker wanneer deelmobiliteit ruimschoots en kwalitatief goed beschikbaar is. De gemeente werkt aan het ontwikkelen van deze collectieve parkeervoorzieningen, coördineert de afstemming hiervan met deelprojecten en zoekt naar een efficiënte invulling zodat overdag forenzen er gebruik van kunnen maken en dat die in de avonduren en weekenden ook gebruikt kunnen worden door bewoners of hun bezoekers.

Op plekken waar woongebouwen bereikbaar zijn voor autoverkeer kan de vraag opkomen om op die locatie toch bij het gebouw zelf een parkeervoorziening te realiseren. In Pavijen I is dit in principe niet wenselijk. Bij Crum en Spoorzone Oost is dit mogelijk wanneer het op die specifieke locatie bijdraagt aan de doelen van het programma.

In de plannen is aandacht voor loopafstanden en goede, toegankelijke en veilige looproutes van woningen naar parkeervoorzieningen.

Bezoekersparkeren

Het uitgangspunt van de ontwikkeling is dat zoveel mogelijk auto's in gebouwde voorzieningen komen te staan. De praktijk van gebiedsontwikkeling laat vaak zien dat dit voor bezoekersparkeren financieel moeilijker te realiseren is dan voor bewonersparkeren. Voor het bezoekersparkeren van de Stationsomgeving wordt er eerst gezocht naar mogelijkheden van dubbelgebruik. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de P+R bij het station of de parkeerplaatsen van de supermarkt. Als dit niet lukt gaat de voorkeur uit naar gebouwde voorzieningen en pas als dit niet mogelijk blijkt wordt er gekeken naar bezoekersparkeren in de openbare ruimte.

Voor gehandicaptenplaatsen, deelauto's, laden en lossen, pakketdiensten etcetera is het wel mogelijk om plekken te realiseren in de openbare ruimte.

Referentiebeelden parkeervoorzieningen:



Figuur 25. Parkeergarage Katwolderplein (Zwolle)



Figuur 26. Parkeergarage High Tech Campus (Eindhoven)

Flexibiliteit in ontwikkeling parkeervoorzieningen

Het is op dit moment onduidelijk hoe het autobezit zich het komende decennium zal ontwikkelen. Er zijn scenario's denkbaar waarbij door toenemende populariteit van deelmobiliteit het aantal auto's sterk afneemt. Maar dit effect zou ook tegen kunnen vallen waardoor het aantal auto's per huishouden gelijk blijft of zelfs toeneemt. Met de start van de ontwikkeling houden we rekening met de huidige situatie, maar we willen voorkomen dat we dure garages bouwen die leeg komen te staan, of dat we bij een hogere behoefte klem komen te zitten.

Daarom bouwen we flexibiliteit in bij de realisatie van parkeercapaciteit. Dit kunnen we doen door parkeervoorzieningen te bouwen die bij onvoldoende gebruik afgebroken worden of getransformeerd tot ander gebruik. Maar de langdurige ontwikkeling in de stationsomgeving biedt nog een eenvoudigere manier om tot flexibiliteit te komen. Wanneer na een of meerdere stappen in de ontwikkeling blijkt dat er een overdaad aan parkeercapaciteit is gebouwd, dan kiezen we er voor om in de daaropvolgende stappen minder capaciteit te bouwen tot dat de oorspronkelijke capaciteit volledig benut is. Wanneer de parkeervraag hoger blijkt dan verwacht kunnen we bij een nieuwe ontwikkeling eerder een nieuwe parkeervoorziening realiseren. Zo is het mogelijk flexibel te zijn zonder parkeergebouwen af te breken of te kiezen voor een kostbare transformatie. De keuze voor gebiedsgerichte parkeervoorzieningen maakt het makkelijker om flexibel in te spelen op wijzigende vraag dan een plan waarbij elk gebouw een eigen parkeerlaag heeft.

Enkele parkeervergunning per huishouden

In de stationsomgeving wordt parkeerregulering ingevoerd. Bewoners zullen een parkeervergunning moeten aanvragen en deze zal duurder zijn voor een tweede auto. Een tweede bewonersvergunning is alleen mogelijk als er voldoende ruimte beschikbaar is in het gebied en tegen een hoger tarief. Het uitgangspunt wordt maximaal 1 parkeervergunning per adres. Over de tarieven wordt nog gesproken met de raad op een later moment. Hier zal een hoog tarief aan gehangen worden, om deelmobiliteit aantrekkelijker te maken dan de aanschaf van een 2e privé auto.

Lagere parkeernorm

De doelstelling is om te verdichten met behoud van ruimte voor groen, spelen en verblijven. De gemeente werkt momenteel aan het herzien van het beleid voor deze omgeving. Dit beleid is nodig om de unieke kansen van het gebied te benutten, en gelijktijdig overlast in de bestaande wijken te voorkomen. De juiste norm voor dit gebied wordt gebaseerd op onder meer landelijke kengetallen en trendanalyses onder de doelgroepen van de Stationsomgeving. Voor het gebied wordt een parkeernorm gehanteerd die passend is voor een OV-gericht gebied. Uiteraard worden de uiteindelijke normen goed onderbouwd.

De parkeernormen die in het nieuwe beleid voorgesteld gaan worden zijn op dit moment nog niet bekend. In de verkenning gebruiken we daarom een bandbreedte, zodat ruimte blijft voor optimalisatie. Daarbij kan er ook gekeken worden naar verschillen per woningcategorie. De verwachting is dat lang niet iedereen die hier gaat wonen voor een auto kiest als er voldoende alternatieven zijn. Voor sociale huurwoningen van 1 – en 2 -persoonshuishoudens en starterswoningen is een norm denkbaar lager dan 1.

Parkeren tijdens transitiefase

In de overgangsperiode zal op Pavijen I wonen en werken naast elkaar plaatsvinden. Uitgangspunt is dat zowel bedrijven als bewoners parkeren op eigen terrein. Het is te verwachten dat de bouw van woningen telkens vooruitloopt op de bouw van gebouwde parkeervoorzieningen voor bewoners. Om te zorgen dat er in deze fase geen parkeerproblemen ontstaan moeten ontwikkelaars in deze fase zorgen dat er voor bewoners voldoende tijdelijke parkeercapaciteit gerealiseerd wordt op een braakliggend terrein van de ontwikkeling.

5.4.4 **Overig verkeer**

Hulpdiensten en bevoorrading

Bereikbaarheid voor hulpdiensten is een aandachtspunt voor alle deelgebieden. De gemeente zal voor de ontwikkeling als geheel in de voorfase in overleg met brandweer, ambulancepost en politie indien gewenst basisprincipes afspreken over toegankelijkheid en bereikbaarheid. Bijzondere aandacht is er ook voor goede bereikbaarheid in tijdelijke situaties en tijdens bouwwerkzaamheden.

Bij de realisatie van voorzieningen in het gebied moet aandacht zijn voor de mogelijkheden van bevoorrading in het autolowe gebied. In de ontwikkelstrategie en planvorming voor het gebied vormt zowel tijdelijke bevoorrading als incidentele bevoorrading/leveranties bij woningen een belangrijk onderdeel.

Vrachtverkeer

In de overgangsperiode zal er nog vrachtverkeer in het gebied aanwezig zijn. De bestaande verkeersstructuur zal zeker in het begin nog in gebruik blijven. Wenselijk om de rotonde naar de provinciale weg in een vroege fase te realiseren zodat er meer mogelijkheden ontstaan om vrachtverkeer snel het gebied uit te leiden. Waar mogelijk kiezen we voor het het scheiden van bewoners en industrieel verkeer. De gemeente zal vanuit het Transitie en Transformatieplan Pavijen ook aandacht hebben voor verkeersbewegingen. Daarbij kan er gedacht worden om juist bedrijven die voor veel verkeersbewegingen zorgen het eerste uit te plaatsen.

5.5 DUURZAAMHEID

Culemborg streeft naar een duurzame ontwikkeling van de stad. Een duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie, zonder de behoefte van toekomstige generaties in gevaar te brengen. Bij een duurzame ontwikkeling is er sprake van een optimaal evenwicht tussen ecologische, economische en sociale belangen (triple P: People, Planet, Profit).

Om een duurzame ontwikkeling van Culemborg vorm te geven is het noodzakelijk om per project (ontwikkeling) zichtbaar te maken welke keuzes gemaakt kunnen worden. Ieder ontwikkeling in Culemborg draagt idealiter bij aan de duurzame ontwikkeling van de stad. Zeker ook een groot project als de ontwikkeling van de stationsomgeving. Omdat Duurzaamheid een 'containerbegrip' is (er vallen veel thema's onder) is het noodzakelijk om transparant een bewuste keuze te maken in de ambities die worden nagestreefd. In deze paragraaf beschrijven we de keuzes voor de volgende thema's:

- Energieprestatie;
- Klimaatadaptatie;
- Circulariteit;
- Natuurinclusief.

5.5.1 Energieprestatie

Eén van de belangrijkste thema's voor een duurzame ontwikkeling is het tegengaan van klimaatverandering. Door de toename van CO_2 in de atmosfeer warmt de aarde op met als gevolg dat er steeds vaker extreme weerssituaties ontstaan (hevige regenval, lange periodes van droogte en hittegolven). Wereldwijd is in 2015 afgesproken (klimaatakkoord van Parijs) om de temperatuurstijging te beperken. De belangrijkste oorzaak van de toename van CO_2 in de atmosfeer is de verbranding van fossiele brandstoffen (aardolie, aardgas en steenkool). Om de uitstoot van CO_2 tegen te gaan is het daarom noodzakelijk om in onze energievoorziening te voorzien door gebruik te maken van duurzame (hernieuwbare) bronnen. In 2017 heeft de gemeenteraad de ambitie uitgesproken om Culemborg uiterlijk in 2040 energieneutraal te laten zijn. Energieneutraal betekent dat alle energie die wordt gebruikt duurzaam wordt opgewekt. Omdat de ontwikkeling van de stationsomgeving een ontwikkeling is die voor zeg de komende 100 jaar bedoeld is, is het noodzakelijk om als we het gestelde doel van energieneutraliteit willen realiseren, de stationsomgeving ook energieneutraal wordt. Met andere woorden de ambitie voor de stationsomgeving is het realiseren van een gebiedsontwikkeling waarbij tijdens de gebruiksfase netto geen CO_2 wordt uitgestoten. Om deze ambitie te realiseren gaan we uit van de volgende doelen:

- Alle woningen in de stationsomgeving worden gebouwd als 'nul-op-de-meter'-woningen;
- In de stationsomgeving wordt geen nieuwe aardgasinfrastructuur aangelegd;
- Uitgangspunt voor de ontwikkeling is dat de warmtevoorziening een collectief systeem wordt, bij voorkeur in eigendom van de toekomstige bewoners (model Thermo Bello);
- In de stationsomgeving wordt maximaal ingezet op het opwekken van duurzame elektriciteit door middel van zon-PV (zowel op alle gebouwen als ook in de openbare ruimte);
- Als ten behoeve van het doel om energieneutraal te worden duurzame opwek buiten het gebied zelf moet worden gerealiseerd, maakt dat onlosmakelijk onderdeel uit van het project stationsomgeving.

Naast het energieverbruik in woningen wordt ook energie verbruikt door bijvoorbeeld mobiliteit, openbare verlichting en andere installaties. Onderdeel van de ontwikkeling van de stationsomgeving is om hiervoor gebruik te maken van duurzame energiebronnen, danwel het verbruik te compenseren door duurzame opwekking.

Met voorgaande doelen wordt de nieuwe stationsomgeving een gebied dat qua energieprestatie niet bijdraagt aan het vergroten van onze 'footprint' waardoor voor dit thema met recht kan worden gesproken over een duurzame gebiedsontwikkeling.

5.5.2 Klimaatadaptatie

Klimaatverandering is een feit. Door gebruik te maken van duurzaam opgewekte energie proberen we een verdere klimaatverandering tegen te gaan, maar het is ook zaak om weerbaar te zijn voor de effecten van de klimaatverandering die wel optreden. Het vormgeven van de stationsomgeving zodat het gebied bestand is tegen klimaatverandering wordt klimaatadaptatie genoemd. Binnen klimaatadaptatie wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die ingrijpen op verschillende weerssituaties:

- Neerslag (N);
- Overstromingsgevoeligheid (O);
- Droogte (D);
- Hitte (H) en
- Biodiversiteit.

Wettelijk gezien worden eisen gesteld aan het waterbergingsvolume en aan het afkoppelen van hemelwater (beide hebben betrekking op het thema neerslag (N), maar meer klimaatadaptieve maatregelen zijn mogelijk, waarmee ook de leefbaarheid van het gebied wordt verbeterd. In de stationsomgeving willen we de volgende klimaatadaptieve maatregelen realiseren:

Neerslag:

Waterberging: De stationsomgeving is op dit moment een 'versteend gebied'. Veel oppervlak is ingenomen door gebouwen en door verhard terrein. Dit betekent dat in situaties waarin veel neerslag optreedt, de kans op overlast door water groot is. Om dit tegen te gaan is het zaak om voldoende waterbergingscapaciteit te realiseren. Dat kan door hiervoor ruimte te reserveren (bijvoorbeeld door sloten, en of wadi's). Dit heeft als bijkomend effect dat er ook meer 'groen en blauw' in het gebied wordt gerealiseerd (draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het gebied). Op basis van het programma kan worden berekend hoeveel waterberging minimaal noodzakelijk is om te voorkomen dat wateroverlast optreedt.

Afkoppeling hemelwater: Om te voorkomen dat het rioolstelsel overbelast raakt en om geen relatief schoon hemelwater naar de rioolwaterzuivering af te voeren is het logisch om hemelwater af te koppelen van het vuilwaterriool. Water infiltreert daarmee in het gebied zelf en draagt daarmee bij aan het beheersbaar houden van het gemeentelijke rioolstelsel en aan het op peil houden van de grondwaterstand.

Het stimuleren van groene daken: Groene daken dragen bij aan een vertraagde afvoer van hemelwater en spelen een rol in het vergroten van de biodiversiteit en het voorkomen van hittestress.

Overstromingsgevoeligheid:

In een vroeg stadium van de ontwikkeling van de stationsomgeving moet worden nagedacht over het verhogen van het maaiveld en of het bouwvlak. Pavijen I betreft een relatief laag gelegen gebied en is daarmee kwetsbaar voor overlast door hoge grondwaterstanden/hevige neerslag. Het ophogen van het maaiveld/bouwvlak is een uitstekende maatregel om die kwetsbaarheid te verkleinen.

Droogte en Hitte:

Als gevolg van de klimaatverandering zullen vaker langere perioden van droogte optreden. Ook zullen vaker hittegolven optreden. Droogte heeft tot gevolg dat de grondwaterstand daalt (met kans op verzakkingen en schade aan gebouwen). De beste manier om die gevolgen te bestrijden en de effecten daarvan af te zwakken is om in het gebied meer oppervlaktewater te realiseren en door het aanbrengen van groen. Bomen en struiken houden water langer vast en hebben een temperend effect op de temperatuur.

5.5.3 Circulariteit

Een duurzame ontwikkeling houdt ook in dat we oog hebben voor het voorkomen van verspilling van materialen en energie. Het sluiten van kringlopen, het hergebruik van eerder afgedankte materialen draagt bij aan een duurzame ontwikkeling. Maatgevend voor circulaire bouw is de MPG-norm (milieuprestatie van gebouwen). De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast (nieuwe kantoorgebouwen groter dan 100 m^2 en nieuwbouwwoningen). Op 1 juli 2021 is de MPG-norm voor nieuwbouwwoningen verscherpt naar 0,8. Het doel van de landelijke overheid is om de eisen stapsgewijs aan te scherpen en uiterlijk in 2030 te halveren. De MPG is een belangrijke maatstaf voor de duurzaamheid van een gebouw. Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik. De milieuprestatie van materialen van gebouwen zal een steeds belangrijkere factor worden in de totale milieubelasting van een gebouw. De MPG is een objectief hulpmiddel in het ontwerpproces en het kan gebruikt worden in een Programma van Eisen om het resultaat van een ontwerpproces vast te leggen. Gegeven het feit dat de MPG in de komende jaren lager wordt en de feitelijke realisatie van de stationsomgeving nog een aantal jaren voorbereidingstijd kent is het zinvol en gewenst om bij het ontwerpproces uit te gaan van een MPG van 0,5.

5.5.4 Natuurinclusief (biodiversiteit)

Mede als gevolg van klimaatverandering staat ook de biodiversiteit in Nederland onder druk. Biodiversiteit is een belangrijk thema omdat het als het ware als een thermometer de kwaliteit van de leefomgeving beschrijft. Hoe groter de biodiversiteit des te gezonder en vitaler is een gebied. Hoewel Pavijen I op dit moment een versteend karakter heeft en heel weinig groen en dus de realisatie van een nieuw woongebied hier nauwelijks ten koste gaat van de biodiversiteit biedt de ontwikkeling juist een kans om een bijdrage te leveren aan het vergroten van de biodiversiteit. In de eerste plaats door het ontwerpen met ‘blauw en groen’ en in de tweede plaats door gericht maatregelen te treffen die bepaalde diersoorten als huismussen, vlinders en vleermuizen ‘onderdak’ bieden. Via relatief simpele en goedkope maatregelen kan de stationsomgeving zich tot een natuurinclusief gebied ontwikkelen.

Intermezzo: Referentiebeelden Stationsomgeving

Referentiebeelden groene straten tussen bouwblokken Pavijen



Oberbillwerder, Hamburg (Karres+Brands / Adept)



Eenhoornterrein Amsterdam



Merwede Utrecht, Bura+Okra





NRE terrein, Eindhoven



Coberco Arnhem, Delva



Sporenburg Amsterdam



Sluiseiland, Amsterdam

Referentiebeelden binnentuinen bouwblokken Pavijen



Binnentuin De Eenhoorn



Binnentuin De Eenhoorn Amsterdam



Binnentuin Metiushof Noorderhaven,



Zutphen



Deeltuin Utrecht

Referentiebeelden Bouwblokken Pavijen



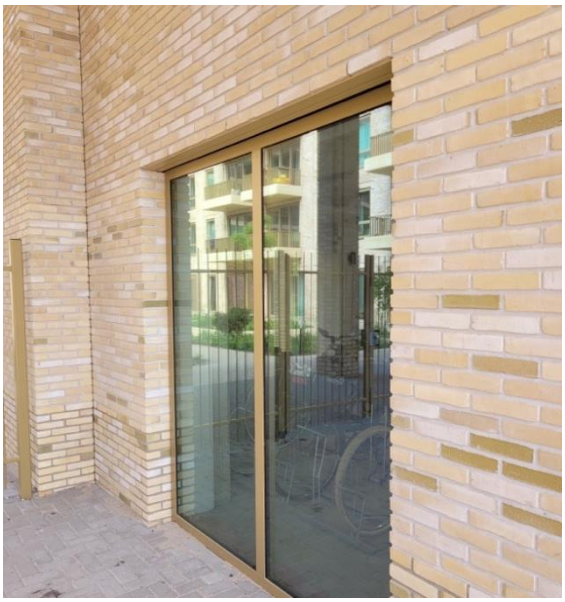
Noorderhaven Zutphen



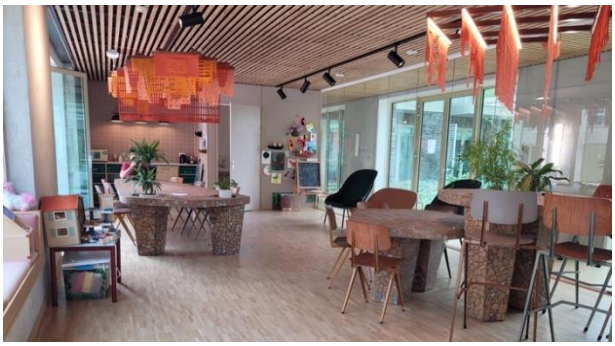
Noorderhaven Zutphen



CPO Buiksloterham, Amsterdam



Fietsenstalling in het gebouw (De Eenhoorn, Amsterdam)



Gezamenlijke lobby



Gezamenlijke wasruimte

6 Fasering en ontwikkeling

6.1 FASERING

De ontwikkeling van de Stationsomgeving wordt zodanig opgezet dat er binnen een overkoepelende visie ruimte is om variabel te zijn in losse ontwikkelingen. Dit betekent echter niet dat het mogelijk is dat alle kavels in het gebied op ieder willekeurig moment ontwikkeld kunnen worden. Om op hoofdlijnen richting te geven op de ontwikkeling hebben we de volgende principes opgesteld.

6.1.1 Vier ontwikkelcategorieën

Woningbouw op Pavijen I is alleen mogelijk wanneer op de locatie van de woningen de hindercirkels van omringende bedrijven verkleind worden of verdwijnen. De gemeente wil tot op zekere hoogte kunnen sturen in de locaties van ontwikkelingen. Dit is nodig om in de transitiefase te kunnen waarborgen dat bedrijven in de rest van het gebied kunnen blijven functioneren én dat bewoners komen te wonen in een aantrekkelijke woonomgeving. Daarom hebben we op onderstaande kaart (figuur 27) onderscheid gemaakt in vier verschillende ontwikkelcategorieën.

Fase 1 Actief - rood

In de rode gebieden zet de gemeente in op verwerving van de gronden om deze actief tot ontwikkeling te brengen. Wanneer grondeigenaren deze gronden zelf willen ontwikkelen binnen de randvoorwaarden van de gemeente kunnen ze een verzoek doen tot zelfrealisatie en zal dit beoordeeld worden door de gemeente.

Wanneer een kavel of ontwikkeling deels in fase 1 en deels in fase 2 valt is de precieze grens tussen beide gebieden afhankelijk van hindercirkels van omringende bedrijven.

Fase 1 Faciliteren- oranje

In de oranje gebieden is ontwikkeling tot woningbouw wenselijk. In deze gebieden heeft de gemeente een regie faciliterende rol, waarbij het initiatief tot ontwikkeling bij de grond eigenaar ligt. Voor deze gebieden zal de gemeente in overleg met de eigenaren proberen te komen tot ontwikkeling van woningbouw. Ontwikkeling zal plaatsvinden wanneer het lukt om met de grondeigenaar tot goede afspraken te komen.

Fase 1 Faciliteren / inmengen - geel

In de gele gebieden is ontwikkeling tot woningbouw mogelijk. Dit is een gebied met versnipperd eigendom. In deze gebieden zal de gemeente voornamelijk een afwachtende houding aannemen. Wanneer grondeigenaren zich bundelen en een ontwikkeling mogelijk is met voldoende schaal en maat en wanneer dit past binnen onder meer de geldende hindercontouren zal de gemeente meewerken aan ontwikkeling.

Fase 2 - paars

In Fase 2 (paarse gebieden) is er de komende 10 jaar in principe geen sprake van ontwikkeling naar woningbouw. Wel zullen hier bij bedrijven maatregelen plaats moeten vinden om de hinder voor de nieuwe woningen in de gele en rode gebieden weg te nemen. Als de hindercirkels beperkt zijn of beperkt kunnen worden dan kunnen bedrijven hier blijven functioneren als voorheen.

Als zich kansen voordoen om woningbouw te versnellen, waarbij strategisch slimmere keuzes zijn te maken, kan de gemeenteraad gemotiveerd afwijken van de fasering en hierin andere keuzes maken.



Figuur 27. Vier ontwikkelcategorieën

6.1.2 Bloksgewijze ontwikkeling

In Pavijen I stelt de gemeente als eis dat een ontwikkeling altijd tenminste de maat heeft van een volledig bouwblok. De omgeving is zeker in de startfase nog industrieel en gericht op bedrijven. De gemeente wil ook dat er in deze fase sprake is van leefbare en aantrekkelijke buurten. Door een minimale maat te vragen aan ontwikkelblokken ontstaan er altijd gebieden met een eigen groene binnenwereld. Zo wordt ook in de transitiefase een leefbaar woonmilieu gewaarborgd.



Figuur 28. Referentiebeelden stapsgewijze ontwikkeling: (Karres en Brands / Royal HaskoningDHV)

6.1.3 Transitiefase

De ontwikkeling van de stationsomgeving is een transformatieproces dat meer dan twintig jaar zal duren en stapsgewijs plaatsvindt. Op Pavijen maar ook op andere locaties zal op enig moment het bestaande gebruik van percelen stoppen terwijl de woningbouw nog niet start. Bijzondere aandacht is nodig voor inrichting en gebruik van deze leegstaande panden of braakliggende kavels. Om te voorkomen dat het gebied tijdens de ontwikkeling verloedert zetten we in op hoogwaardig tijdelijk gebruik van leegstaande panden. We onderzoeken of het mogelijk is tijdelijke huisvesting te organiseren (bijvoorbeeld anti-kraak). Wanneer dit niet mogelijk en verloedering dreigt kan de gemeente stimuleren dat panden eerder worden gesloopt en dat braakliggende terreinen worden ingericht met tijdelijke natuur.

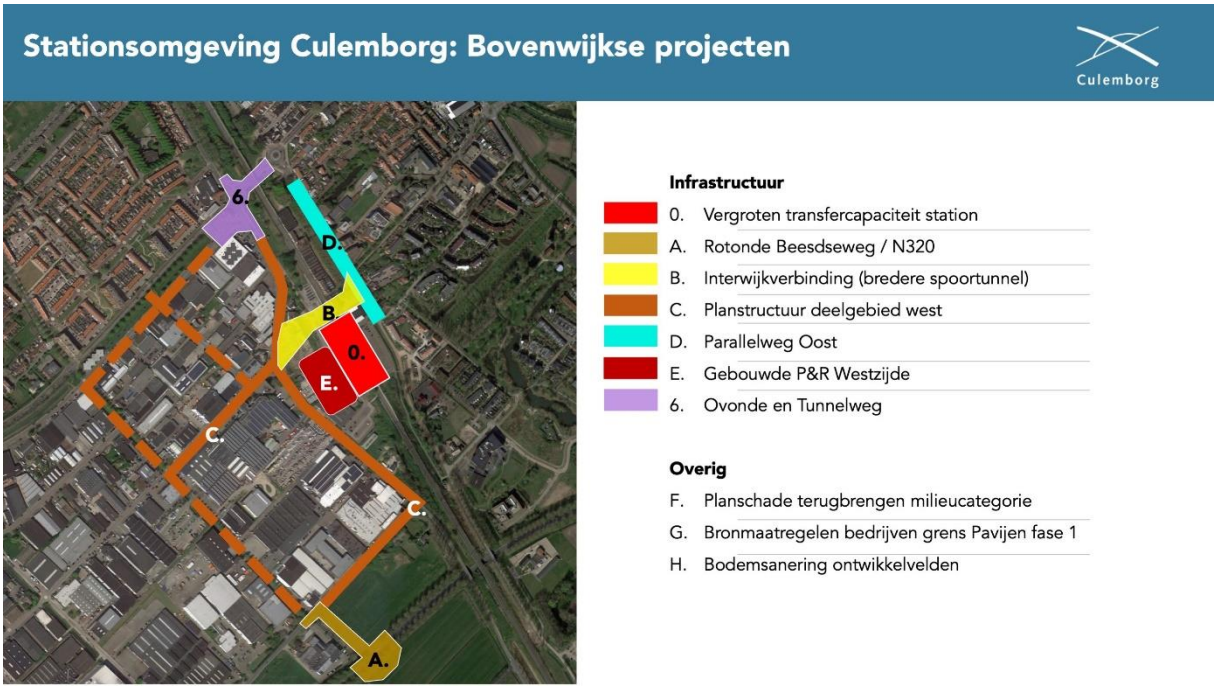
De gemeente wil ook de kansen van deze transitiefase benutten. Juist in de transitiefase kunnen er ruimtes beschikbaar komen voor initiatieven tegen wellicht lagere huurprijzen. Of het gebied kan creatieve makers aantrekken die juist profiteren van de tijdelijkheid. De gemeente wil deze initiatieven ondersteunen.

6.1.4 Placemaking

De westkant van het spoor is nu nog een bedrijventerrein waar de meeste Culemborgers niet of weinig zullen komen. Voor een succesvolle transformatie van dit gebied naar een hoogwaardige stedelijke woonwijk is het noodzakelijk/wenselijk dat de locatie bekendheid krijgt bij bewoners en bezoekers. Bij verschillende transformatieprojecten is hiervoor succesvol een placemaking-strategie ingezet. De gemeente zal in overleg met creatieve partijen in het gebied en uit Culemborg onderzoeken of er voorafgaand aan de ontwikkeling en tijdens de transformatie tijdelijke functies of evenementen mogelijk zijn. De gemeente zal zich inzetten om de goede initiatieven te ondersteunen met onder meer (tijdelijk) planologische verruimingen.

6.2 KOSTENVERHAAL STATIONSOMGEVING CULEMBORG

Om ontwikkeling van het gebied mogelijk te maken en om het in de toekomst ook goed te kunnen laten functioneren, zijn investeringen nodig voor de 'planstructuur' (zie ook hoofdstuk 4 en figuur 29). Denk hierbij ondermeer aan de nieuwe onderdoorgang bij het station om de nieuwe wijk aan te sluiten op de oostzijde van de stad, een nieuwe rotonde op de provinciale weg voor de ontsluiting van het woongebied en het station, en de infrastructuur in het gebied zelf.



Figuur 29. Overzicht bovenwijkse investeringen Stationsomgeving

In lijn met de wettelijke kaders dient de gemeente kosten die ze maakt te verhalen op eigenaren die in het gebied plannen realiseren. De gemeente zal inzetten op het verhalen van kosten op de bouwplannen voor de investeringsprojecten, én voor de overige door de gemeente te maken kosten in het plangebied, die vallen onder de limitatieve kostensoortenlijst in de Bro (en per 1-7-2022 onder de omgevingswet).

Bij het verhalen van kosten werkt de gemeente met de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit. Hieronder wordt het volgende verstaan:

Profijt: een eigenaar heeft baat bij de voorzieningen en maatregelen waarvoor kosten gemaakt worden.

Toerekenbaarheid: er is een causaal verband tussen de kosten en het plan van de eigenaar.

Proportionaliteit: Hoeveel profijt heeft een eigenaar van de voorzieningen en maatregelen waarvoor kosten gemaakt worden.

Bij het berekenen van de proportionele bijdrage van een plan aan een voorziening wordt niet alleen gekeken naar de Stationsomgeving maar wordt ook de bestaande stad en eventuele andere gebiedsontwikkelingen als een locatie gezien worden die profiteert van de ontwikkeling.

In deze visie beperkt de gemeente zich ertoe enkele principe-uitspraken te doen met betrekking tot de wijze van kostenverhaal. In de uitwerking worden de principes voor de wijze van verrekenen van de kosten van deze investeringen naar de verschillende bouwplannen doorgerekend.

Toerekeningmethodiek

De toerekening van het verhalen van de investeringen kan plaatsvinden op basis van twee beginselen:

1. De investeringskosten zijn direct te relateren aan een aantal projecten. Door middel van een rekenkundige onderbouwing van het profijt worden de kosten van de investeringsprojecten proportioneel toegedeeld aan de profiterende ontwikkelprojecten. Bijvoorbeeld aan de hand van het aantal woningen, of aan de hand van de verkeersproductie van een ontwikkeling.
2. Investeringen die noodzakelijk zijn ten gevolge van een ontwikkeling, maar niet direct hoeven te worden gerealiseerd ten behoeve van de ontwikkeling kunnen in de vorm van een normatieve fondsbijdrage worden verhaald.

Daarnaast zal de gemeente kosten die direct zijn toe te delen aan een bouwplannen ook verhalen.

De gemeente zal bij het aangaan van een anterieure overeenkomst of het opstellen van een exploitatieplan voor een ontwikkellocatie bepalen of zij de investeringen zal verhalen volgens punt 1, of punt 2.

Overige fondsen

Naast de bovengenoemde vastgestelde investeringsprojecten, zijn er ook voorzieningen waarvan nu nog niet duidelijk of en in welke mate ze nodig zijn. Een voorbeeld hiervan zijn collectieve parkeervoorzieningen of collectieve warmtevoorzieningen. Deze investeringen worden ook gezien als bovenplanse investeringen, de exacte locaties en uitvoeringen zijn echter nog niet vastgesteld.

Wanneer het binnen een ontwikkeling niet mogelijk en wenselijk is om voldoende parkeergelegenheid aan te leggen dan kan er worden gekozen voor een afdracht in een fonds, waaruit later de benodigde parkeerplaatsen elders aangelegd kunnen worden als collectieve parkeervoorziening. Daarbij wordt wel de afweging gemaakt of de parkeergelegenheid binnen de planhorizon en in de nabijheid van het plangebied gerealiseerd kunnen worden. Dit kan ook van toepassing zijn voor andere collectieve projecten, bijvoorbeeld een warmtenet. Bij de uitwerking van deze kosten in fondsen zal eveneens worden bezien of dit plaats vindt conform toerekening 1 of 2.

Bijlagen:

1. **RUIMTELIJKE VERKENNING STATIONSOMGEVING**

2. **ESSENTIEKAART EN TABEL OVERZICHT BASISPRINCIPES (INCL. VERGELIJKING MET EERDERE VERSIE)**

Provincie Gelderland
NS
ProRail
Gemeente Culemborg

Stationsomgeving Culemborg

Ruimtelijke verkenning

September 2021



CULEMBORG STATIONSOMGEVING

KARRES BRANDS

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

provincie Gelderland

ProRail

Culemborg

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

KARRES BRANDS

Laan 1914 no 35
3818 EX Amersfoort
P.O. Box 1132
3800 BC Amersfoort

Mussenstraat 21
1223 RB Hilversum

+ 31 (0)88 348 20 00 telefoon
info@rhdhv.com e-mail
www.royalhaskoningDHV.com internet

vs2. september 2021 datum
BH7359 referentie

Ayad Haba, Erik Visser, Jasper Nijveldt, Jos Hengeveld, Lex van den Nieuwehoven, Luuk Cornelissen, Michala Lietavova, Nienke Wielens, Oanan Paraschiv, Sybren van den Busken, Wouter Porton auteurs

controle

Content

Voorwoord 5

Opgave 7

- Huidige situatie 9
- Ontwikkeling Culemborg 11
- Toekomst mobiliteit en OV 11
- Toekomst van mobiliteithubs 13
- Toekomstige ontwikkelingen station 13
- Ambitie 16
- Afbakening 17
- Proces 17

Context 19

- Lokale mobiliteit 21
- Regionale mobiliteit 21
- Mobiliteitsgedrag en -transitie 24

Uitwerking ambities: Ontwerprichtlijnen 25

- Drempelloze hub 27
- Voorrang voor duurzame mobiliteit 27
- Levendige stadsentree 29
- Duurzaam en toekomstbestendig 29

Stad 31

- Identiteit 33
- Stedelijk weefsel 34
- Ruimtelijke opgave 36
- De Ruit 38
- Verbinding binnenstad 39

Visie 41

- Planopbouw 43
- Sferen 45
- Buurten en bouwvelden 47
- Functies 49
- Parels 51
- Groen 53
- Bomenstructuur 54
- Water 55
- Openbare ruimtes 56
- Voetgangers 57
- Fiets 58
- OV 59
- Auto 61
- Visiekaart 62
- Impressies 64
- Alternatief Gelderlandfabriek 70
- Alternatief Stationsgebied West 71
- De gebruikers 73

Station 81

Stationsomgeving 83
Hub in vogelvlucht 87
Domeinen en ketenvoorzieningen 89

Ontwikkelstrategie 97

Bouwkostenraming 99
Financieringsmogelijkheden 99
Deelprojecten en fasering 101
Rolverdeling 104
Planning 104

En nu verder 105

Bijlage - Variantenstudie 109

Voorwoord

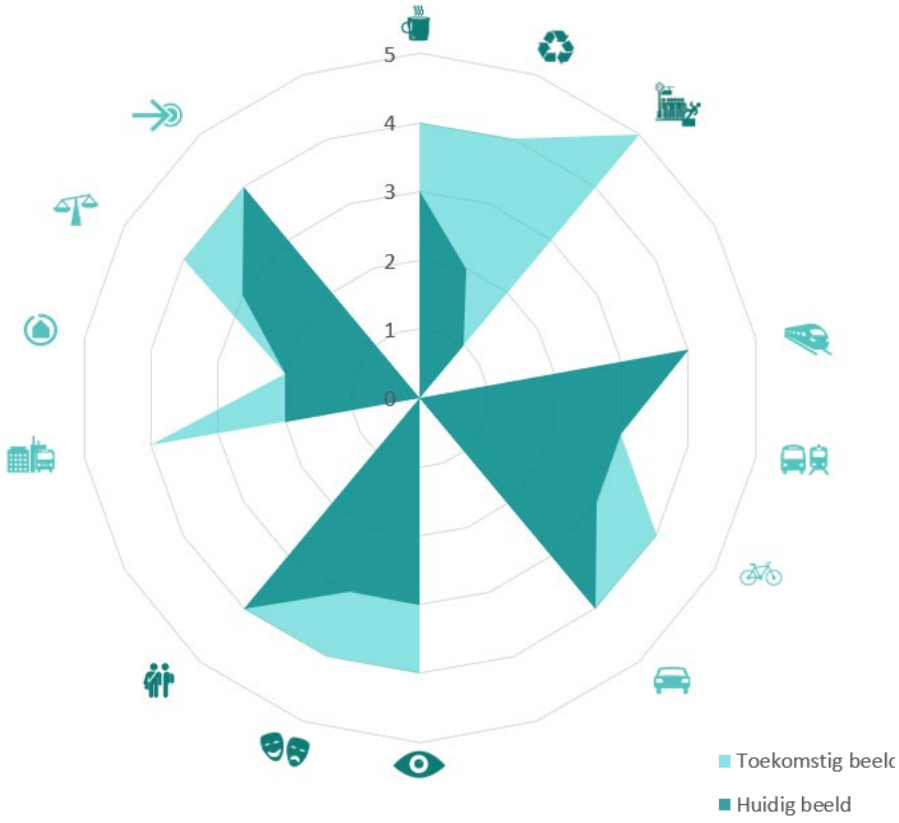
Station Culemborg en haar omgeving zal de komende jaren een kwalitatieve schaalsprong ondergaan naar een toekomstbestendige regionale hub. Culem**borg heeft nadrukkelijk de aandacht op zowel provinciaal als landelijk niveau als pilot voor regionale hub ontwikkeling vanwege haar potentie als station met regionaal karakter gecombineerd met de strategische 'Poort van Gelderland' ligging in de directe periferie van de metropoolre**gio Utrecht. Een potentie die zij momenteel vanwege de ruimtelijke omgeving, ruimtelijke structuur en bereikbaarheid slechts deels kan waarmaken. De ontwikkeling van de regionale hub Culemborg vormt hiermee een proeftuin en voorbeeldfunctie voor de ontwikkeling van regionale hubs.

De potentie en het toekomstperspectief van de regionale hub Culemborg is de aanleiding waarom provincie Gelderland, ProRail, gemeente Culemborg, NS stations en NS reizigers eind 2020 de handen ineen hebben geslagen en gezamenlijk een opdracht hebben uitgezet om tot een integrale visie voor de stationsomgeving Culemborg te komen.

Het nu nog anonieme stationsgebied zal een dubbele functie gaan vervullen van een dynamische stadsentree die als onderdeel van het her te ontwikkelen stadsdeel Pavijen de verbinding legt tussen Culemborg Oost en West, met daarbinnen een kwalitatief hoogwaardiger regionale hub die een optimale ondersteuning biedt voor de reiziger en is voorbereid op de transities naar duurzame mobiliteit en maatschappelijk verkeer in algemene zin. De opzet van de hub is daarmee zowel functioneel robuust als toekomstbestendig flexibel.

OPGAVE

		Huidig beeld	Toekomstig beeld
Plaats	Positie in het netwerk	4	4
	Bereikbaarheid & functiemenging	3	4
	Ligging in de omgeving	2	2
	Omgevingskwaliteit	2	4
OV-knoop	Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie	3	4
	Duurzaamheidseisen	2	4
	Veiligheid knoop (transfer)	1	5
Mobiliteit	Trein	4	4
	BTM	3	3
	Fiets (bewaakt en onbewaakt)	3	4
	Auto	4	4
Mens	Type reizigers	4	4
	Klanttevredenheid	3	4
	Veiligheid sociaal	3	4



"GAP"-analyse station Culemborg (Handelingsperspectief) In de gegeelde onderwerpen wordt de grootste verbetering gezocht.

Huidige situatie

OV mobiliteit

Culemborg is met circa 9.000 in- en uitstappers ook als treinstation representatief voor het Nederlandse gemiddelde. Vanwege haar plek in het netwerk kent Culemborg nauwelijks overstappers. De helft van de reizigers is jonger dan 20 jaar en heeft voornamelijk school of studie als reismotief.

De ochtend- en avondspits zijn verantwoordelijk voor respectievelijk 32% en 12% van de reizigers. Iets meer dan de helft van de reizigers reist daarmee buiten de spits.

Het spoor bij Culemborg is een intensief gebruikt spoor met per uur 4x een sprinter richting Utrecht, 2x een sprinter richting Tiel, 2x een sprinter richting 's-Hertogenbosch en 2 goederenpaden per richting per dag. 'Maatgevende trein' (meest bezette trein in een week) is spoor 1 richting Utrecht tijdens de ochtendsplits.

Station

In de 'Toekomstverkenning OV 2040' is als bijlage onder meer een integraal handelingsperspectief voor Culemborg als 'OV-knooppunt van de toekomst' opgenomen. Uit de beoordeling van de huidige situatie blijkt dat het station onder gemiddeld tot gemiddeld scoort op omgevingskwaliteit, ligging, knooppuntdomeinen, duurzaamheidseisen, (transfer)veiligheid, facilitatie van OV reiziger en fietser, klanttevredenheid en sociale veiligheid (zie figuur op vorige pagina).

Wat betreft transferveiligheid scoort perron 1 zeer slecht en perron 2 matig. De perrons zijn een transferknelpunt in 2020 conform de ProRail beheernorm. De perrons dienen te worden verbreed tot respectievelijk 5,5 m en 5,0 m.

Aansluiting op directe omgeving

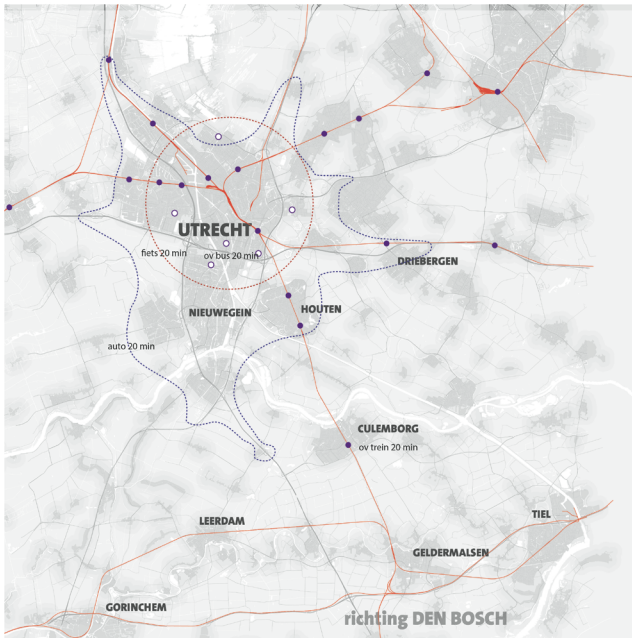
De huidige stationsomgeving is zowel voor de aankomende als vertrekkende reiziger niet helder. Wie nu uitstapt bij het station moet even zoeken, waar is het centrum? Hoe kom ik het snelst bij de Hollandsche Waterlinie? Welke uitgang gebruik ik? Tegelijkertijd is het voor de vertrekkende gebruiker van het station ook niet altijd even logisch. Dat zie je terug aan de verkeersbewegingen van P+R Oost naar P+R West, het feit dat niet alle fietsparkeerplaatsen altijd (goed) gebruikt worden en de opstelling van reizigers op de perrons.

Voorzieningen voor fietser

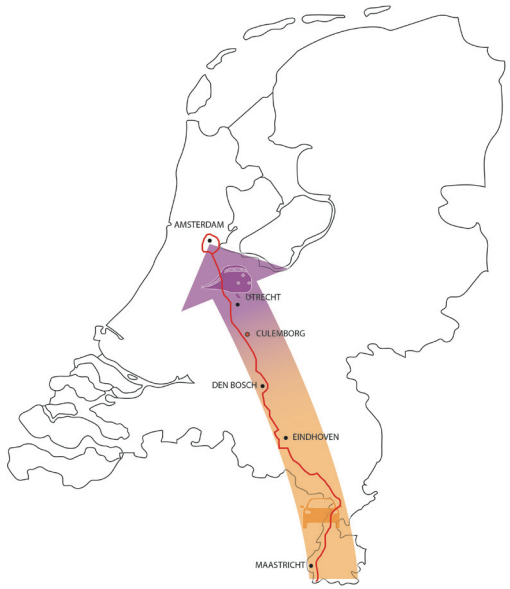
Op papier kent station Culemborg goede voorzieningen voor de fietser; aan beide zijden is een onbewaakte fietsenstalling, aan de oostzijde is een bewaakte, voor de eerste 24 uur gratis fietsenstalling en er is een fietsenspeciaalzaak/fietsreparatie beschikbaar. Wie verder inzoomt constateert dat de voorzieningen matig functioneren. De bewaakte fietsenstalling is, ondanks dat deze gratis is, slecht bezet; bijna alle fietsen worden onbewaakt gestald, waarvan een deel buiten de formele stalling. De verwachting is dat de locatie en toegang tot bewaakte stalling hier sterk aan bijdraagt; de stalling kan niet fietsend worden binnengereden en is intern afhankelijk van trappen.

Automobiliteit

Het stationsgebied van Culemborg is momenteel zeer goed ingericht op autogebruik. Zowel aan de Oost als de Westzijde zijn uitgebreide gratis P+R voorziening. Daarmee ontbreekt de impuls om gebruik te maken van andere modaliteiten en zijn de 600 parkeerplaatsen over het algemeen goed bezet (de periode van op Corona gerichte maatregelen daargelaten). Uit onderzoek van NS Stations blijkt dat in algemene zin het grootste deel van de automobilisten slechts 6 kilometer naar het station aflegt, met een zwaartepunt tussen de 2 en 4 kilometer. Voor Culemborg betekent dit dat de verwachting is dat minimaal 50% van het autoverkeer van binnen de gemeente afkomstig is en derhalve 50% van de beschikbare parkeerplaatsen bezet.







 Culemborg in regionale mobiliteitscontext; Knelpunten Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (links) en Voorgestelde ingrepen op stadsniveau (rechts)





Stedelijke structuur

Het verhoogde spoor vormt in Culemborg een fysieke barrière met weinig verbindingen tussen Culemborg Oost en West. In het GVVP zijn aanbevelingen gedaan om deze barrière werking te verminderen.
De Tunnelweg wordt aangeduid als de belangrijkste verbinding tussen oost en west Culemborg. De verkeerskundige situatie rondom het Tunnelwegtracé is complex. Dit wordt dan ook hèt verkeersknelpunt van Culemborg genoemd en scoort erg hoog op de provinciale lijst van onveilige verkeersituaties.
Op de plek van het huidige station is in het GVVP een interwijkverbinding geduid als een extra verbinding tussen Culemborg Oost en West voor langzaam verkeer.
Culemborg is groot geworden in de meubelindustrie. Zo huisvest Culemborg al meer dan 85 jaar de productie en distributie van Gispen. Het vertrek van de productiefaciliteiten, de logistiek en back-office van Gispen, is mede aanleiding om na te denken over de toekomst en transformatiemogelijkheden van de zuidzijde van bedrijventerrein Pavijen.
Aan de Oostzijde van het station staan enkele kantoren leeg en ligt een terrein van een voormalige houtfabriek.

Ontwikkeling Culemborg

Culemborg kent een aantal grote opgaven, namelijk: vergroening, waterberging, woningbouw, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en energietransitie. Met een beperkte ruimte is het van belang dat er meervoudig duurzaam omgegaan wordt met ruimte. Dat betekent dat het van belang is dat er combinaties gezocht worden, denk bijvoorbeeld aan fietsparkeren met zonnepanelen op het dak of een stationsplein waar ook regenwater geborgen kan worden.

Culemborg als stad kent een voorspelde autonome groei van ca 20% over de komende 3 decennia, overeenkomende met ca 5.400 inwoners of ca 3.500 huishoudens. Daarmee lijkt de woningbouwopgave voor Culemborg beperkt. De werkelijke woningbouwopgave wordt echter bepaald door de zich over de regio verspreidende effecten van de druk op de woningmarkt in de metropoolregio Utrecht en de Randstad.

Vanwege de onwenselijkheid van bouwen in het buitengebied komt de druk op het bestaand stedelijk gebied, en dan met name op transformatiegebieden zoals Pavijen te liggen. Deze opgave resulteert in een grote uitdaging, mede gezien de duurzaamheidsambities.

Toekomst mobiliteit en OV

Vanwege het knelpunt van de brug over de Lek is spoorverdubbeling in het OV toekomstbeeld 2040 niet voorzien en zijn daarmee de uitbreidingsmogelijkheden van de dienstregeling beperkt.

In Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is een afspraak gemaakt voor een 5e en 6e Sprinter richting Utrecht. Net als voor andere PHS-productstappen geldt hier: mits voldoende vervoermarkt, mits voldoende infrastructuur.

Het huidige aanbod van 4x/u een Sprinter heeft voldoende restcapaciteit om nog jaren vooruit te kunnen (uitgaande van een gemiddelde dinsdag voor Covid-19).

Mochten in de toekomst de reizigersaantallen zodanig toenemen dan kan de capaciteit worden vergroot door de Sprinters in eerste instantie te verlengen, mits de infra daarvoor geschikt wordt gemaakt. De infrastructuur is niet voor 2028 toereikend voor een 5e en 6e Sprinter. De benodigde infrastructuur is namelijk door het Ministerie van IenW uitgesteld vanwege anticipatie op de uitrol van ERTMS (bezuiniging op eerder voorziene seinoptimalisatie).

De OV-concessie voor de regio Achterhoek -Rivierenland eindigt december 2025. De gemeenschappelijke provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel gaan onder het merk *RRR*eis een samenhangend netwerk van regionaal Openbaar vervoer organiseren. Daarvoor worden de concessiegebieden vergroot tot 3 nieuwe consessies, waarbij Rivierland binnen concessie Rijn-Waal valt. Gestreeft wordt naar een betere aansluiting op reispatronen. Binnen het OV netwerk worden 3 categorieën busverbindingen onderscheiden: hoofdassen, sterke lokale en regionale buslijnen en ontwikkellijnen. In deze laatste categorie zijn ontwikkelingen denkbaar. De driedeling zal in het Programma van Eisen verder worden uitgewerkt.
De provincies houden de mogelijkheid open dat het scholierenvervoer op termijn, al dan niet met subsidie van provincies, door de scholen zelf georganiseerd gaat worden. Vanaf dat moment vallen deze lijnen onder maatwerk en buiten de aan te besteden concessies.

Regionale hub

Overstappunt op de trein in de regio, vooral auto ←→ trein

(Bron: Visie voor een bereikbaar Gelderland, provincie Gelderland, 2020)

- Fietskluizen
- Fietsparkeren bewaakt
- Fietsparkeren openbaar
- Deelfietsen
- Fietsreparatie
- Snelfietsnetwerk
- Hoofdfietsnetwerk
- Veilig en herkenbaar

- ○ Parkeervoorzieningen
- Parkeerplaatsen
- Kiss & Ride
- (E) deelauto's
- Laadvoorzieningen
- Taxistandplaats

- ○ Intercity
- Sprinter
- HOV
- Bus
- Buurtbus

- Menging (reizigerstype)
- Kwaliteit openbare ruimte
- Nabijheid wonen
- Nabijheid werken

- Transfercapaciteit
- Directe looproutes
- Bewegwijzering
- Veilig en herkenbaar

- Wachtruimtes
- Reisinformatie
- ○ Winkels
- Horeca
- ○ Service medewerkers
- Wachtvoorzieningen
- Toiletten
- (bezorg)kluizen

Basis, functioneel
Optioneel
Basis, met hoge kwaliteit

Bron : Gelderse Mobiliteitshubs – Cruciale schakels in bereikbaarheid en leefbaarheid provincie Gelderland, APPM, GoudappelCoffeng, 2020

De toekomst van mobiliteithubs

De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV (OVTB2040, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) beschrijft hubs als schakel in de mobiliteitsketen en ontmoetingsplek. Naast de integratie van privaat en openbaar vervoer ziet IenM hubs als ontmoetingsplekken met voorzieningen en daarmee een belangrijke sociaaleconomische functie voor hubs.
Hubs worden gedefinieerd als Knooppunten van de toekomst. Hierbij wordt de nadruk gelegd op een doelmatige en drempelloze overstap, het vergroten van de samenhang tussen het knooppunt en omgeving, en een schaalsprong met toegevoegde waarde.

Deze focus wordt de onderzoeksstudie ‘Journey to the Future’ (NS | Mecanoo | ProRail | Bureau Spoorbouwmeester | Springtime) meer concreet vertaald naar de klantervaring met een nadruk op de toekomst van ketenvoorzieningen en bijbehorende ontwerpprincipes.

In de mobiliteitsvisie ‘Visie voor een bereikbaar Gelderland’ en het achtergronddocument ‘Gelderse mobiliteitshubs’ zet provincie Gelderland haar visie uiteen over mobiliteitshubs, waarbij mobiliteitshubs worden gezien als een essentiele schakel om flexibel en naadloos reizen in de keten mogelijk te maken. Hubs zijn multimodale overstappunten in verschillende orde, grootte en voorzieningenniveaus. Doel van mobiliteitshubs is het slim bundelen van stromen (personen en/of goederen) van en naar locaties met hoge dichtheden.

Mobiliteitshubs verschillen van traditionele treinstations en bushaltes door de nadrukkelijkere ambitie om mensen te bewegen tot andersoortig gebruik van modaliteiten. De hub wordt ook gezien als middel in een beoogde mobiliteitstransitie waarbij autogebruik en autobezit niet langer de primaire vervoerswijze is in stedelijke gebieden. Om dit doel te bereiken dient een mobiliteitshub belemmeringen in mobiliteitsgedrag weg te nemen. Dit betekent concreet dat een overstap naar andere modaliteiten naadloos en de overstap zelf in een comfortabele omgeving plaats vindt. Door het samenbrengen van functies worden hubs aantrekkelijk voor gebruikers.

De provincie presenteert in haar beleidsdocument een heldere visie op het vereiste voorzieningen- en kwaliteitsniveau voor de typologieën van Gelderse hubs. Culemborg is in deze visie gedefinieerd als een Regionale hub. Één en ander afhankelijk van in hoeverre de potentie van Culemborg als P+R faciliteit voor de metropoolregio Utrecht wordt benut.

Daarmee is het toekomstbeeld voor regionale hubs zoals Culemborg en de verwachtingen ten aanzien van de hub ontwikkeling, stevig neergezet.

Toekomstige ontwikkeling station

In het Handelingsperspectief (ProRail, 2020) worden verschillende verbeterpunten genoemd (zie ook figuur op pagina 8). De grootste verbetering wordt nagestreefd op het gebied van:
- Veiligheid knoop (transfer)
- Duurzaamheidseisen
- Bereikbaarheid/functiemenging
- Omgevingskwaliteit

Onderhoudsprogramma

Voor 2021 staat het vervangen van de keerwanden van de perrons gepland. Gezien de conditie van de keerwanden en perronconstructie is gekozen om de gehele perrons te vervangen.

Ontwikkelagenda OV Toekomstbeeld

Ter uitwerking van de contouren Toekomstbeeld OV 2040 (OVTB2040) en ter onderbouwing van de Ontwikkelagenda OV-knooppunten zijn station Culemborg en Franeker als casus gebruikt voor OV knooppunten type 5 (kleine knooppunten met opgaven op het gebied van integrale transferveiligheid). Het verdiepend onderzoek is opgenomen als Bijlage 2 bij het Eindrapport Ketens en Knopen.

Zoals aangegeven zijn de perrons nu al een transferknelpunt conform de ProRail beheernorm en dienen de perrons dienen te worden verbreed. De reizigerstunnel is in de spits ook onprettig druk.

Door het groeiend aantal reizigers voldoen in 2040 zowel de tunnel als de toegang van spoor 2 naar de tunnel niet meer aan de beheernorm en vormen daarmee knelpunten. De tunnel dient verbreedt te worden van 2,4 naar 3,5 m; de toegang vanaf spoor 2 naar 2,7 m.

Op basis van het geraamde ‘scenario 1+: verbreden perrons, reizigerstunnel en interwijks’ is voor de aanpassingen aan station Culemborg ca. 25M opgegeven als input voor de Ontwikkelagenda OVTB2040.

De eerste stap en prioriteit in OVTB en voorwaardelijk om met de rest door te kunnen is menukaart Robuuste Basis met als één van de bouwstenen de van capaciteitsknelpunten en urgente perronverbredingen. Hiermee staat Culemborg in het lijstje Knooppunten van de Toekomst. Zowel de voorgenomen ingrepen als de combinatie van een reizigers- en interwijktunnel uit het scenario bieden meekoppelkansen voor de hubonwikkeling, Hiermee ontstaan een win-win situatie voor de initiatiefnemers.

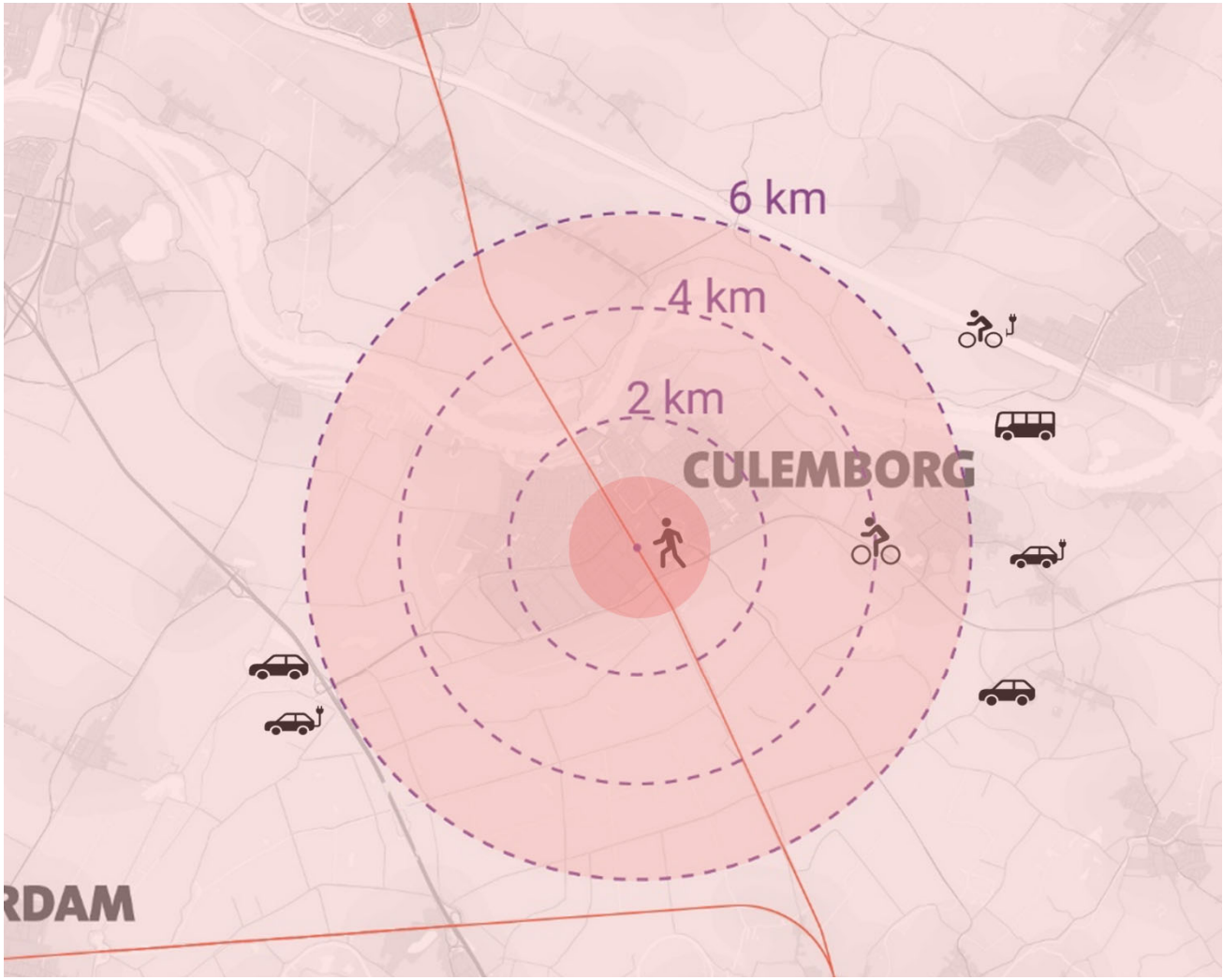
	MENUKAARTEN
Eerste stappen vanuit autonome ontwikkelingen	• Een robuuste basis
Hoofdkeuzes netwerk: Focus op de kracht van het OV	• Hoogfrequente stedenring • Versnellen naar de landsdelen • Internationaal verbinden • Kort grensoverschrijdend verbinden • OV in hoogstedelijke gebieden • Hoogwaardig OV in en tussen de regio’s
Hoofdkeuzes: Drempelloos van deur-tot-deur	• Knooppunten van de toekomst
Hoofdkeuzes: Veilig, duurzaam en efficiënt OV	• Innovatief en duurzaam

Overzicht menukaarten Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV - Nu instappen naar 2040 (Ministerie IenM)

Koppeling vervoersmodaliteiten en afstand

Het verdichten van de stad ten behoeve van wonen, vereist dat er efficiënt met ruimte en middelen wordt omgesprongen.

Het is voor deze regionale hub de uitdaging om voldoende parkeervoorzieningen op korte loopafstand van de perrons te behouden en de vindbaarheid en bekendheid ervan te vergoten. Dit betekent dat de huidige 600 parkeerplaatsen minimaal behouden moet blijven en dat huidige gebruikers, die dichtbij wonen, lopend of per fiets naar het station gaan. Het grootste deel van de automobilisten legt namelijk slechts 6 kilometer af naar het station met een zwaartepunt tussen de 2 en 4 kilometer. Verwacht wordt dat daarmee 50% van de beschikbare parkeerplaatsen vrijgespeeld kan worden zodat er meer ruimte ontstaat voor regionaal verkeer en verkeer vanaf de A2 (files vermijden).



Beoogde modaliteit in relatie tot de afstand tot de hub op basis van het zogenaamde 'STOMP"-principe": Stappen - Trappen - OV - MaaS - privé personenauto. Transport over korte afstand met de fiets wordt gestimuleerd om ruimte te creëren om voor- en natransport over langere afstand te kunnen faciliteren en ruimtegebruik te optimaliseren.

Ambitie

Vanuit de huidige situatie zijn diverse verbeteringen voor het functioneren van station Culemborg en omgeving als regionale hub voor te stellen.
In het Handelingsperspectief (ProRail, 2020) zijn al ambities voor station Culemborg geformuleerd. Deze liggen op het gebied van knoopveiligheid, bereikbaarheid, functiemenging, omgevingskwaliteit en duurzaamheid. Voor de doorontwikkeling van de regionale hub Culemborg zijn samen met de stakeholders de ambities, doelstellingen en randvoorwaarden voor hub Culemborg aangevuld. Knoopveiligheid is hierbij als randvoorwaardelijk beschouwd.

Samengevat zijn hieruit de ambities voor de ontwikkeling van de regionale hub afgeleid:



Drempelloze regionale hub

- Uitnodigende toegang; zowel in ontvangende als vertrekkende zin
- Transfergerichte focus in ontwerp
- Voldoende capaciteit om reizigers(groei) te verwerken en verspreiden
- Logische ordening ketenvoorzieningen uitgaande van reizigersperspectief
- Gedrag als ordenend element
- Voldoende transfercapaciteit en -veiligheid



Voorrang voor duurzame mobiliteit

- Vormgeving van de optimale bereikbaarheid naar herkomst en bestemming reiziger: lokaal - regionaal - boven-regionaal
- In het ontwerp worden vervoersmodaliteiten gekoppeld aan de te overbruggen afstand van en naar de hub
- In volgorde van voorkeur wordt gericht op: lopen - fietsen - OV - Mobility as a Service (MaaS) - privé personenauto



Levendige stadentree

- Overzichtelijk ontvangstdomein met actieve plinten en een warm welkom
- Verbinding tussen en aaneen hechting van stadsdelen
- Forensgerichte en -ondersteunende voorzieningen
- Creëren van een lokale bestemming en plek met identiteit

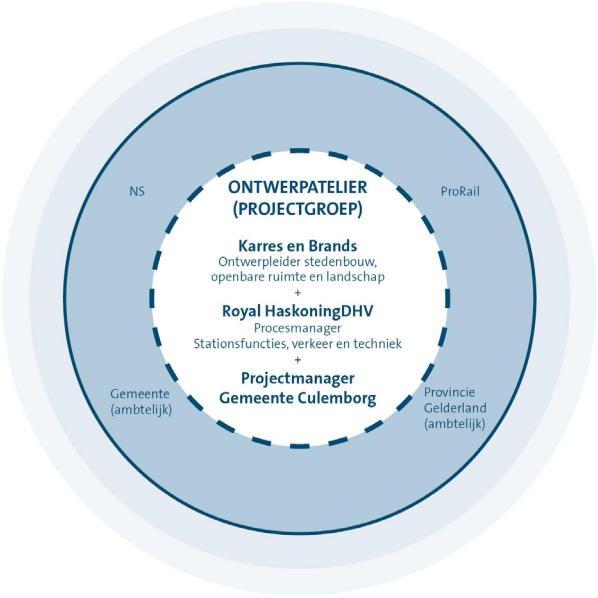


Duurzaam en toekomstbestendig

- Voorbereid op de duurzame(re) mobiliteitstransitie
- Inbouwen van flexibiliteit in zowel functies als omvang
- Aandacht voor uitwisselbaarheid en tijdelijkheid
- Faciliteren van delen van reisvoorzieningen en middelen ten behoeve van optimale beschikbaarheid versus ruimtebenutting / ruimtebeslag
- Bij inpassing in de openbare ruimte wordt rekening gehouden met het lokale energiesysteem; om de energietransitie te bevorderen en kostenbesparing te realiseren.

Afbakening

Door diverse partijen zijn al trajecten ingezet die leiden tot een verbeterde functionaliteit van de regionale hub Culemborg. Deze trajecten zoals activiteiten volgend uit het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan van de gemeente Culemborg (GVVP, 2020) of bijvoorbeeld de geplande perronverbetering door ProRail worden in dit onderzoek weliswaar benoemd, maar niet meegenomen in uitvoering of begroting.

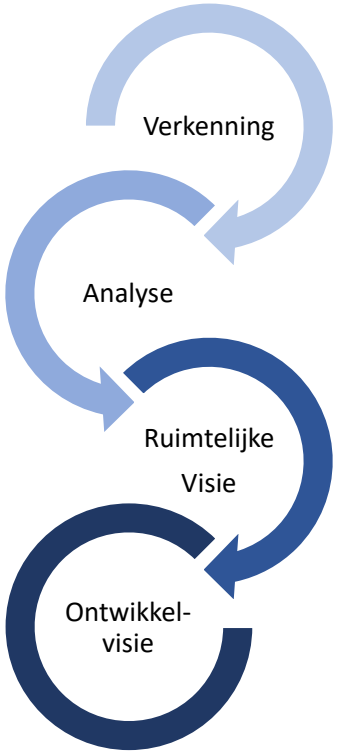


Proces

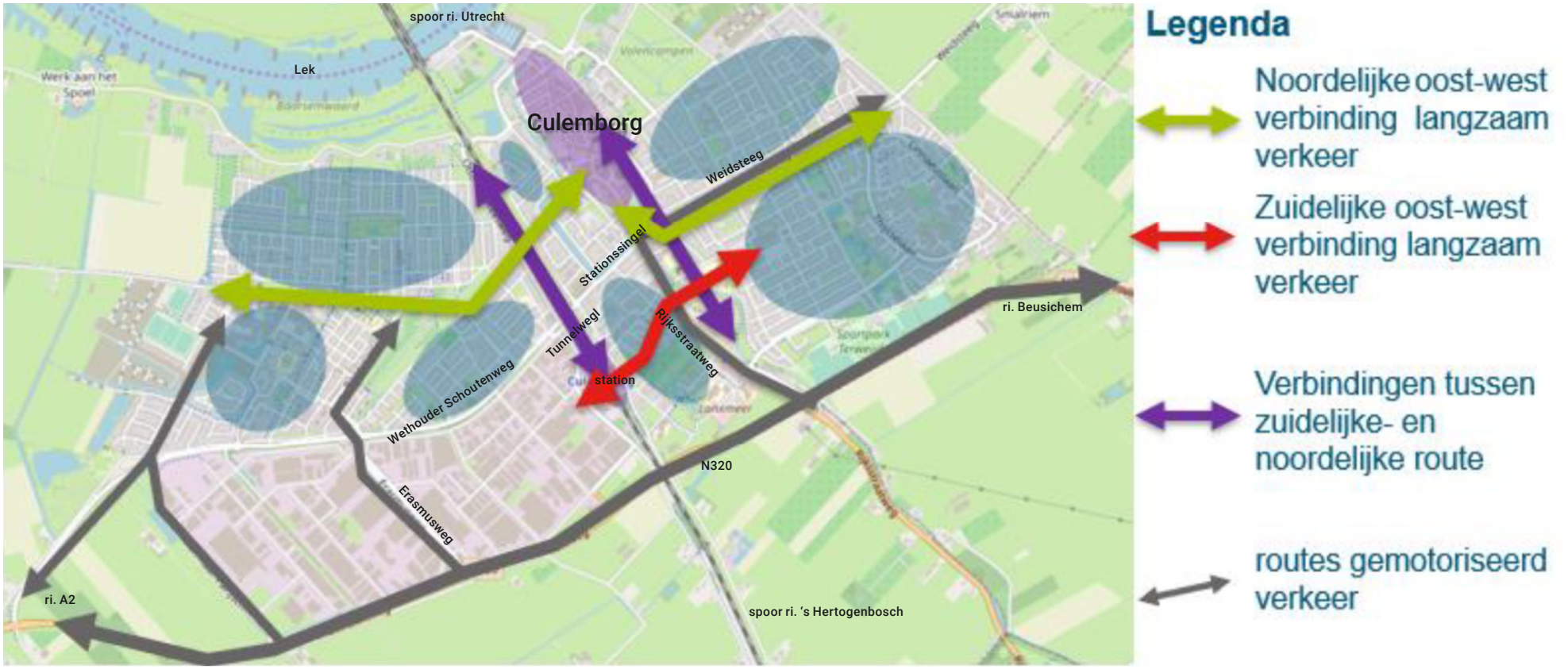
In de eerste maanden van 2021 is de integrale visie tot stand gekomen, in een multidisciplinair, interactief en iteratief proces met stakeholders en consultants. Het hart van het proces vormde een integraal ontwerpteam, waarin stedenbouw, landschapsarchitectuur en de andere primaire ontwerpdisciplines samen komen. Daaromheen was er een schil van experts die op afroep en op onderdelen input, ondersteuning en verdieping boden.

IJkpunten in het proces werden gevormd door inhoudelijke ontwerpteams, afgewisseld met ontwerpateliers waarin met de stakeholders werd afgestemd en ook de achterban van de opdrachtgevers kon worden geactiveerd.

Via een gefaseerde verkenning en analyse zijn ontwikkelmodellen ontwikkeld en bediscussieerd. Uiteindelijk zijn 2 modellen verder uitgewerkt, waarvan 1 model is gekozen als voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief wordt in dit rapport gepresenteerd. Deze twee modellen die zijn ontwikkeld zijn als bijlage bij dit rapport opgenomen.



CONTEXT



Wegenverkeerstructuur volgens Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) gemeente Culemborg (2020)

Lokale mobiliteit

Het spoor is belangrijk voor een goede ontsluiting van Culemborg, maar het vormt ook een barrière in de mobiliteit tussen oost en west Culemborg. Knelpunten in de lokale mobiliteit worden veelal gevormd door onderdoorgangen bij het spoor. Hier kruisen de langzaam verkeerroutes en routes voor gemotoriseerd verkeer.

Voor het langzaam verkeer wordt vooral ingezet op het verbeteren van de oost-west verbindingen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een noordelijke oost-west verbinding en een zuidelijke oost-west verbinding. De zuidelijke oost-west verbinding is bedacht via een interwijkverbinding ter hoogte van het huidige station (zie figuur uit GVVP op aanliggende pagina).

Van belang voor het succes van langzaam verkeerverbingen is ook de aantrekkelijkheid van de route. Onderzoek wijst uit dat de fietstijdbeleving sterk afhankelijk is van deze aantrekkelijkheid. De aantrekkelijkheid blijkt vaak nog belangrijker dan snelheid en afstand.

De wegenstructuur van Culemborg is gevormd als een kam met als doelstelling lokaal gemotoriseerd verkeer in oost-west richting zo veel mogelijk via de tanden af te leiden naar de N320. Vanwege de huidige inrichting van de wegen en het doortrekken van de Wethouder Schoutenweg (zie ook kaart volgende pagina) in zuidelijke richting vervult de as Weidsteeg – Stationssingel - Wethouder Schoutenweg onbedoeld een, in verkeerpsychologische zin, als logischer ervaren verbinding tussen oost en west. In het GVVP worden daarom maatregelen benoemd om de rotondes Weidsteeg – Rijksstraatweg en Wethouder Schoutenweg - Erasmusweg her in te richten naar een doorgaande voorrangsrichting. Één en ander ter ontlasting van het Tunnelweg tracé. Dit zal naar verwachting ook een weerslag hebben op de inrichting van het Tunnelwegtracé.

Regionale mobiliteit

De provincie Gelderland werkt met partners samen aan een netwerk van hoogwaardige fietsroutes. Tussen Zaltbommel en Den Bosch wordt een hoogwaardige fietsroute aangelegd. Tussen Culemborg en Houten wordt deze verkend inclusief een brug over de Lek. Daarnaast legt de provincie een vrijliggend fietspad aan tussen Culemborg en Geldermalsen. Tussen Houten en Utrecht ligt al een hoogwaardige fietsroute. Partners uit de regio pleiten voor het completeren van een hoogwaardige fietsroute tussen Den Bosch en Utrecht en tussen Ochten, Tiel en Utrecht. Beiden lopen via de gemeenten Geldermalsen, Culemborg en Houten.

Het station wordt ontsloten door 2 regionale bus routes van en naar respectievelijk Vianen en Tiel, en twee zogenaamde scholieren lijnen van en naar respectievelijk Lienden en Leerdam. Voor al deze lijnen vormt station Culemborg het eindstation.

Lijn 146 verzorgt een route van Vianen, via Hagestein en Everdingen, naar Culemborg. Culemborg kent 5 haltes binnen de bebouwde kom. Deze 20 minuten durende rit wordt met een frequentie van circa 1 maal per uur uitgevoerd.

Lijn 46 verzorgt een route van Tiel, via Kerk Avezaath, Erichem, Buren, Asch, Zoelmond en Beusichem, naar Culemborg. Culemborg kent 5 haltes binnen de bebouwde kom. Deze 42 minuten durende rit wordt met een frequentie van circa 1 maal per uur uitgevoerd.

Lijn 641 is een scholierenlijn van Culemborg naar Lienden, 2 ritten ’s morgens van Lienden naar Culemborg en 3 ritten ’s middags van Culemborg naar Lienden, een rit van ongeveer 45 minuten.

Lijn 650 is een scholierenlijn van Culemborg naar Leerdam, 1 rit ’s morgens van Leerdam naar Culemborg en 2 ritten ’s middags van Culemborg naar Leerdam, een rit van ongeveer 35 minuten.

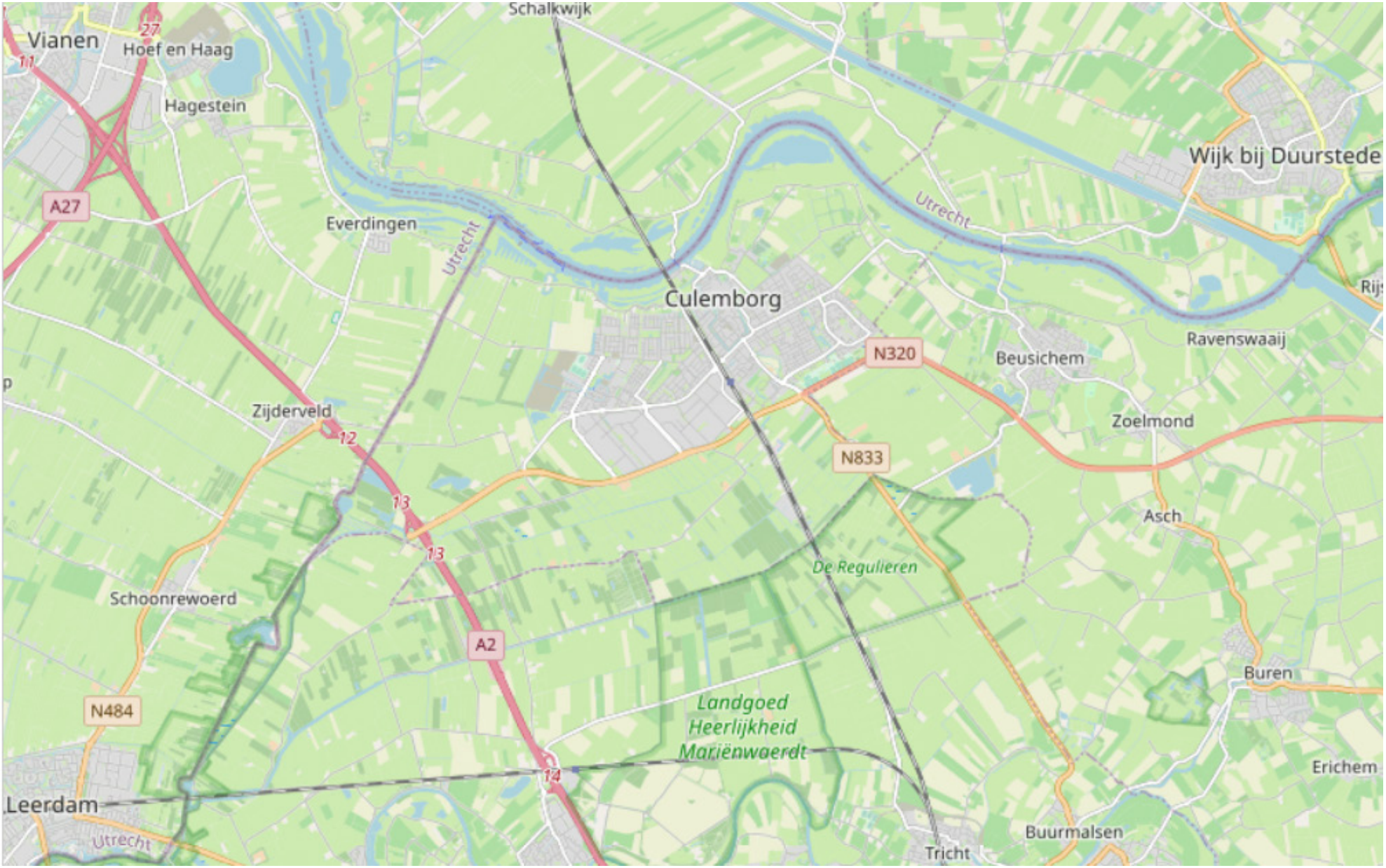
Voor de regionale en lokaal onbekende automobilist is de routering naar het station niet eenduidig.

Automobilisten vanuit met name noordoostelijke richting bereiken, gestuurd door hun navigatie of lokale kennis, veelal via de Rijksstraatweg en vervolgens over het kantorenpark en langs de onderwijslocatie, de stationsomgeving. Om vervolgens, in geval de P+R capaciteit aan de oostzijde vol is, via de Tunnelweg zich verplaatsen naar de P+R aan de westzijde. Hiermee blijft de capaciteit van de directe afslag van de N320 aan de zuidzijde van het spoor onderbenut en leidt de verspreide ligging van de P+R voorzieningen tot onduidelijkheid, onnodige verkeersbewegingen en potentieel onveilige situaties.

Voor de automobilist uit zuidelijke richting ontbreekt een dergelijke directe verbinding. Deze wordt via een directe aansluiting bij de Erasmusweg en vervolgens via de parallel aan de N320 gelegen Beesdseweg richting de P+R westzijde gestuurd.

Gezien de lange termijn voordelen, maar ook het verkeerspsychologische effect van niet te hoeven wachten, wordt voor deze aansluiting een rotonde geadviseerd ter hoogte van de huidige, enkelzijdige aansluiting in de N320.





Culemborg in regionaal perspectief

Mobiliteitsgedrag en -transitie

De komende decennia zal ons mobiliteitsgedrag verder veranderen. Het verdichten van de stad ten behoeve van wonen, vereist dat er efficiënt met ruimte en middelen wordt omgesprongen. Daarin past geen beeld van een privé auto die 80% van de tijd onbenut de schaarse parkeerplekken bezet. Datzelfde geldt voor stallingsruimte voor fietsen, waarbij de inefficiënte stapeling van zowel privé fietsstalplekken als deelfietsstalling moet worden voorkomen. Efficiëntie ontstaat als inkomende en uitgaande stromen aan elkaar verbonden worden. Wat weer beter mogelijk is als diverse gebruikersgroepen aan elkaar verbonden worden.

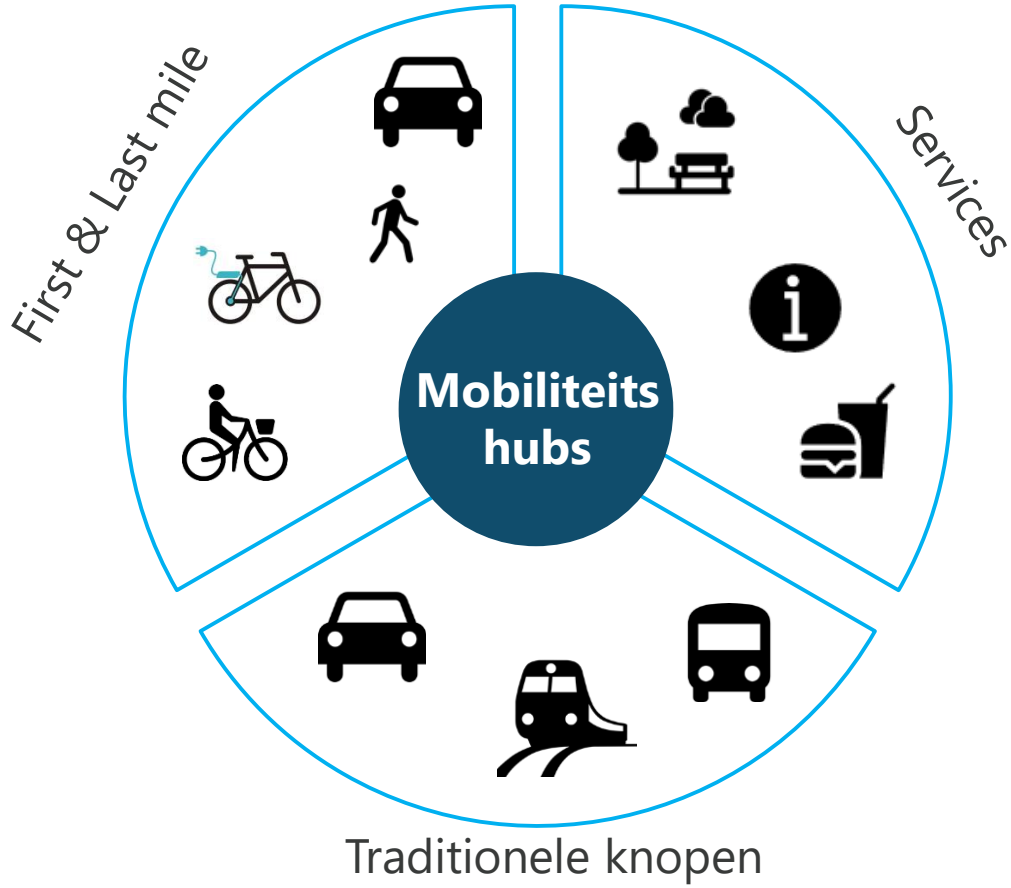
Waar nu vaak nog een focus ligt op bezit, zal de focus meer en meer verschuiven naar gebruik. MaaS sluit aan bij een ontwikkeling die al gaande is: vooral de jongere consument vindt bezit, zoals een eigen auto, minder belangrijk (I&W). Hierdoor neemt de flexibiliteit in modaliteitsgebruik toe en kan – afhankelijk van de omstandigheden - de reis op maat worden ingericht. Dit betreft zowel een toename in het gebruik van gedeelde mobiliteit als het gebruik van faciliteiten tijdens de reis. De verwachting is dat we (nog meer) afstappen van de continue reis van vertrekpunt naar aankomstpunt, maar de reis combineren met afspraken, beeldschermvergaderingen, ophalen van een pakketje of simpelweg boodschappen doen.

Digitale tools zullen ons steeds meer en beter in staat stellen onze reis zo efficiënt mogelijk in te richten; bijvoorbeeld wanneer even een trein te wachten en de drukte nuttig te omzeilen door even dat rapport door te nemen, wat alternatieve reistijden zijn bij gebruik andere modaliteiten of de melding van vertraging en dat we ons dus minder hoeven te haasten of nog even kop koffie kunnen nemen of dat telefoontje kunnen plegen.

We moeten derhalve rekening houden met ruimtebeslag en een leefbare, gezonde stad. De historische impuls om de automobilist op de eerste plek te zetten in en rond de hub, verdwijnt. Voetganger en fietser krijgen als gezonde en best in te passen mobiliteit de meeste ruimte. De actieradius van fietsers zal sterk toenemen door een nog bredere inzet van e-fietsen. Vervolgens wordt ruimte gegeven aan collectieve voorzieningen als OV en deelmobiliteit in alle mogelijk (nieuwe) vormen. Hierbij ligt de nadruk op elektrisch gedreven, lokaal uitstootloze mobiliteit. De rij wordt gesloten met de privé- auto, die feitelijk onderaan de ladder staat. Kanttekeningen zijn dat (1) uiteraard bereikbaarheid voor minder validen te allen tijde gegarandeerd blijft en (2) vanwege de regionale hub functie de P+R een directe link met het provinciale wegennet vereist, zonder hinder of onveilige situaties te veroorzaken.

Collectivering is dus key. Samenvoegen van auto's, fietsen, parkeerplaatsen, stallingsplekken, maar zelfs ook werkvoorzieningen e.d. maakt het mogelijk om de benuttingsgraad (aantal gebruikers per functie in de stationsomgeving per dag) zo hoog mogelijk te krijgen. Daarmee blijft het aanbod op peil terwijl het ruimtebeslag afneemt ruimte ontstaat voor prettig wonen, werken en verblijven, en de gewenste reuring wordt gecreëerd.

UITWERKING AMBITIES: ONTWERPRICHTLIJNEN

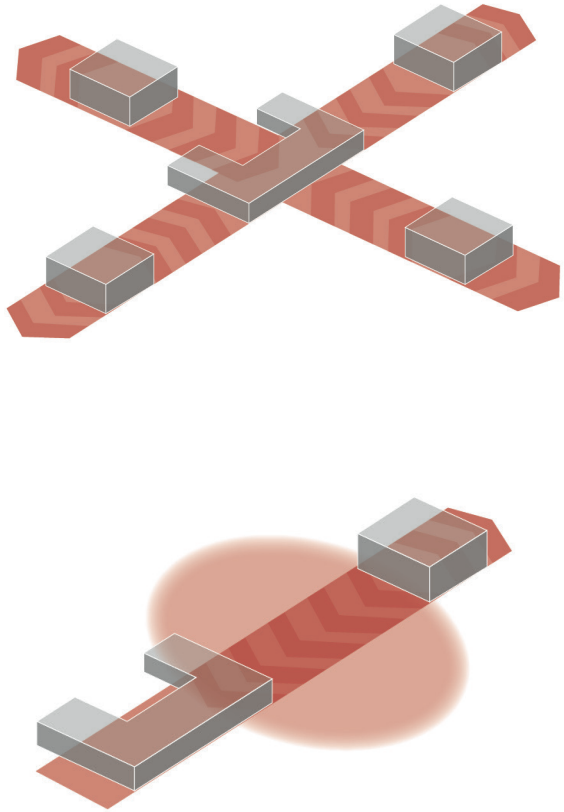

First & Last mile
Services
Mobiliteits hubs
Traditionele knopen

Drempelloze regionale hub

De regionale hub moet naadloos aansluiten bij de behoefte van de reiziger en geen barrières opwerpen bij de wisseling in modaliteiten. Dit stelt eisen aan de inrichting, vormgeving en bewegwijzering in en rond het station. Zo moeten door logische ordening en vormgeving de reizigers bijna intuïtief zijn/haar weg, richtingen en bestemmingen vinden, publieke modaliteiten zo dichtbij mogelijk worden gesitueerd, en gebruik zo simpel mogelijk.

Dit betekent onder meer dat deelmodaliteiten een voorrangspositie in stallingen krijgen. Dit maakt het niet alleen eenvoudig voor de aankomende reiziger; het biedt de vertrekkende reiziger die van deze faciliteiten gebruik maakt, voordelen. Ook werkt de deelmobiliteit (leen- en ruildynamiek) positief op de benodigde laadinfrastructuur voor e-mobiliteit.

Faciliteiten gericht op de reiziger moeten daarom zo dicht mogelijk bij zijn/haar route moet worden gepositioneerd om ‘rondjes’ en afdwalingen zo veel mogelijk te voorkomen.



Voorrang voor duurzame mobiliteit

We maken een onderscheid in herkomst en bestemmingen van reizigers, waarmee we sturen in de gewenste modaliteiten.

Voor lokale reizigers focussen we ons op voetgangers en fietsers. We zetten daarbij optimaal in op deelfaciliteiten. Daarmee houden we de hub (en daarmee de interne reistijden) beperkt en overzichtelijk. Ook geven we K+R en bus-OV een heldere, zichtbare plek.

Door voldoende hoogwaardige fietsenstalling te realiseren, proberen we de transitie van (privé-) auto naar (e-)fiets en (e-)deelfiets een impuls te geven. De vereiste van een veilige, overdekte en afdoende laadfaciliteit vullen we in.

Voor- en natransport met privé-auto wordt, in tegenstelling tot voor en natransport met een (e-)deeltaxi en (e-)deelauto, ontmoedigd door middel van gedifferentieerde parkeertarieven.

Voor regionale reizigers focussen we op een kwalitatief hoogwaardige afwikkeling van bus-OV, voldoende faciliteiten voor e-bikes en scooters, en parkeerfaciliteiten voor auto’s. Ook hier wordt in tarief gedifferentieerd, afhankelijk of sprake is van deelmobiliteit.

Daarnaast richten we ons nadrukkelijk op de bovenregionale reiziger die met de juiste informatie en met een directe aansluiting en route naar de P+R voorziening binnen 10 minuten op het station staat.

Voor regionale en A2- autoreizigers wordt de P+R in het stationsgebied aan de zuidwestzijde ontsloten om verkeer vanaf de N320 zo snel en efficiënt mogelijk naar en van de hub te leiden.

Zowel de verschuiving in modaliteit als de verschuiving van bezit naar gebruik, is randvoorwaardelijk voor een goed functionerende hub. Minder bezetting van P+R plaatsen door lokale reizigers betekent meer ruimte voor regionale en boven-regionale reizigers.
Voorkomen moet ook worden dat het succes van fietsmobiliteit resulteert in uitgebreide stallingen waar fietsen de hele dag gestald staan.
Zowel verschuivingen in modaliteit als deel mobiliteit zullen de hub adem- en anticipatieruimte moeten geven en ongebreidelde vraag naar groei van stallingen moeten voorkomen.

De ambitie voor de 'verkleuring' van mobiliteit naar en van de regionale hub wordt op de afbeelding hieronder geschematiseerd (huidige stromen op basis van het Handelingsperspectief, 2020).

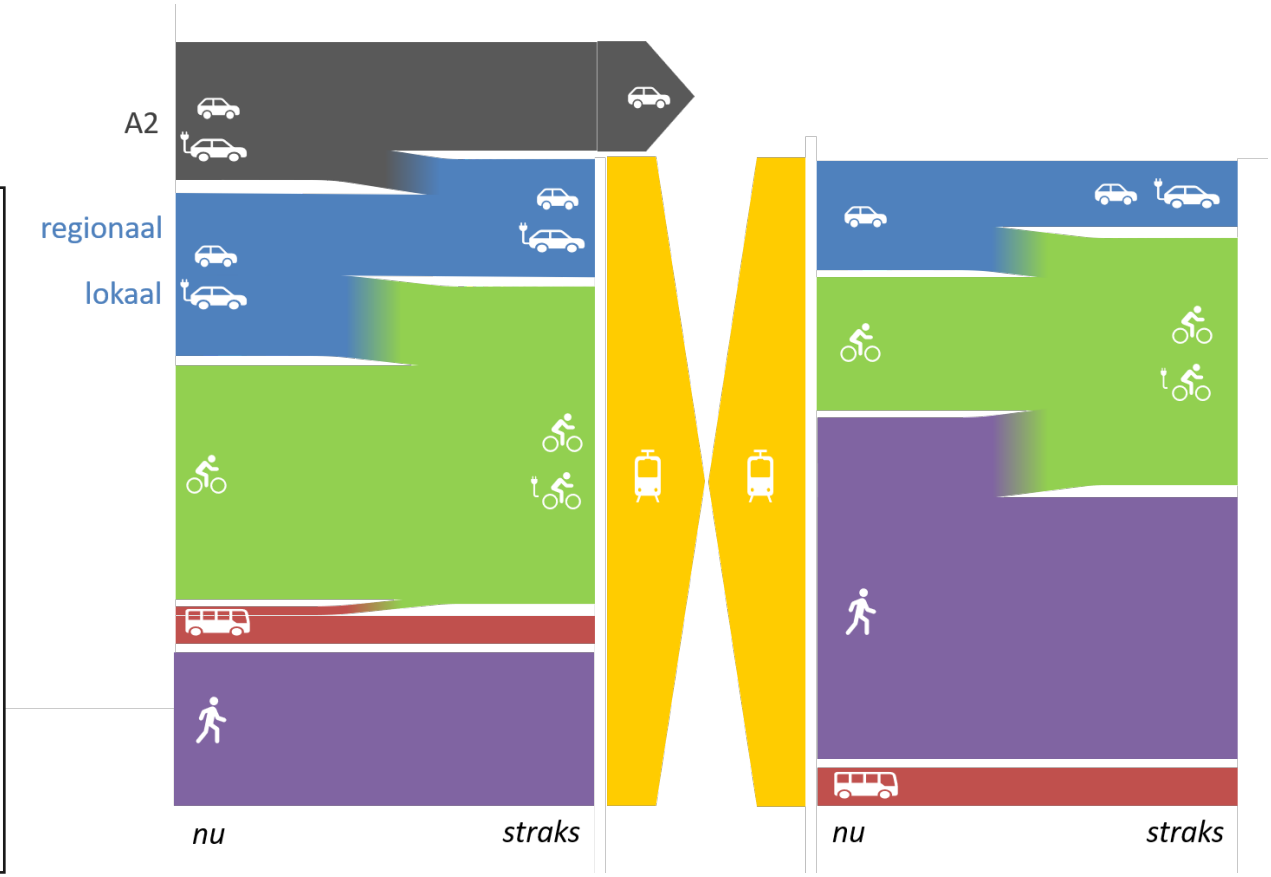
Toelichting op de figuur:

Linkerzijde: vertrekkende/naar de hub toe bewegende reizigers

- *we willen meer reizigers verleiden gebruik te maken van de (elektrische) fiets; met name voor lokaal verkeer*
- *de ruimte die daardoor ontstaat willen we gebruiken om bovenregionale automobilisten te verleiden gebruik te maken van de hub om sneller en confortabeler de binnenstad van de A2 steden te kunnen bereiken*

Rechterzijde: aankomende/van de hub af bewegende reizigers:

- *we willen meer reizigers verleiden gebruik te maken van de deelfietsen en e-bikes. Dat verlicht de parkeerdruk op en daarmee de benodigde omvang van de fietsenstallingen:*
  1. *voetgangers kunnen worden verleid gebruik te maken van fietsen i.p.v. lopen (snelheid)*
  2. *K+R bewegingen kunnen deels worden vervangen door deelfietsfaciliteiten*



Levendige stadsentree

De regionale hub en omliggende faciliteiten hebben een dubbelfunctie: een logisch en intuïtief vormgegeven hub, gecombineerd met een aantrekkelijke stedelijke omgeving waar het ook voor de niet-reiziger goed toeven is. Het omgevingsdomein wordt omsloten door bebouwing met actieve plinten. Ter voorkoming van concurrentie met de binnenstad wordt hierbij gefocust op forensgerichte en -ondersteunende voorzieningen zoals koffie- en food-to-go, supermarkt, horeca, fietsenreparatie, schoen- en tasreparatie, pakketkluizen en/of haal- en afgiftepunt, et cetera. Deze commerciële activiteiten worden door derden geëxploiteerd.

De hub vormt, met een tunnel als interwijkverbinging, een nieuwe verbinding tussen Culemborg Oost en West; zowel fysiek als (fiets)verkeerstechnisch. Voor de reiziger, voetganger en fietser vormt de westzijde van de hub de smaakvolle entree naar een nieuw stukje Culemborg: woongebied Pavijen.

Rond de hub kan worden gewoond. We richten ons daarbij op bewoners die meerwaarde zien in het wonen in een stedelijke omgeving met alle vervoersmodaliteiten onder handbereik. Privé autobezit wordt daarom ontmoedigd. Om dominantie van auto's in het straatbeeld te vermijden, maar juist voetgangers en fietsers alle ruimte te geven, vindt bewoner- en bezoeker parkeren plaats in een centraal gebouwde multifunctionele parkeervoorziening.

Duurzaam en toekomstbestendig

De regionale hub Culemborg wordt ontwikkeld in een periode van transitie. Hierom moeten gebouwen flexibel zijn in functie en omvang van de functie. Met name parkeerfaciliteiten dienen flexibel te kunnen worden ingezet. Toename van fietsbewegingen zal gebalanceerd moeten worden met deelmobiliteit. Hetzelfde geldt voor het succesvol aantrekken van bovenregionale reizigers dat gebalanceerd moeten worden met een verschuiving naar de fiets als voor- en natransport en toename van deelmobiliteit. Parkeer- en stallingsvoorzieningen dienen voorbereid te zijn op 'smart use'. Zo zal de bezoeker van de supermarkt, een lokale forens en een bovenregionale reiziger, wanneer de systemen daarvoor beschikbaar zijn, een gedifferentieerd tarief moeten kunnen berekend. Datzelfde geldt als de P+R, vanwege succesvolle doorontwikkeling van deelmobiliteit, parkeerfaciliteiten kan bieden aan bewoners van het omliggende Pavijen.

Afhankelijk van de balans tussen vraag en aanbod dienen vervolgens parkeergebouwen die overtollig zijn, omgezet kunnen worden naar andere functies.

De realisatie van hubs levert tevens een bijdrage aan de bredere energietransitie en "vergroenen". Bij de locatiebepaling en inpassing in de openbare ruimte kan rekeningen gehouden worden met de behoefte van zero-emissie voertuigen aan duurzame energiedragers en veranderingen in het lokale energiesysteem. Door hier actief rekening mee te houden kunnen synergievoordelen en kostenbesparingen worden behaald.



Impressie 'levendige stadsentree' (Karres+Brands: de Hoef, Amersfoort)


WC Terweijde
Centrum
Station
Autoroutes
WC Terweijde
Centrum
Station
Fietsroutes
WC Terweijde
Centrum
Station
5 min
10 min
15 min
Loopafstanden

STAD



Een stad met veel kleuren



Chopinplein Terweijde



EVA-Lanxmeer



Parijsch

Identiteit

Men kan de harde waarden van een stad niet benoemen zonder eerst de zachte de revue te laten passeren. De stedelijke identiteit van Culemborg vormt de basis voor alle voorstellen die in deze visie gedaan worden. We bouwen voort op de bestaande kennis zoals die is beschreven in o.a. “Culemborg onder de oppervlakte” en “Culemborg Stroomt” waarin analyses worden gemaakt ,en conclusies worden getrokken ,over het DNA van Culemborg en die de bouwstenen zijn voor een visie op de stad.

Culemborg is een stad met vele gezichten. Het is een oud stadje, met een historisch centrum dat trots is op zijn tradities. Het is een plek in het weidse Hollandse rivierenlandschap met zijn grootschalige structuur van dijken, rivier en uiterwaarden. Het is ook een stad van maken en pionieren, zoals de meubelindustrie. EVA-Lanxmeer is een voorbeeld van pioneren op gebied van duurzaam wonen en heeft daarmee ook landelijke bekendheid verworven.
Tot slot is het is ook een miniatuur van Nederland. Niet een gemiddelde stad, maar eentje met grootstedelijke en dorpse kenmerken tegelijk, met de sociale en infrastructurele problematiek die daarbij hoort.

Deze context biedt kansen en uitdagingen voor de visie, die in essentie een ruimtelijke is. Die kansen en uitdagingen benoemen we dan ook onder de ruimtelijke opgave.



Uiterwaarden



Historische binnenstad



De Markt



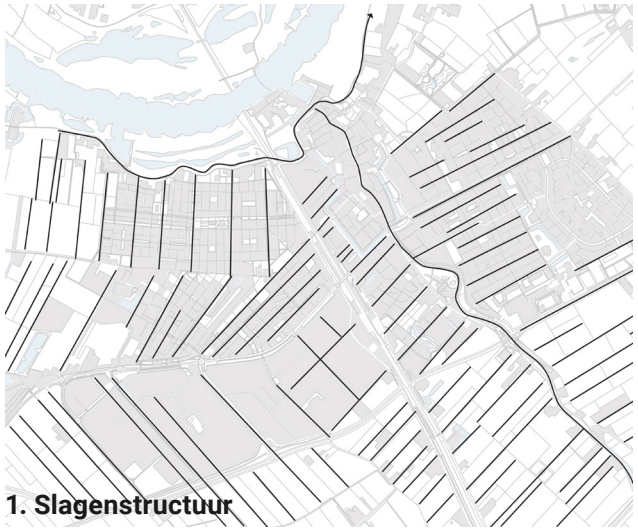
Lekbrug

Stedelijk weefsel

Het is belangrijk om te begrijpen wat de essenties van Culemborg als Stedelijk complex. Hoe is het stedelijk weefsel opgebouwd in lagen?

1. Het slagenlandschap van het riviergebied is dominant aanwezig en heeft de stad sterk gevormd. Culemborg is daarin niet uniek, daar vele Hollandse steden dit hebben. Maar bijzonder is wel dat dit vrijwel over het gehele grondgebied leesbaar is en deze lijn lang doorlopen. Op sommige plekken vindt er een draaiïng plaats of ontstaat er een gelijkwaardig grid, zoals bij Pavijen oost.

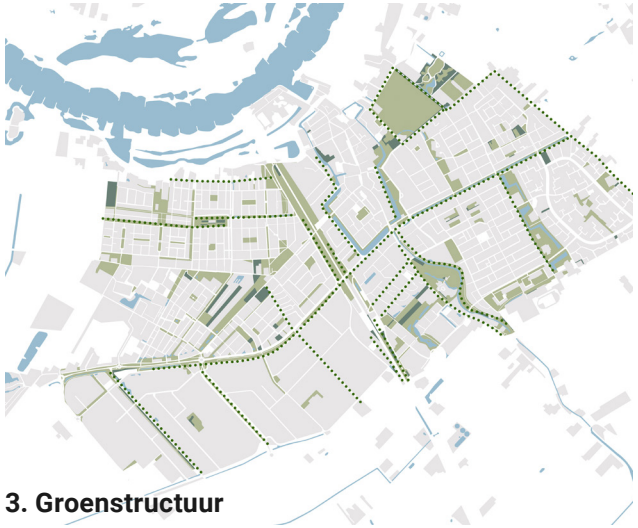
2. Een tweede laag is die van de hoofdinfrastructuur. Het spoortracé, in noord-zuidrichting met zijn zones er om heen snijdt de stad in twee stukken. De as van de Wethouder Schoutenlaan-Stationssingel die in oost-west richting volledig doorloopt is de grootste auto verbinding en zorgt voor een tweede opdeling. Zo ligt Culemborg feitelijk in vier kwadranten. Enerzijds vormen deze grote transportassen sterke barrières. Niet voor niets ligt op het kruispunt van de twee het meest complexe verkeersknooppunt, de Tunnelweg met rotonde aan de ene kant en de ovonde aan de andere zijde. Anderzijds geven deze assen een duidelijke oriëntatie en bieden ze houvast.



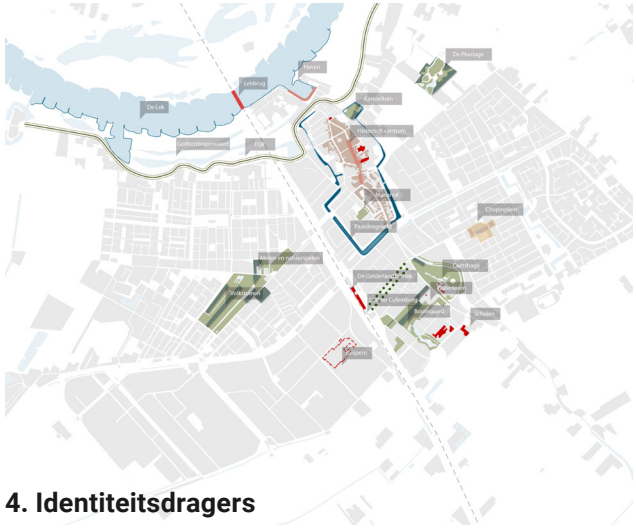
1. Slagenstructuur



2. Hoofdassen



3. Groenstructuur



4. Identiteitsdragers

3. Het groen van Culemborg vormt de derde laag. Het dringt op veel plekken de stad in vanuit het landschap. Soms als fragment en soms als groene wig, zoals rondom de spoordijk vanuit de uiterwaarden. Dit geeft een landelijke karakter aan het stedelijk systeem.

4. De laatste laag verbindt cultuur met infrastructuur. Het is de laag van de Culemborgse parels. Dragers van cultuur, identiteit en ijkpunten in de stad: de markt, stadhuis, de molen Bolderburen, de watertoren, de kasteeltuin en de Gelderlandfabriek. Deze reeks wordt aangevuld met minder evidente plekken, die nieuwe ankers kunnen worden zoals het winkelcentrum van Terweijde en de Gispen fabriek. Tezamen vertellen ze het verhaal van Culemborg.

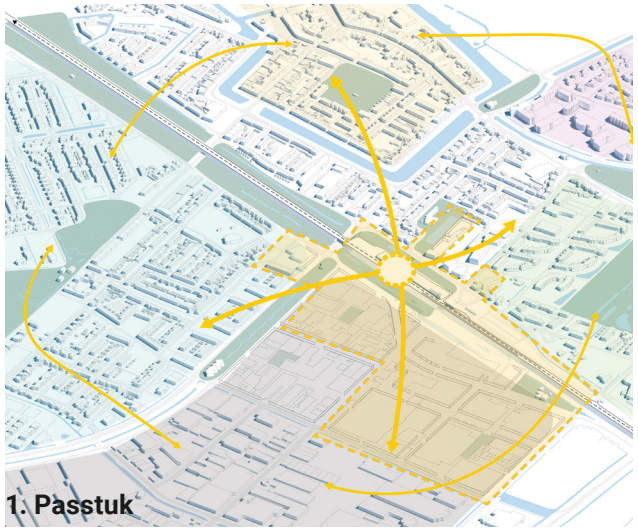


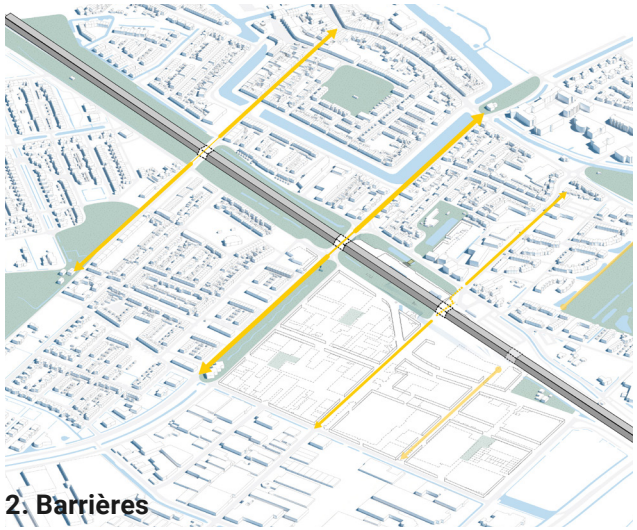
Ruimtelijke opgave

Gegeven de opgave die er ligt op mobiliteit en de stedelijke context: wat zijn nu de specifiek ruimtelijke-functionele opgaves die daaruit voortkomen voor het stationsgebied en Pavijen?

1. Ten eerste is het plangebied een passtuk in de stad, een stukje die de gehele puzzel compleet maakt. In ruimtelijke zin betekent dit dat het aan alle kanten moet reageren op zijn omgeving en de omliggende stadsdelen aan elkaar moet hechten. Ook in functionele zin kan het een bijdrage aan de stad vormen, door naast woonprogramma, ruimte te bieden voor bijvoorbeeld, culturele en maatschappelijke, recreatieve functies die de hele stad en rivierenland bedienen zonder dat de plek gaat concurreren met het centrum.

2. Een tweede belangrijke opgave is het opheffen, c.q. verminderen, van de barrières. Met name tussen oost en west. De fysieke verbindingen verlopen via figuurlijke muizengaten. Dat is niet alleen verkeerskundig problematisch maar ook voor de mentale verbinding tussen de stadsdelen. In dit plangebied zijn de verbeteringen op dat vlak gericht op twee locaties: de Tunnelweg en de stationspassage.







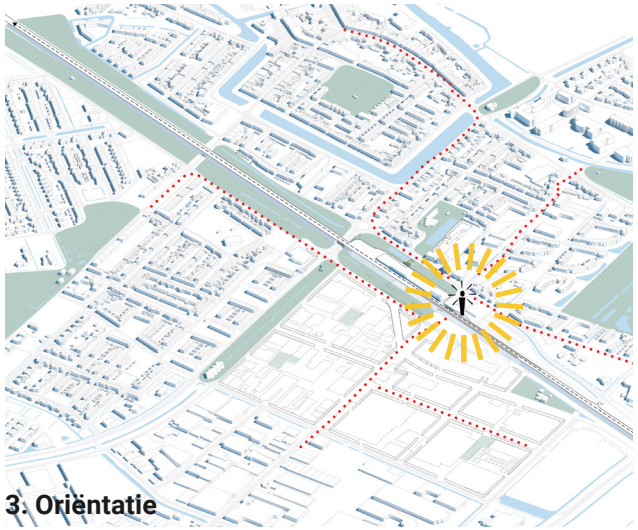
Station en Gelderlandfabriek



Tunnelweg: bottle-neck van de stad

3. Het oriënteren vanaf het station zelf is een derde specifieke opgave. Aangekomen bij het station zal het een onbekende reiziger niet altijd duidelijk zijn waar hij heen moet, zeker bij de parkeerplaatsen aan de westzijde. De oostzijde voelt iets welkomer aan, maar biedt vanaf het stationsplein geen aanknopingspunten om te weten waar de binnenstad is. De voor en achterkanten van het station zijn evenmin verbonden door openbare ruimtes zodat er geen voetgangers of fietsersstroom is, die richting geeft. De situatie biedt veel aanleiding om de oriëntatie te verbeteren middels ruimtelijke ingrepen.

4. Het laatste thema is, in relatie tot bovenstaande punten, een extra kans. Het vervlechten van de stad gebeurt niet alleen via structuren en overgangen, Maar ook door plekken. Het “place-making” begint met de bestaande potentie te herkennen. Plekken die strategisch liggen en die een onbenutte potentie hebben. Een sterk voorbeeld is de strook tussen Gelderlandfabriek de parallelweg Oost. Daar kan de overmaat, groen, water en bebouwing komen die de loop naar de binnenstad begeleiden. (Onder de paragraaf ‘Verbinding binnenstad’ meer hierover.) Zeker als Pavijen gaat transformeren kan er een herkenbare reeks van bijzondere openbare plekken gemaakt worden.



3. Oriëntatie



4. Plekken



Parkeerterrein aan de westkant : biedt weinig orientatie



Stationstraat: potentie voor place-making

De ruit

Ordenend principe

Alle nieuwe ruimtelijke ingrepen zullen elkaar moeten versterken en bijdragen aan de genoemde opgaven. In het Culemborgse grid, zoals eerder omschreven is, ligt rondom de knoop van de twee hoofdassen een latente secondaire structuur, die de relatie tussen de stadsdelen kan ordenen.
Deze ruit wordt gevormd door vier zijden:

- Zandstraat-Lanxmeerstraat
- Meerlaan-Frederik van Eedenlaan-Industrieweg
- Randweg-Wijsenbeekweg
- Landzichtweg - Vianensestraat - Prijssestraat

Met een verbinding tussen Frederik van Eedenlaan en Industrieweg, via het station zou deze ruit gecompleteerd worden. Door in te zetten op die ruit als verbinder voor langzaam verkeer ontstaat een herkenbare infrastructurele drager die de knoop Tunnelweg ontlast, en tegelijk rechtstreekse relaties maakt tussen de vier kwadranten van Culemborg. Daarbij worden de hoekpunten van de ruit: centrum, Parijsch, Pavijen en Terweijde met elkaar verbonden.

Dat betekent niet dat het autoverkeer hier verdwijnt, maar wel dat de ruimte en het comfort voor fietsers en voetgangers op deze ruit wordt verbeterd. Het betreft straten en lanen met uiteenlopende karakters, dus er zal maatwerk verricht moeten worden om herkenbaarheid van de ruit te borgen terwijl het ingepast wordt in de steeds wisselende context. Als dat goed gedaan wordt, kan het een verbinder worden van stadsdelen, van identiteiten en van plekken, en krijgt het op een duur een prominente plek in de mental map van de Culemborger.



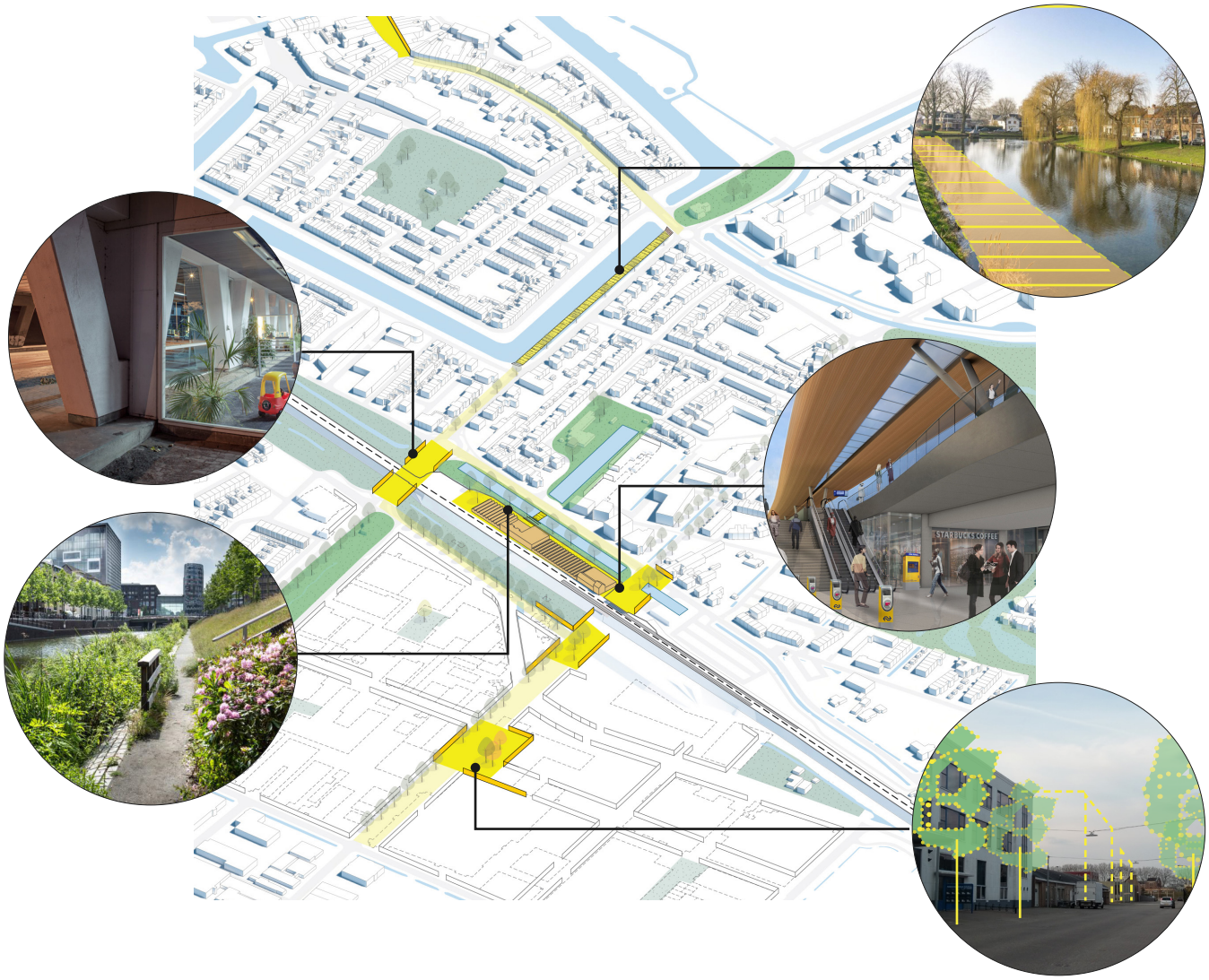
Verbinding binnenstad

Schakeling van plekken

Er lopen geen rechtstreekse lijnen tussen de binnenstad en het station. Men zal altijd minstens één keer een hoek om moeten. Die verbinding verloopt via een reeks van afzonderlijke plekken. Het is zaak om deze plekken zo herkenbaar en aantrekkelijk mogelijk te maken waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande kwaliteiten. Met name voor de voetganger, dient de kortste tour begeleid te worden door plekken die het stilstaan waard zijn. Daarmee worden straten niet alleen infrastructurele voorziening maar maken ze ook stad. Vanuit het station naar de binnenstad zijn o.a. de volgende plekken kansrijk.

- Stationsplein: kansen voor een clustering van stationsfuncties voor passanten, de kop van de Gelderlandfabriek met zitplekken op talud en horecafunctie
- Parallelweg Oost. Hier wordt het water uitgebreid tot een volwaardige gracht. Ter hoogte van Houtvijver en pleintje Gelderlandfabriek kan een koppeling gemaakt worden tussen twee plekken door het water en groen door te trekken en een verbijzondering van de openbare ruimte (zoals zittrap en vlonder) met veel groen te realiseren.
- Op de stationssingel ontbreekt het aan ruimte voor de voetganger. Een steiger in de Singel kan hier zowel de doorgang bieden als plekken aan het water maken.

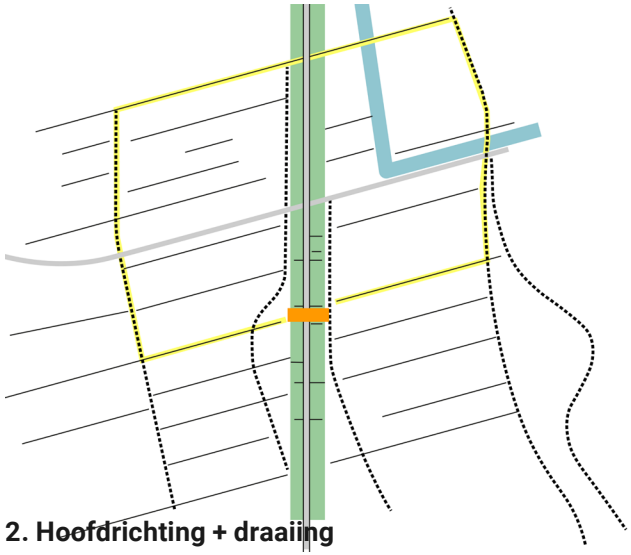
De reeks van plekken zal aan de andere zijde van het station voortgezet worden richting Pavijen in de vorm van een reeks van pleinen.



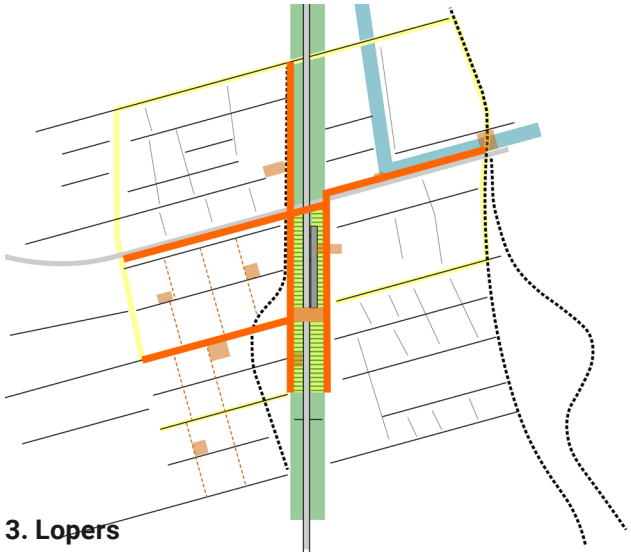
VISIE



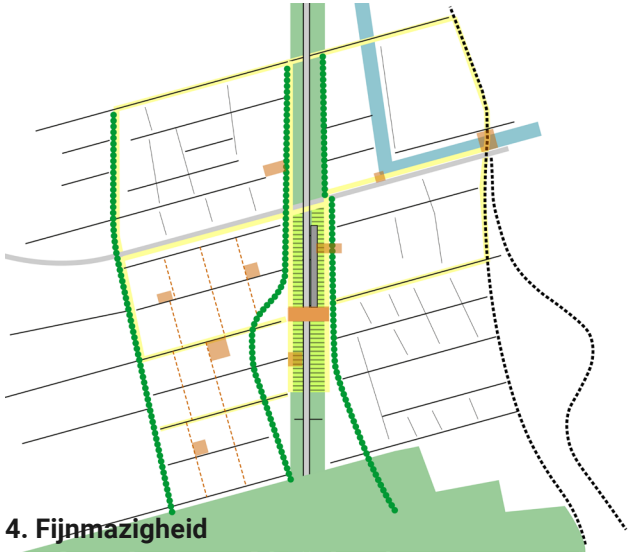
1. Ondergrond



2. Hoofdrichting + draaiing



3. Lopers



4. Fijnmazigheid

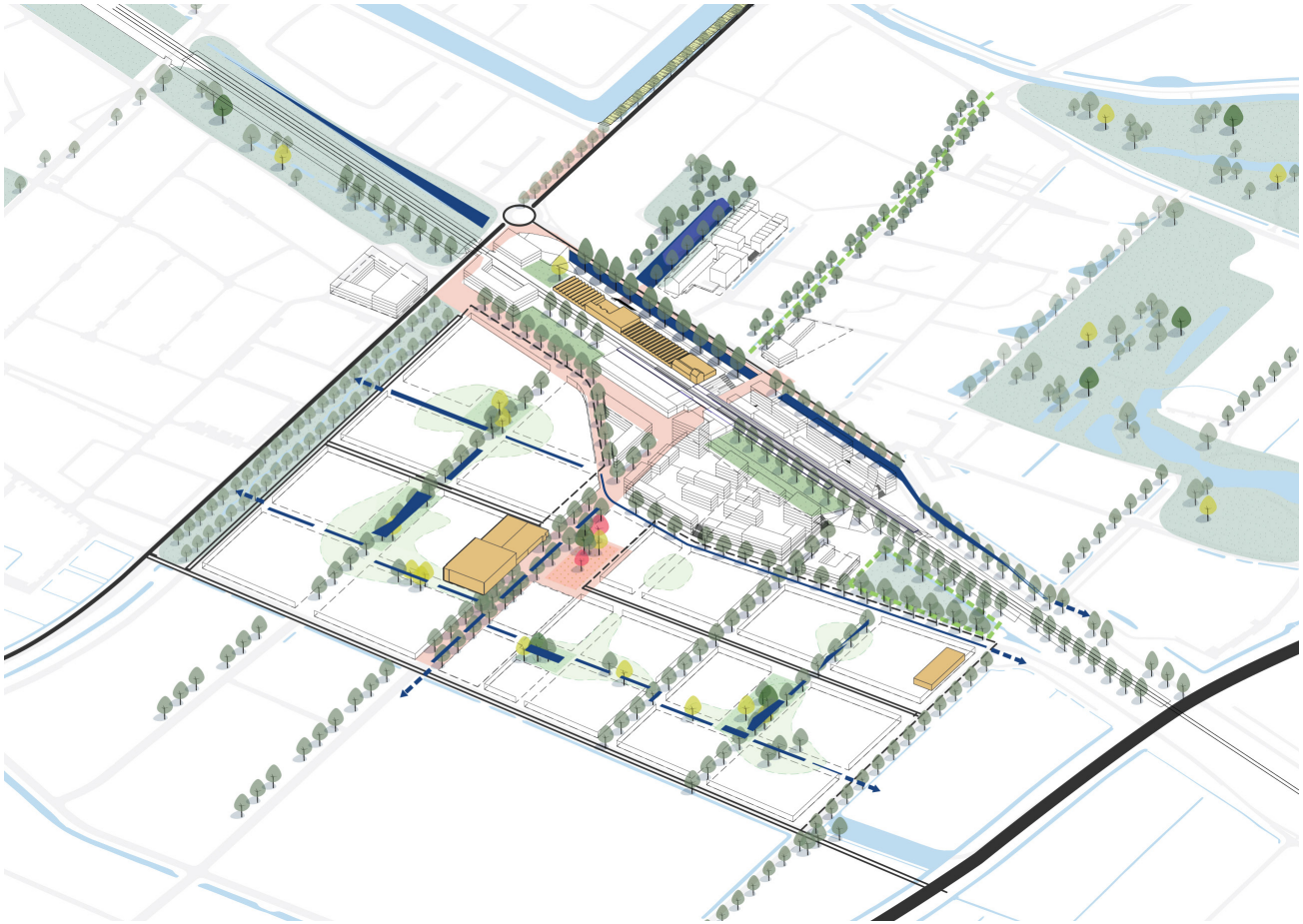
Planopbouw

1. De basis voor de planstructuur is de bestaande ondergrond. Het samenkomen van twee richtingen van het stedelijke slagenlandschap in Pavijen leidt logischerwijs naar een helder grid.

2. In de directe zone langs het spoor liggen gebouwen, taluds, overgangen en tunnels parallel of haaks op het spoor. Dit is aanleiding om de dominante richting van het slagenlandschap te onderbreken. Daardoor wordt ter plaatse van het station een licht gedraaid plein gemaakt aan de binnenruit. Daarmee wordt zijn bijzondere functie en ligging benadrukt. Fietsers kunnen niet achteloos doorgaan maar remmen af en maken een kleine bocht op het oostelijk stationsplein

3. Vanaf het station worden de lopers, of promenades, naar de oude stad als tentakels uitgestrekt. Ze volgen de richtingen van de omliggende structuur en worden begeleid door groen. Het grid in de spoorzone wordt wisselend ingevuld met groen en bebouwing.

4. Het grofmazige grid wordt verder verfijnd door nieuwedwarsstraten, pleinen en parken in te voegen. Daarmee wordt de schaal van een stedelijke woonomgeving geïntroduceerd.





Luwe groene binnenwerelden



Tweede maaiveld maken op introvert programma. Erasmus MC, Rotterdam.



Havenkartier, Deventer. Menging van oud en nieuw, wonen en werken



Impressiebeeld De Hoef, Amersfoort



Stapeling functies. De Citadel Almere

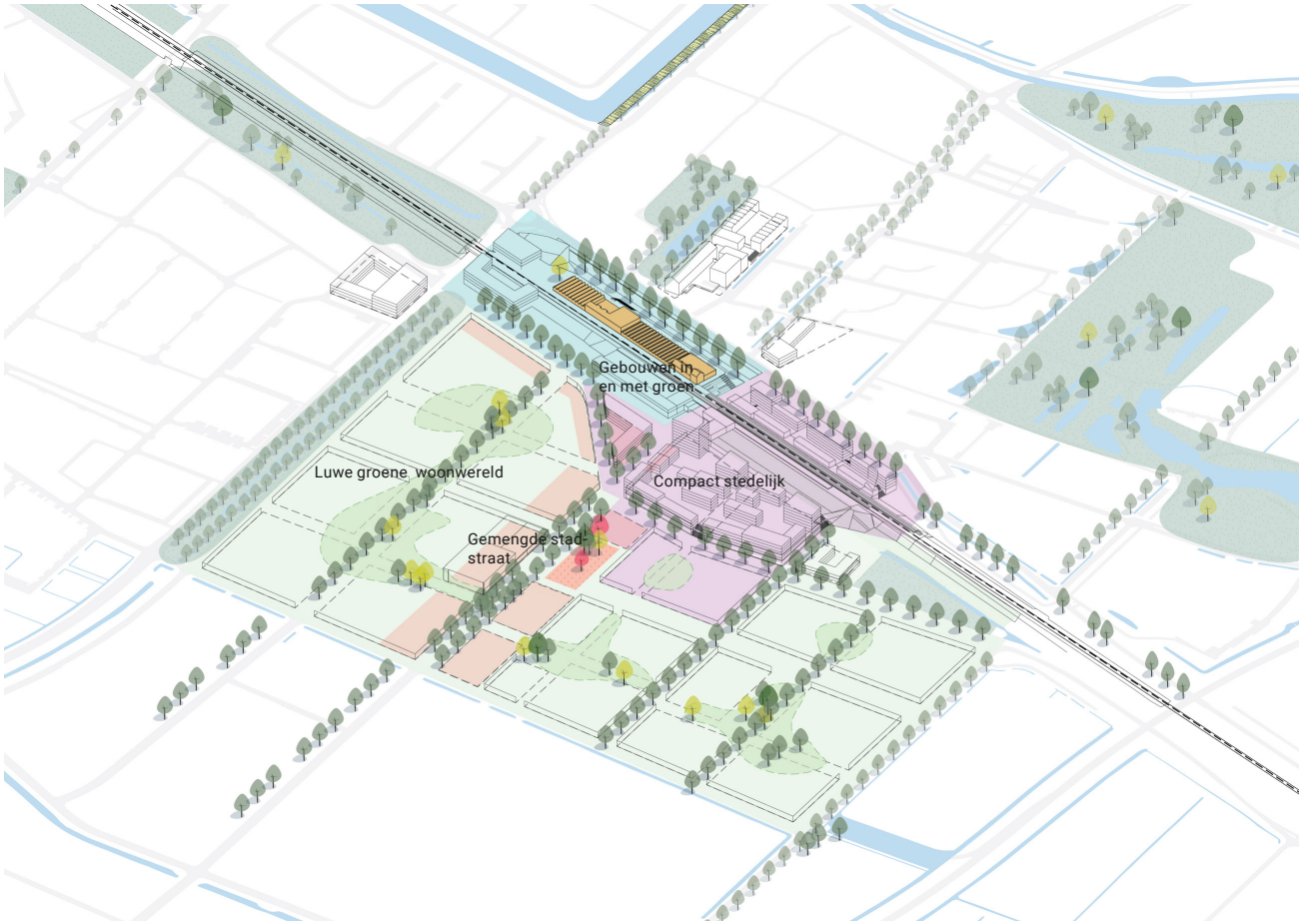


Dru Industriepark, Ulft

Sferen

Het stationsgebied heeft een grote potentie zich te ontwikkelen tot een aangenaam woongebied dat gemengd wordt met station- en bedrijfsfuncties en daarnaast een maatschappelijke, culturele en recreatieve programma herbergt. De inpassing van de parkeervoorzieningen en de hoogteverschillen vergen slimme oplossingen van een dicht woonprogramma met dubbelgebruik. Daarmee ontstaat een wereld van verschillende maaiveldniveaus naast hergebruikt bebouwingen en intensief benutte daktuinen tussen compacte bouwblokken waarin bezoekers, bewoners en forensen met elkaar mengen.

Pavijen kan zich ontwikkelen tot een dichtbebouwd, doch groen woonmilieu wanneer er ingezet wordt op grotendeels gestapelde bouw en veel collectief groen en centraal parkeren(in plaats van een laagbouw met individuele tuinen en parkeren). Collectiviteit, deelvoorzieningen, autoluwheid, duurzaambouwen, zijn de kernkwaliteiten van deze sfeer. Aan de randen van Pavijen en aan de Industrieweg biedt het transformatieproces van Pavijen de mogelijkheid de woonfunctie te mengen met (bestaande) bedrijvigheid waardoor er een levendig diverse milieu in een groene settingsontstaat. Vooral voor de Industrieweg is dit een toevoeging voor de promenades als levendige stadstraat. Gedacht kan worden aan woningen boven perifere detailhandel, woonwerkwoningen en plinten met afwisselend woningen en bedrijfsruimtes etc.





De Hoef, Amersfoort





Postareal, Kiel



Funen, Amsterdam

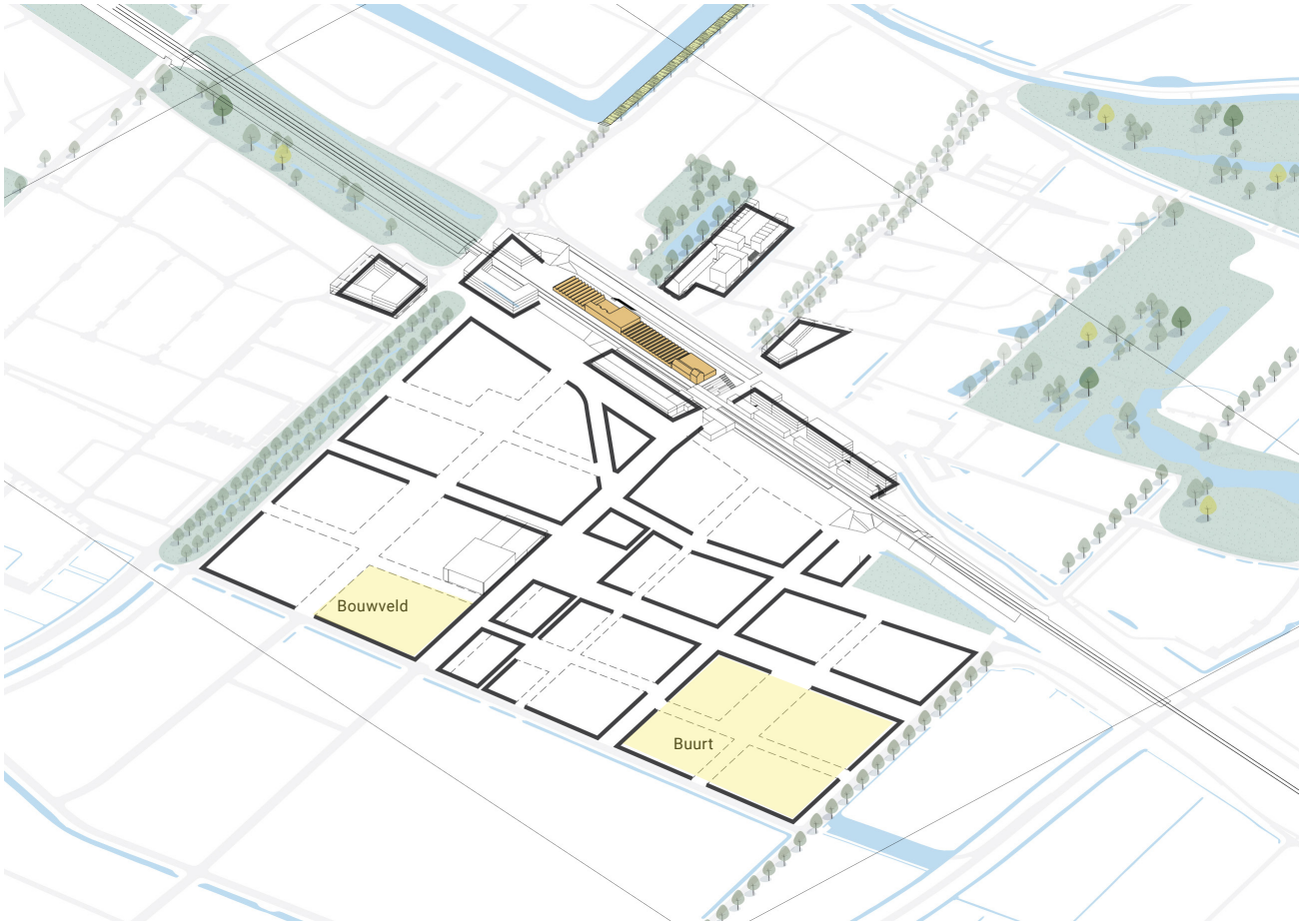


GWL terrein, Amsterdam

Buurten en bouwvelden

In het stationsgebied (tussen Parallelweg West en Oost) worden individuele en samengestelde bouwblokken in het talud gezet. Open en gesloten ruimtes wisselen elkaar af. Gebouwen worden strategisch neergezet zodat ze ruimtes afbakenen en begeleiden, zoals bij de Tunnelweg. De blokken maken gebruik van de ruimtes op de begane grond, tussen plint en talud om introverte functies te herbergen.

Pavijen kent een opzet van een handvol buurten waarin verschillende bouwvelden liggen. De bouwvelden kunnen flexibel ingevuld worden met bouwblokken of -stroken. De buitenkanten van de buurten kennen dichtbebouwde randen met gesloten wanden waardoor luwe binnengebieden ontstaan. Daardoor ontstaan, ook in de ontwikkelingsfasen als rondom nog bedrijvigheid is, aangename leefwerelden met woonkwaliteit. De binnenkanten kennen juist een lossere opzet die zorgt voor vermenging van groen en bebouwing.





Wonen boven grootschalige bedrijvigheid. Campus City Anderlecht. Impressie Crepain Architecture,



Optopping. Docter Lelykade, Scheveningen

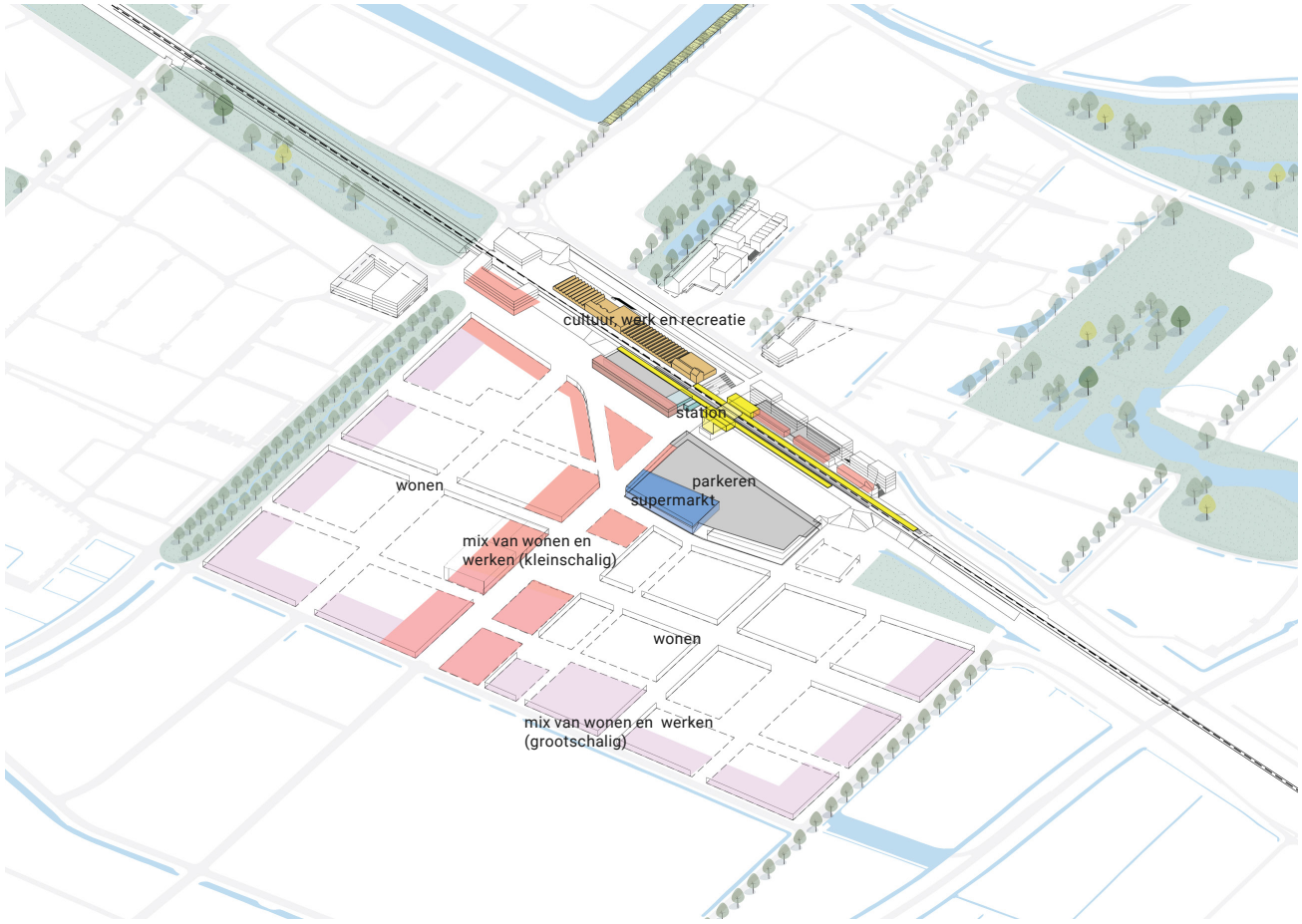


Buiksloterham, Amsterdam

Functies

Rondom het station liggen de inpandige ketenvoorzieningen, zoals de parkeergarage en de fietsenstalling. De Gelderlandfabriek heeft al een invulling met culturele/ recreatieve functies en flexwerken kan die uitbreiden. Tussen het spoor en de woningen worden werkruimtes gemaakt als buffer.

De grootste wijziging is de woningbouw die nu toegevoegd wordt, mede mogelijk door functies uit te plaatsen die voor veel overlast zorgen. De transformatie van het Stationsgebied en Pavijen kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan de woningbouwproductie van Culemborg. Hoeveel dat is, vergt nader onderzoek, Maar de verwachting is dat vele woningtypen passen. Clustering van de bedrijvigheid afgewisseld met woon-werk woningen in de plinten en appartementen erboven, is goed denkbaar aan de Industrieweg met zijn centrale ligging en directe verbinding met het station. Daardoor zal een levendige stadstraat met een eigenwijs karakter ontstaan rondom de Industrieweg in kleinschalige vorm en aan de randen van het plangebied grootschaliger en meer gebonden aan autobereikbaarheid De meubel/maakindustrie van Culemborg kan aan dit gebied een specifiek lokaal karakter geven, waardoor iets van de huidige identiteit terugkomt, bijvoorbeeld door het Gispenmuseum.





Gelderlandfabriek



Gebouw Ondernemersvereniging



Talud en bomen



Gebouw Gaasbeek en Van Tiel



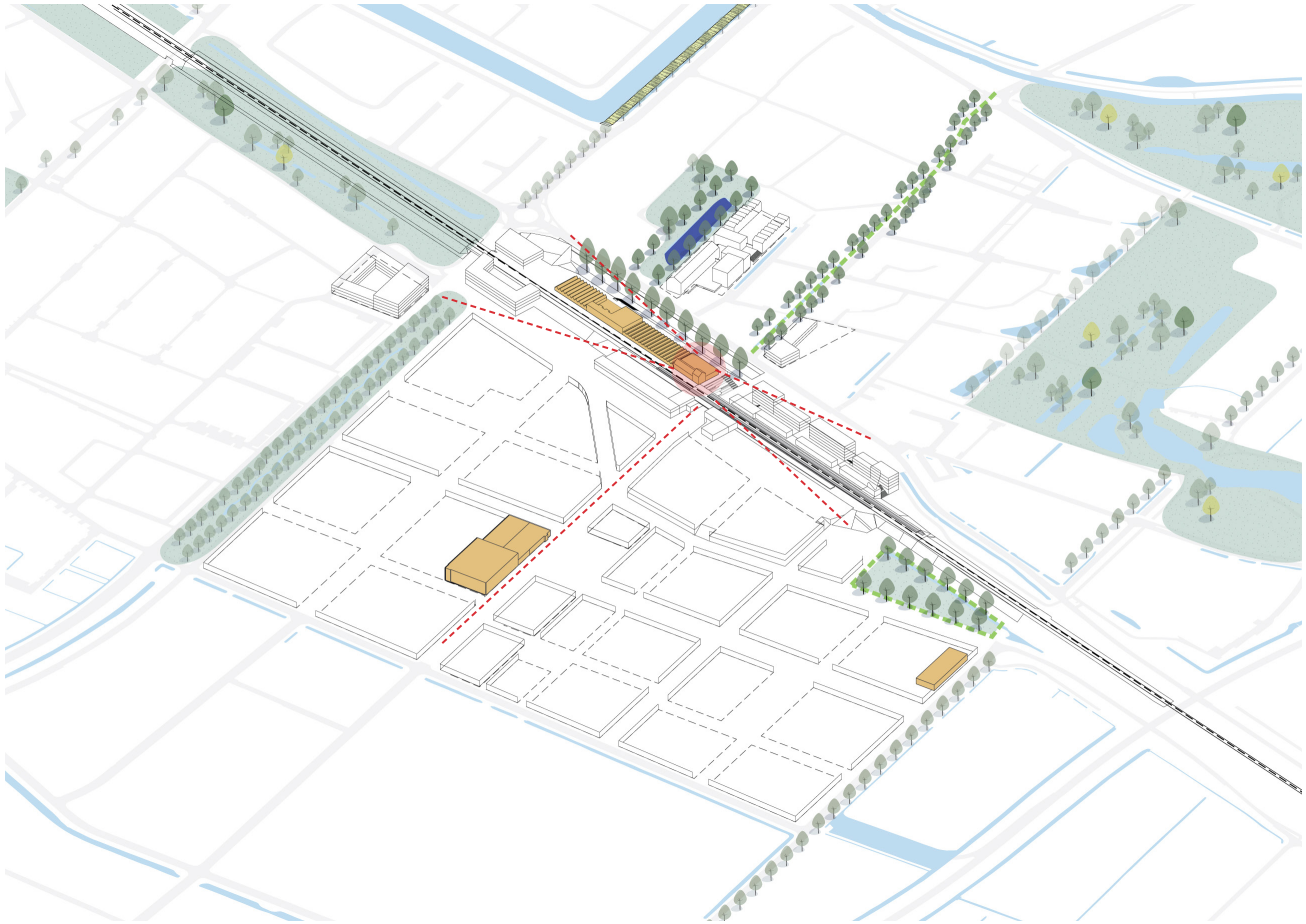
Frederik van Eedenlaan

Parels

Het stationsgebied en Pavijen kennen een aantal parels die verbeterde inpassing in het plan verdienen.

De grootste en prominentste daarvan is de Gelderlandfabriek. De ligging bovenaan het spoortalud, grotendeels vrij van belendende bebouwing maken het mogelijk de reeds iconische werking van het gebouw nog sterker te maken en in te zetten als herkenningspunt en identiteitsdrager voor het hele gebied als in de spoorzone ruimtes open worden gelaten. Vanuit vele hoeken van de omgeving zal het kopgebouw zo zichtbaar zijn (zie ook de streetviews).

Een ander interessant gebouw is dat van de ondernemersvereniging aan de Industrieweg, met zijn kenmerkende modernistische stijl. Behoud ervan past goed het karakter van maak-gebied en geeft identiteit aan het centrale plein van Pavijen. Overige parels zijn van Landschappelijke aard: De bomenlaan aan de Frederik van Eedenlaan, de verborgen Houtvijver, het talud van de Gelderlandfabriek met bomenrij.









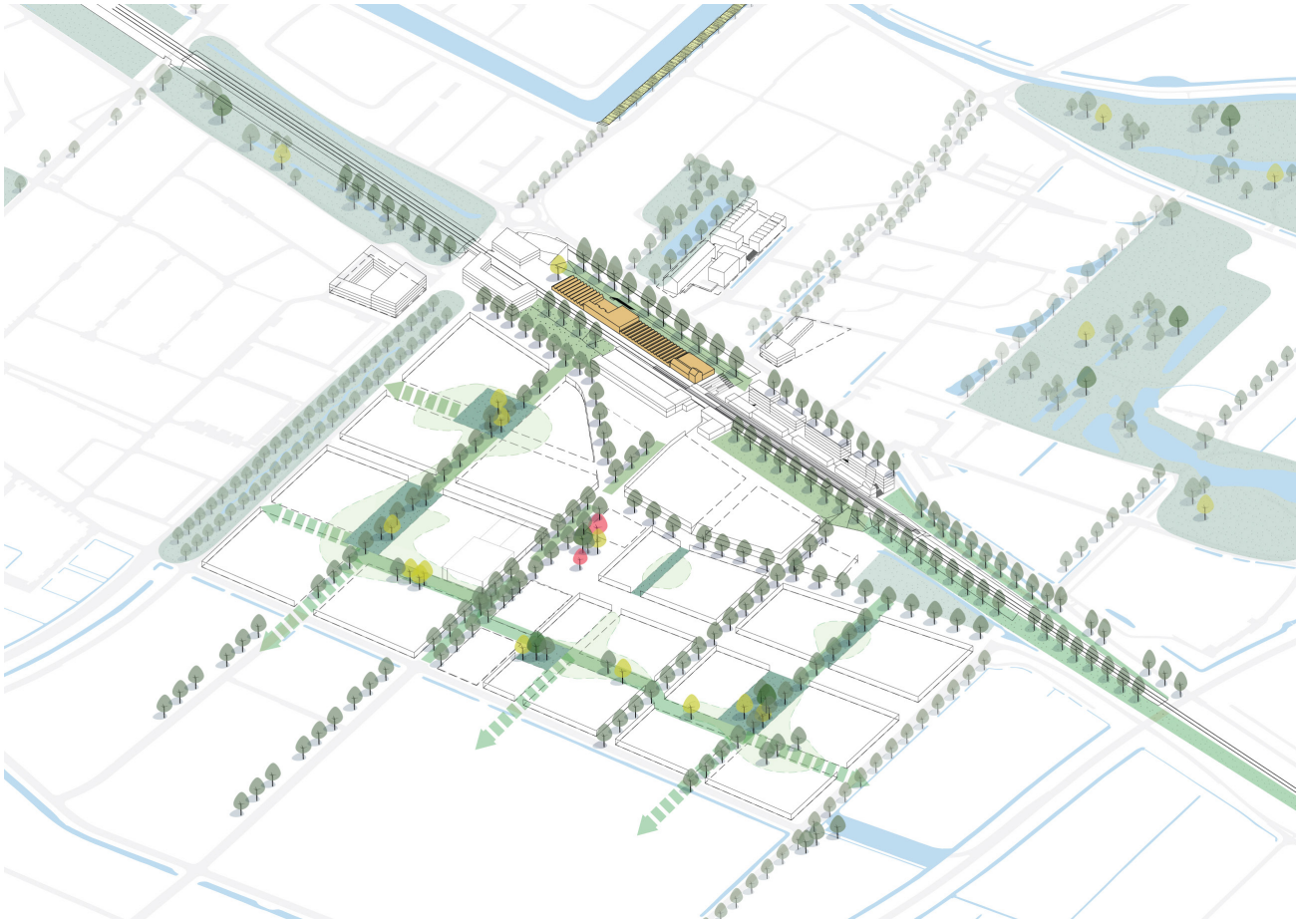
Wereld van groene pleinen, straten en hoven





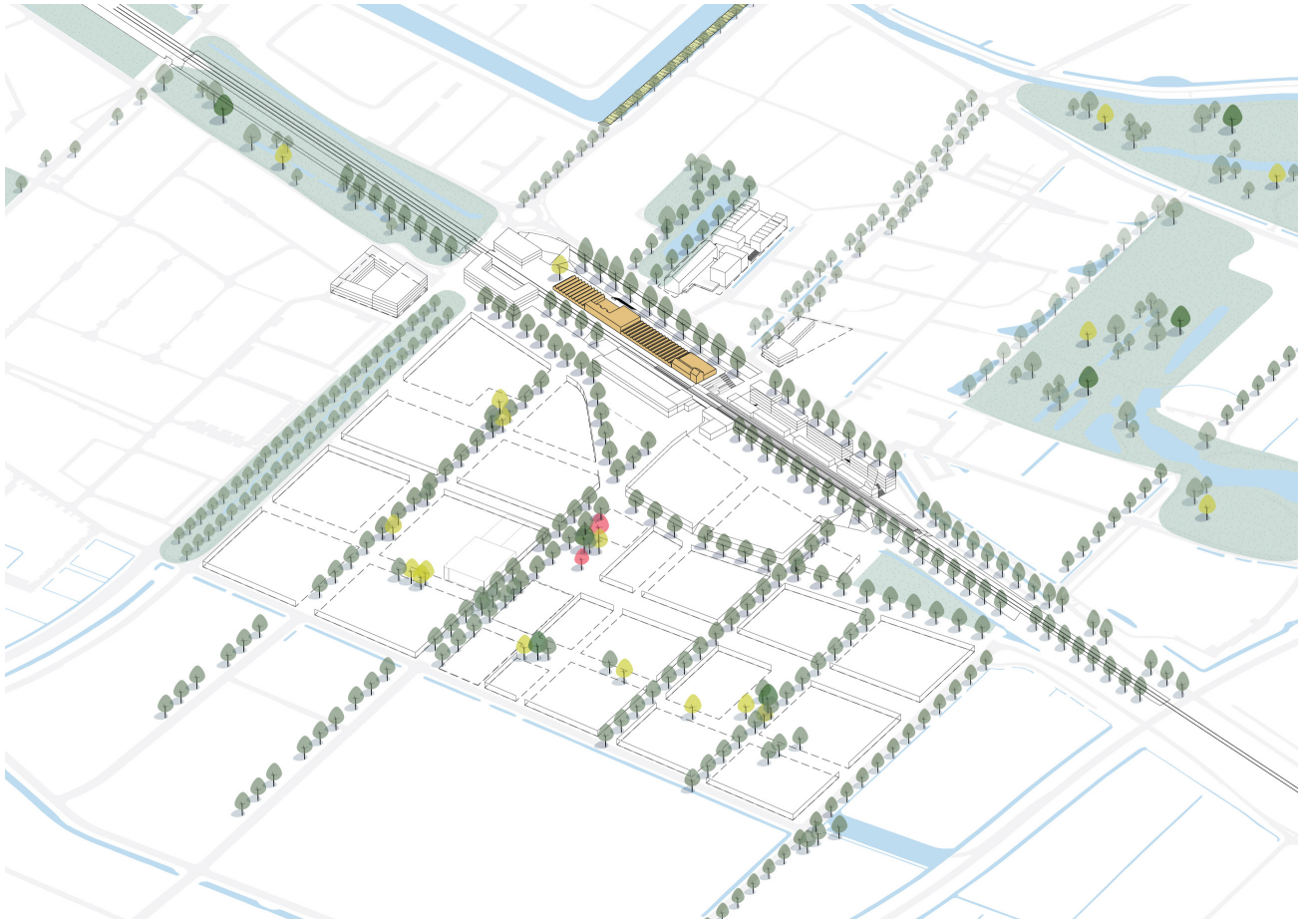
Groen

De nieuwe groenstructuur door Pavijen bestaat uit een verbonden stelsels van ‘brinken’, groene pleinen, groene straten en hoven die uitlopers hebben naar zowel de groenzones rondom het spoor als evt. later te ontwikkelen delen. De verbondenheid is bevorderlijk voor de leefkwaliteit, de ecologie en de klimaatadaptatie. De brinken kunnen ieder unieke elementen bezitten zoals bomen en verharding en daarnaast uniforme elementen kennen zoals het water en het padenstelsel. In het stationsgebied krijgen de open en groen gelaten plekken, een programma met sport en spel. Daarmee wordt het intensiever bebouwde deel ook bedient met mee voorzieningen.



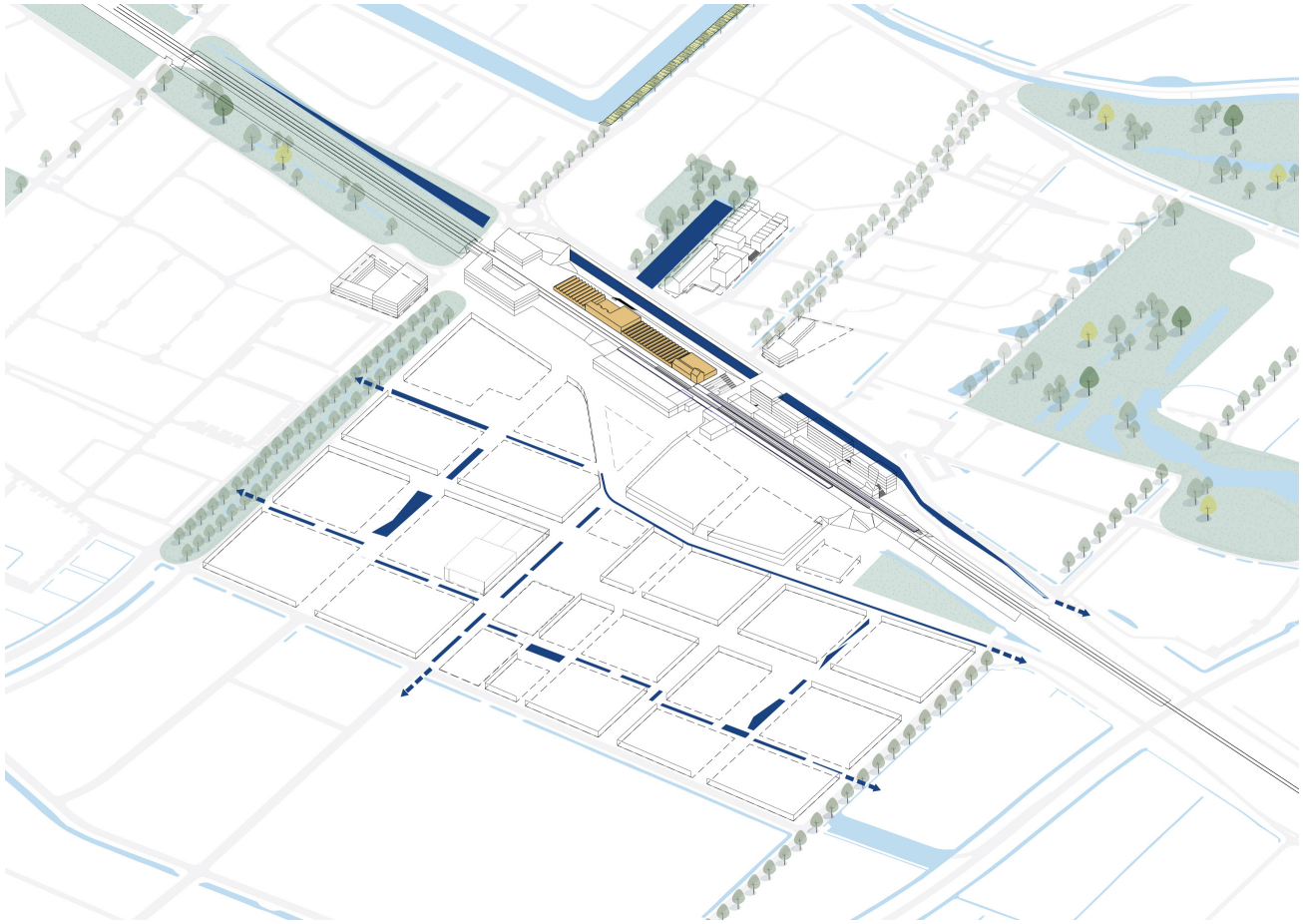
Bomenstructuur

De bomenstructuur verdient extra aandacht. Het krijgen een rol in het leesbaar houden van de ondergrond: het oorspronkelijke slagenlandschap. Ze slaan tevens een brug tussen de oost en westkant van het spoor. Sommige bestaande rijen kunnen worden geïntensiveerd andere worden nieuw aangelegd, zoals die in de Industrieweg.



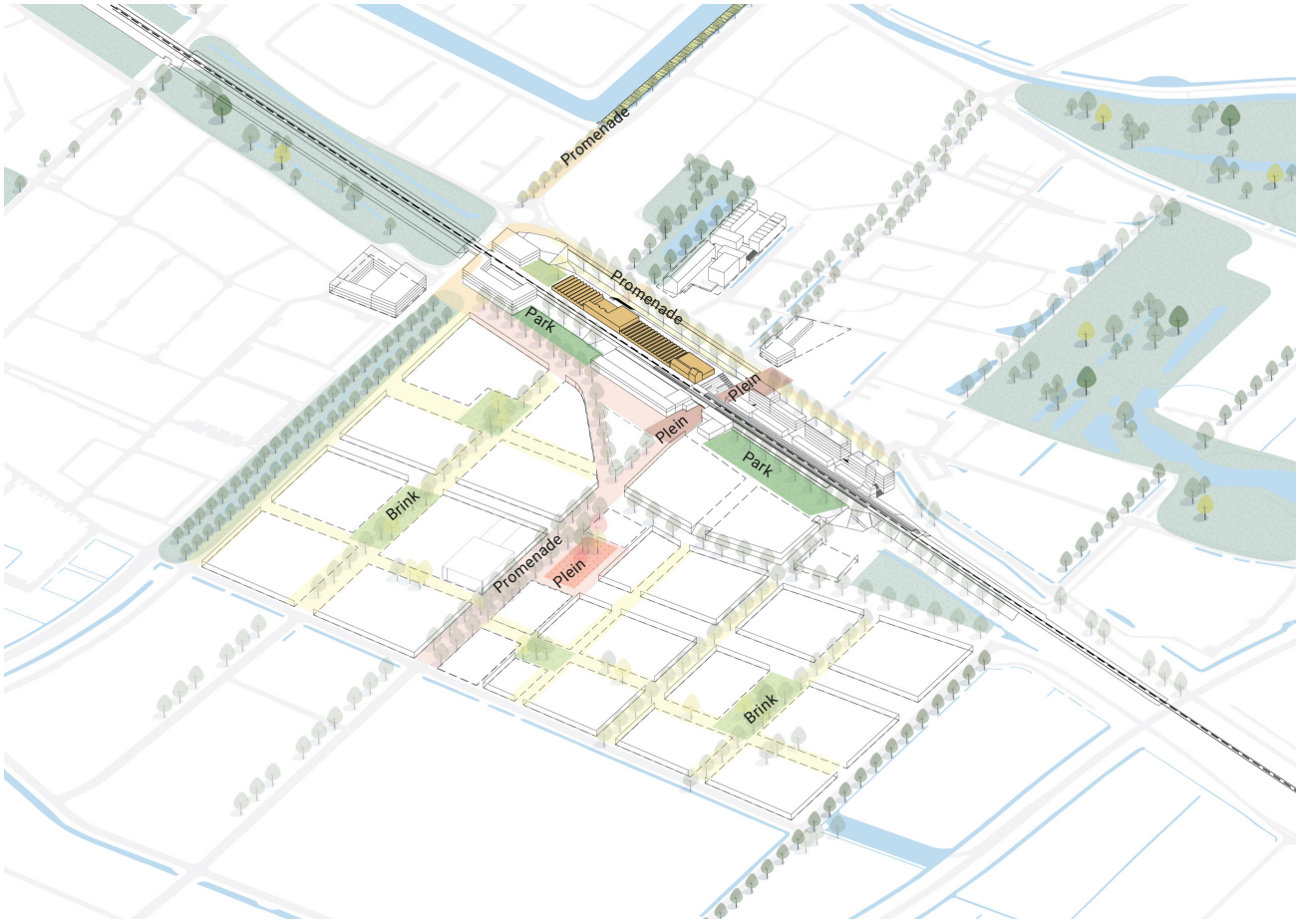
Water

Het water volgt grotendeels de groenstructuur. Tussen spoortalud en de Parallelweg oost wordt de oude watergang weer bovengronds gehaald. Deze heeft een groen karakter. Het vormt de landschappelijke begeleiding van de route naar de binnenstad. De Houtvijver wordt zodanig ingericht dat hij contact maakt met de vergrote watergang. In Pavijen volgt het watersysteem het stelsel van huidige brinken en stroken. Ze takken aan op bestaande sloten aan de randen van het gebied.



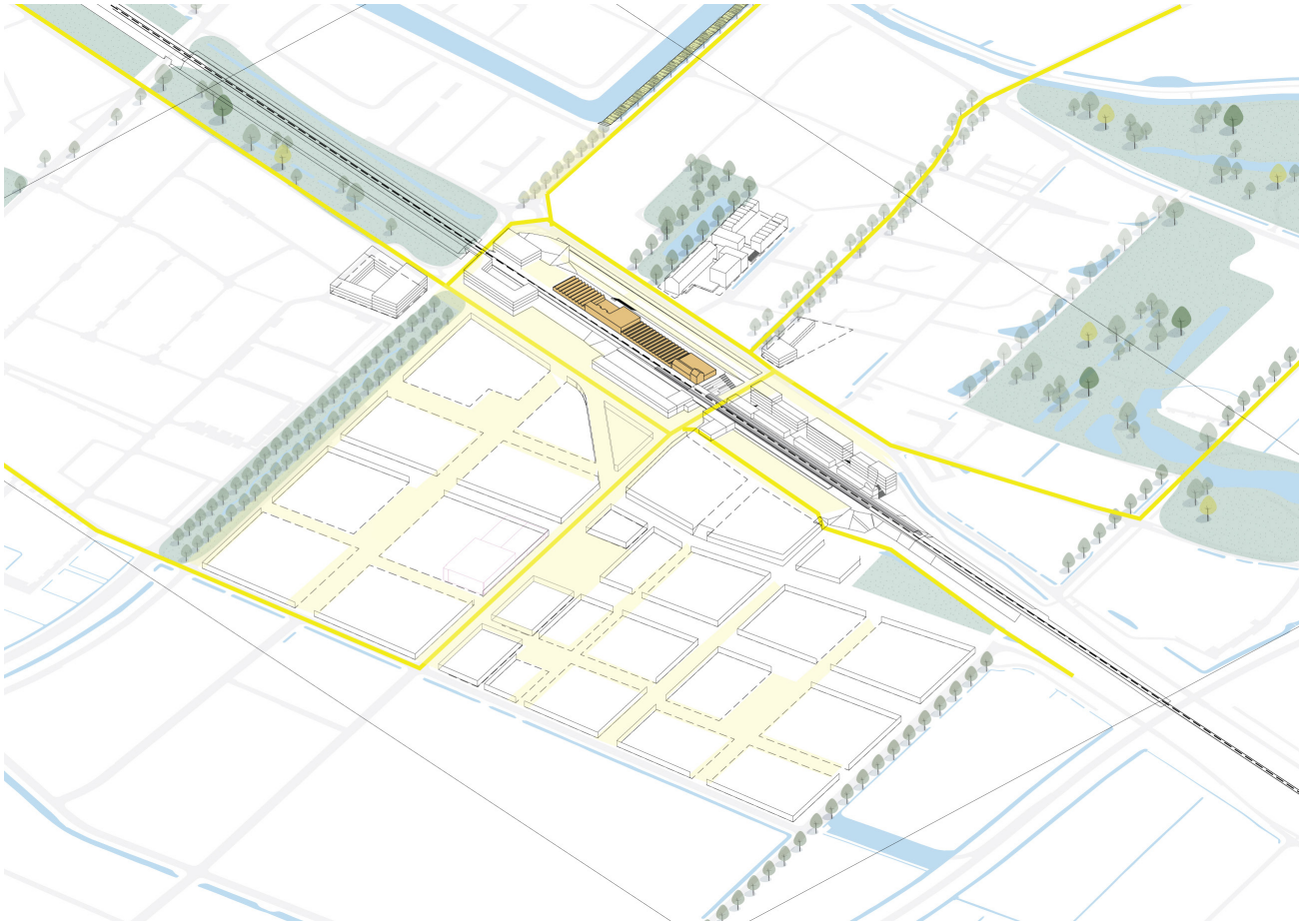
Openbare ruimtes

De openbare ruimte vormt de drager van het plan. De basis wordt gevormd door een grotendeels autovrije vloer. De Parallelwegen en de Industrieweg krijgen extra aandacht als promenade: rode lopers vanuit de het station. Het centrale plein en het stationsplein (zowel aan west -als oostkant) krijgen een bijzondere inrichting die hun centrale functie benadrukt Tussen de bouwvelden liggen brinken (zie ook groenstructuur) die verbonden zijn met groen straten. Ook de hoven binnen de bouwvelden kunnen (gedeeltelijk) een openbaar karakter krijgen.



Voetganger

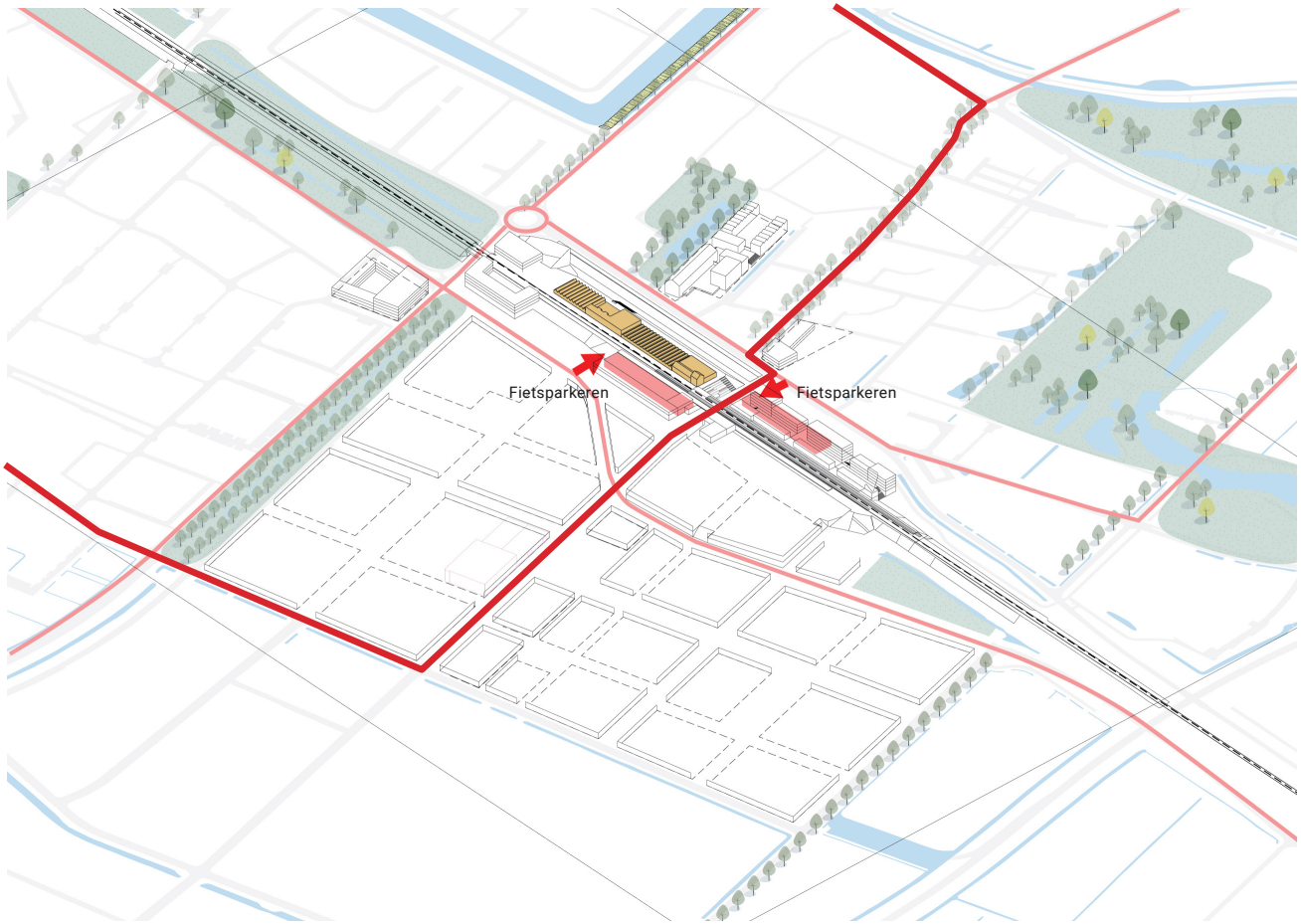
De voetganger krijgt veel ruimte doordat de autovrije gebieden toenemen. Niet alleen op de promenades maar ook tussen de bouwvelden. De Industrieweg en de Parallelwegen worden daardoor belangrijk routes van/naar het station. Zoals eerder gezegd kan deze route (buiten het plangebied) verder gefaciliteerd worden door een wandel steiger in de Stationssingel.



Fiets

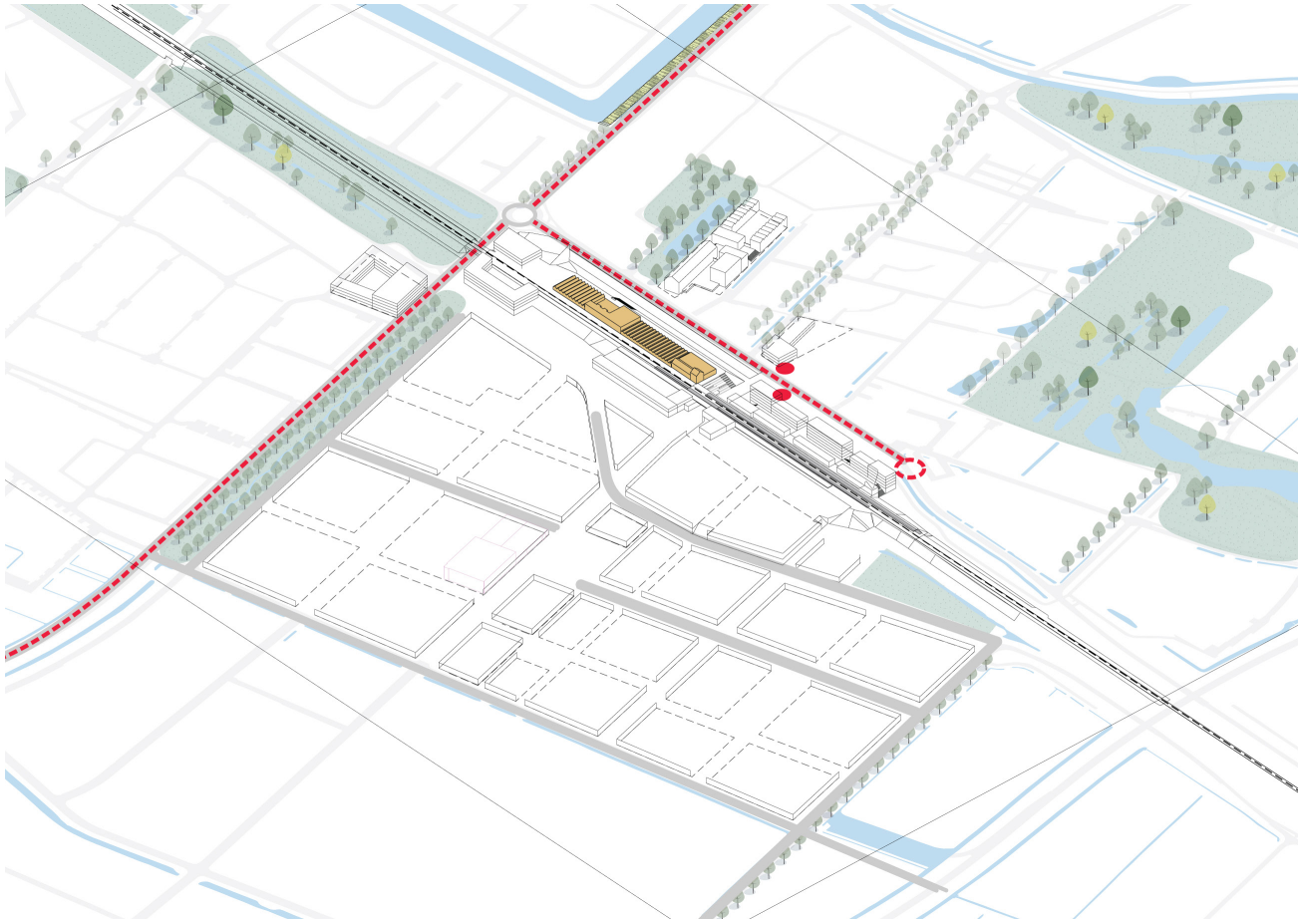
De dominante fietsroute wordt gevormd door de zogenaamde ‘ruit’. De ovonde wordt omgevormd tot een T-splitsing. Parallelweg west wordt hiermee grotendeels gereserveerd voor langzaam verkeer. Fietsverkeer wordt zoveel mogelijk gestimuleerd de ruit te volgen. Een veilige fietsoversteek van de Tunnelweg dient verkeerskundig te worden ingepast.

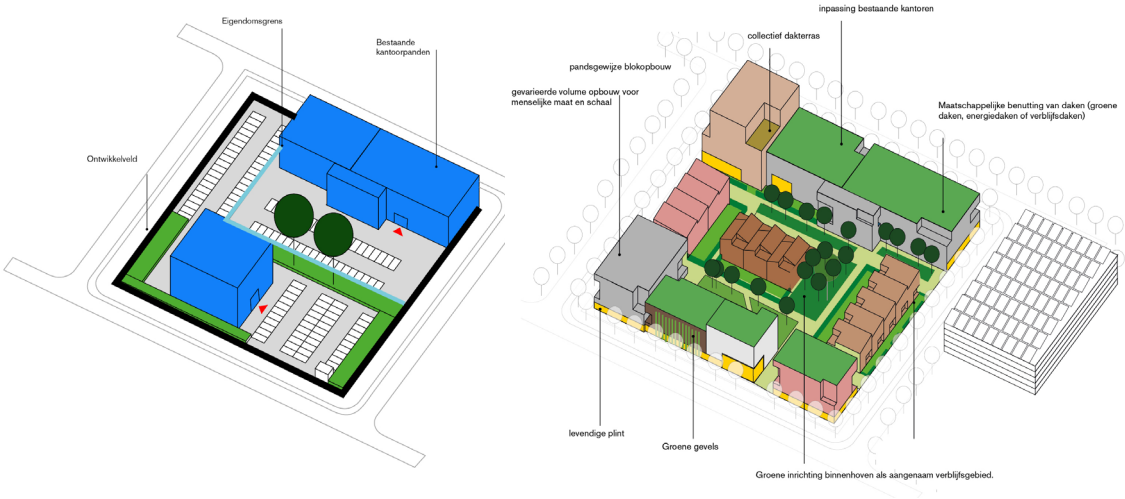
Aan twee kanten van het spoor zijn fietsenstallingen met ingangen die direct aansluiten op de hoofdroutes en uitgangen die tegen de spooropgangen liggen. Daardoor wordt de overstap van fietser op de trein aantrekkelijk gemaakt.



OV

De twee reguliere buslijnen en de twee scholierenlijnen blijven dezelfde routes volgen en blijven aan de oostzijde van het station. De keerlus wordt echter verplaatst zodat het stationsplein gevrijwaard blijft van busverkeer en -parkeren. Zowel de aankomende als vertrekkende bussen krijgen aparte staanplaatsen langs de weg waardoor het oppervlak voor draaien en parkeren wordt geminimaliseerd.





Transformatie van kavelbedrijven terrein naar woongebied met mobiliteitshub



Mobiliteitshub ingepast in woonomgeving



Parkeergarage met voorzieningen op begane grond

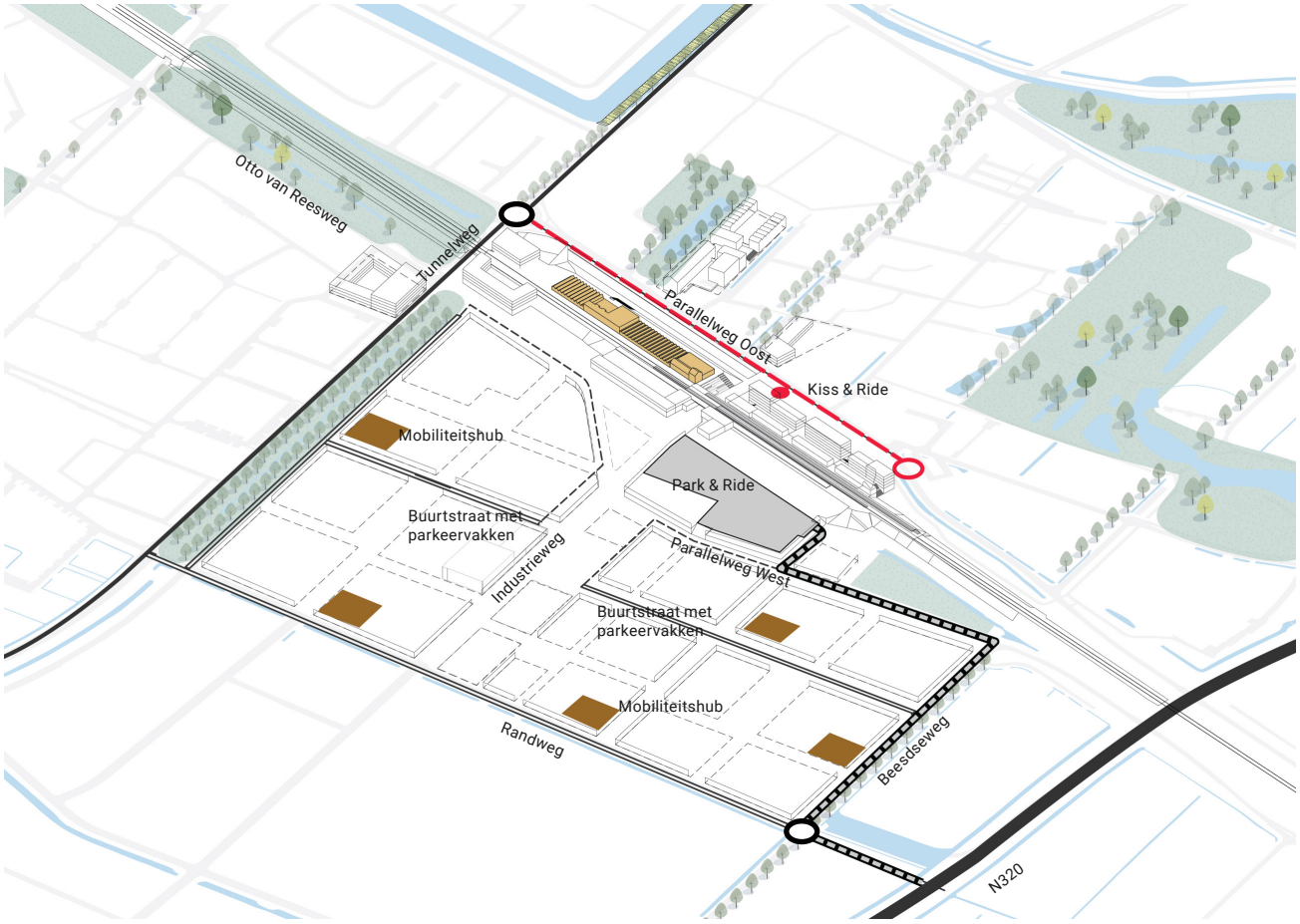
Auto

De hoofdroute vanaf de N320 naar het station verloopt om Pavijen heen; via de Beesdseweg en een kort stuk van de Parallelweg West. De kruising Tunnelweg-Otto van Reesweg een T-splitsing, zonder aftakking naar de parallelweg West. Parallelweg West wordt zo grotendeels autoluw gemaakt.
Gezien de lange termijn voordelen, maar ook het verkeerpsychologisch effect van niet te hoeven wachten, wordt voor de aansluiting op de N230 een rotonde geadviseerd ter hoogte van de huidige, enkelzijdige aansluiting.

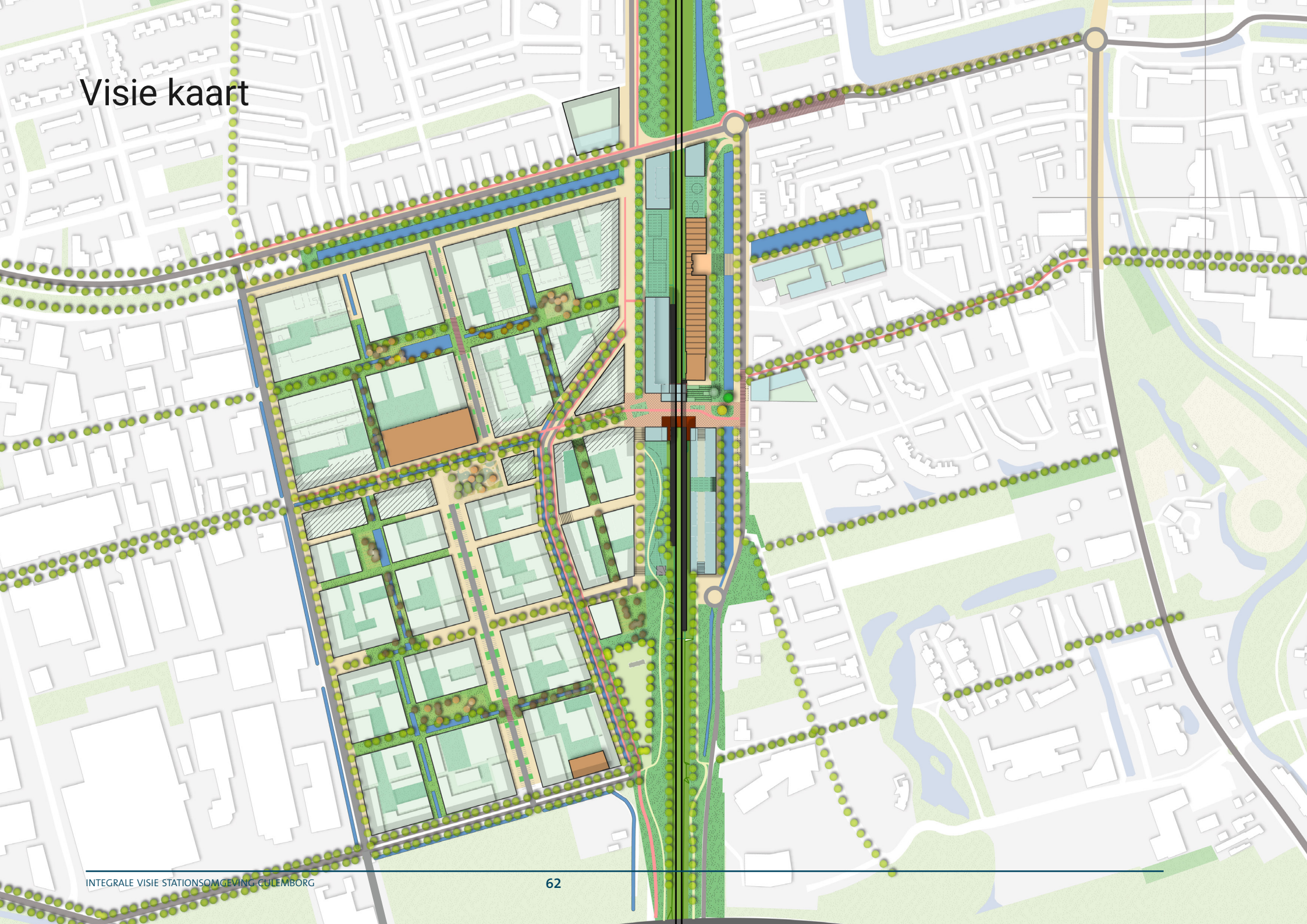
De park& ride van het station krijgt ruim voldoende plek in de parkeergarage onder het tweede maaiveld aan de westzijde van het spoor.

Voor de kiss&ride wordt eenzelfde principe gehanteerd als voor de bus: staanplaatsen aan de oostzijde van het station langs de weg en keren aan het einde van de Parallelweg Oost.

Autoverkeer wordt in Pavijen beperkt tot een aantal buurtstraten daarin kan het bezoekersparkeren plaatsvinden. Het bewoners parkeren gebeurt in de mobiliteithubs. Daarin worden ook deelauto's gefaciliteerd. Als optie kan het autoverkeer uit de buurtstraten via Parallelweg West terugkeren. Er wordt zodoende een lus in de ontsluiting gemaakt.



Visie kaart



Legenda

- bouwvelden
- nieuwe bebouwing
- bestaande bebouwing
- station
- menging wonen en werken
- voetgangersgebied
- groenstructuur
- groen park/recreatie
- water
- auto
- fiets

Deze kaart geeft een overzicht van het totale plangebied. Het is een abstracte weergave en geen stedenbouwkundig verkavelingsplan. De invulling van bouwvelden is grafisch en geeft een indruk van een mogelijke bebouwingsstructuur.

Schaal 1: 5000 (A4)

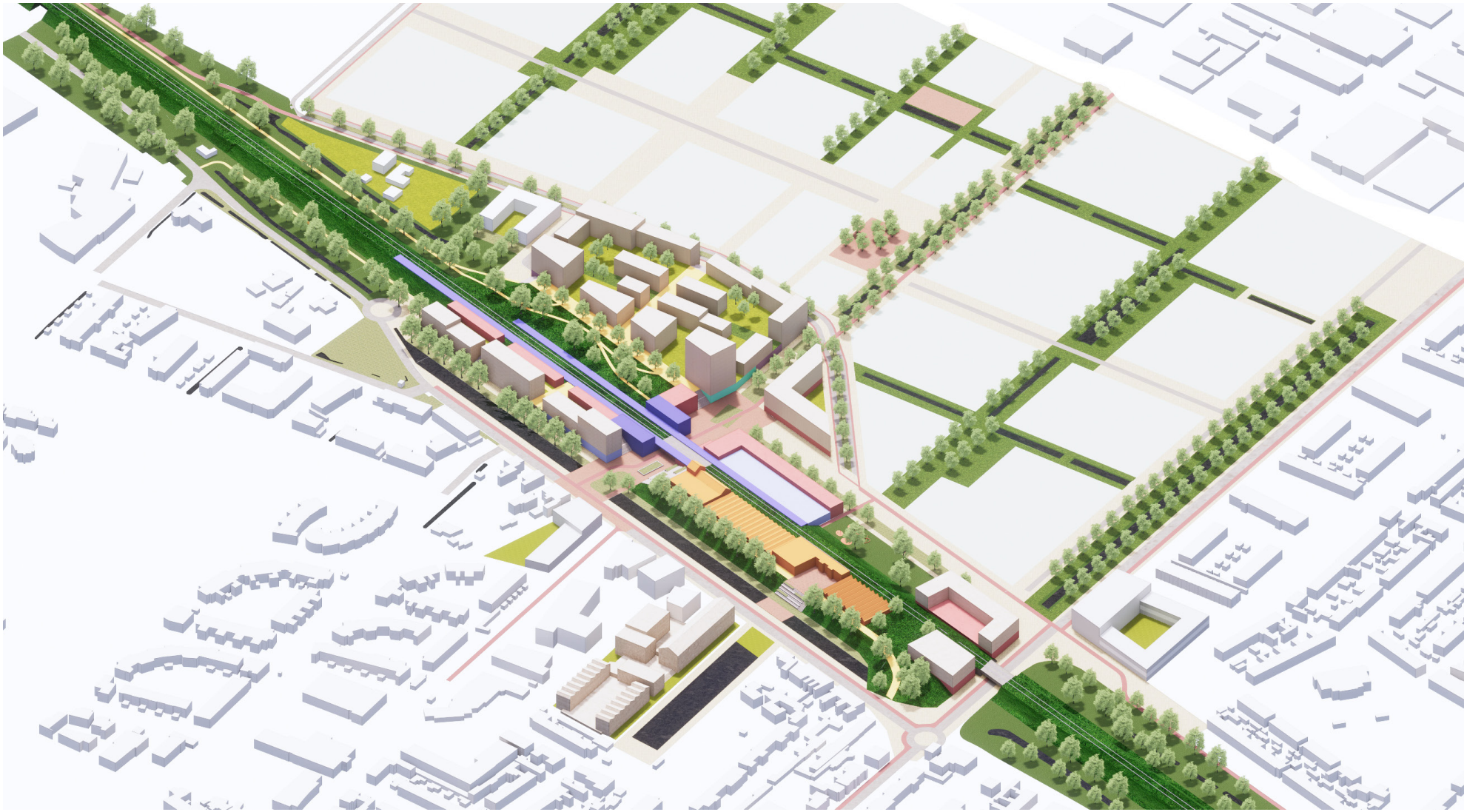


Impressies

vogelvlucht zuid



vogelvlucht noord





Stefanie woont met haar ouders en broertje in Houten en reist elke dag vanaf Houten Castellum met de trein naar haar school ORS Lek en Linge. Dit doet ze samen met veel andere scholieren.

Eenmaal aangekomen op het station in Culemborg haalt ze nog even een lunch bij de kiosk en gaat vervolgens te voet verder via een rustige route bestemd voor voetgangers en fietsers, dat duurt ongeveer 9 minuten. Af en toe gaat ze samen met haar klasgenoten in de pauze een broodje halen bij de supermarkt.

De gebruikers

De ontwerpambitie voor de regionale hub is een reizigers- en transfergerichte focus. Uitgangspunt is een drempelloze overstap tussen modaliteiten, gecombineerd met reizigersgerichte services. Beleving en ervaring van de reiziger staat daarmee centraal; de hub en haar omgeving moeten aansluiten bij de behoeften van de reiziger. De hub moet het integrale draaipunt vormen in de reis van deur-tot-deur. Daarbij draait het niet om de vervoersbehoefte alleen, maar aan de bredere faciliteiten om een reis op maat mogelijk te maken. Zoals het in 'Journey to the future' wordt verwoord:

The future journey is not about means of transportation, it's about you and who you are, why and how you want to travel.

Ter illustratie van die persoonlijke reis en behoeften zijn in deze rapportage een aantal fictieve reizigerservaringen van de gebruikers van de toekomstige hub opgenomen en daarmee een functionele hub in een stedelijk weefsel illustreren:

Stefanie: scholier uit Houten. Zij vindt het belangrijk dat er aantrekkelijke looproutes van het station naar school zijn en ze onderweg nog wat te eten kan regelen.

Wahyu: forens uit Gameren. Hij heeft een hekel aan vertragingen. Of dat nou in de auto of in het OV is. Hij vindt het belangrijk dat hij geïnformeerd wordt over verwachte reistijden en hij op basis daarvan kan kiezen hoe te reizen.

Annie: inwoner van Culemborg. Zij vindt het belangrijk dat zijn voor haar dagelijkse fietsverplaatsingen toegang heeft tot aantrekkelijke en veilige fietsroutes door het stationsgebied.

Richard: forens uit Buren. Richard vindt het belangrijk dat de hub hem faciliteert in het zo veel als mogelijk gebruik maken van zijn e-bike, maar hij tijdens zijn reis ook in zijn andere dagelijkse behoeften kan voorzien.

Zacharia: gehandicapt en woont door-de-weeks elders. Zacharia vindt het belangrijk dat hij snel en obstakelvrij kan reizen.

Jonas: bezoeker uit Geldermalsen. Hij vindt spontaniteit en daarmee keuzevrijheid belangrijk

Maria: inwoner van Culemborg die werkt op Pavijen. Ze vindt het belangrijk om 's ochtends snel op haar werk te komen; 's avonds heeft ze minder haast en wil ze kunnen kiezen hoe ze naar huis reist.

Hans: trots bewoner van de nieuwbouw aan de hub. Hij vindt het belangrijk om gemakkelijk gebruik te kunnen maken van alle voorzieningen van de hub en omgeving.







Wahyu werkt bij een groot adviesbureau in de buurt van Utrecht Centraal. Hij woont in Gameren en reist elke dag met een deelauto richting Utrecht.

Op de A2 ziet hij op de spitsportaal dat er 20 minuten vertraging is en de reistijd via OV een stuk korter is. Hij pakt snel afslag 13 richting Culemborg en rijdt richting het station. Hier zet hij z'n auto aan de laadpaal in de P&R en reist verder met de trein. Zijn auto wordt herkend als deelauto daardoor mag hij gratis en dicht bij de stations-ingang parkeren. In Utrecht stapt hij uit en komt hij slechts 10 minuten later dan normaal aan op zijn werk.



Annie woont sinds een paar jaar in de nieuwbouwwijk Parijsch met haar vrouw en zoontje. Ze werkt als decaan op de ORS Lek en Linge en fietst (als het droog is) naar haar werk.

Ze pakt met de fiets sinds een tijdje de nieuw geïntroduceerde fietsruit. De ruit heeft veilige oversteekplaatsen in de voorrang en ze is dus lekker snel op het werk. Bij het station maakt ze gebruik van de nieuwe interwijkverbinding. Op de terugweg gaat ze nog even langs het centrum en fietst dan via de Vianensepoort naar huis.



Richard is een sportieve dertiger uit Buren en werkt op de Zuidas in Amsterdam. Hij pakt elke dag een e-bike van en naar station Culemborg om daar verder met de trein te reizen. Hij heeft hier een combi-abonnement voor bij de NS. Op het station krijgt hij een melding dat hij nog 20 minuten heeft voor zijn trein vertrekt, hij springt snel onder de douche en stapt fris en fruitig in de trein naar Amsterdam.

Op de terugweg gaat Richard nog snel even langs de supermarkt voor een notenreep en pakt daarna een beschikbare, opgeladen e-bike uit de P&R-garage om weer richting Buren te fietsen.



1

2

Als Zacharia in het weekend bij zijn ouders is geweest gaat hij elke maandagochtend met het taxibusje richting station Culemborg. Hier worden hij en zijn vader afgezet bij de Kiss en Ride en ze gaan met de trein richting Den-Bosch waar Zacharia gedurende de week verblijft.

De Kiss en Ride zit recht tegenover de spoortunnel en de liften zijn goed bereikbaar voor Zacharia die in een rolstoel zit. De perrons hebben voldoende breedte waardoor voor iedereen een veilige situatie ontstaat.







Jonas komt regelmatig op bezoek bij z'n vriendin die in het centrum van Culemborg woont. Hij woont zelf in Geldermalsen en pakt het liefst de trein in verband met het milieu, fietsen vind hij net iets te ver. Hij pakt de sprinter in Geldermalsen en is zes minuten later op station Culemborg. Hier loopt hij via de nieuwe gracht en de vlonder van de Stationssingel naar de Zandstraat. Via deze nieuwe verbinding kan hij lekker rustig wandelen.
Soms werkt hij op een van de flexwerkplekken van de Gelderlandfabriek. Deze zitten dicht bij het station en je kunt er erg lekkere koffie drinken.







Maria werkt als inkoper bij een groot bedrijf op Pavijen in Culemborg. Ze woont zelf sinds een paar jaar in Beusichem met haar man en dochtertje. Meestal gaat ze met de bus naar het werk. De bus rijdt tot het station, sinds kort kan ze hier met haar NS-abonnement een e-bike huren. De e-bike die Richard heeft neergezet is inmiddels volgeladen en klaar voor Maria om te pakken en naar haar werk te fietsen. Als het lekker weer is dan gaat Maria op de terugweg met de e-bike naar huis.

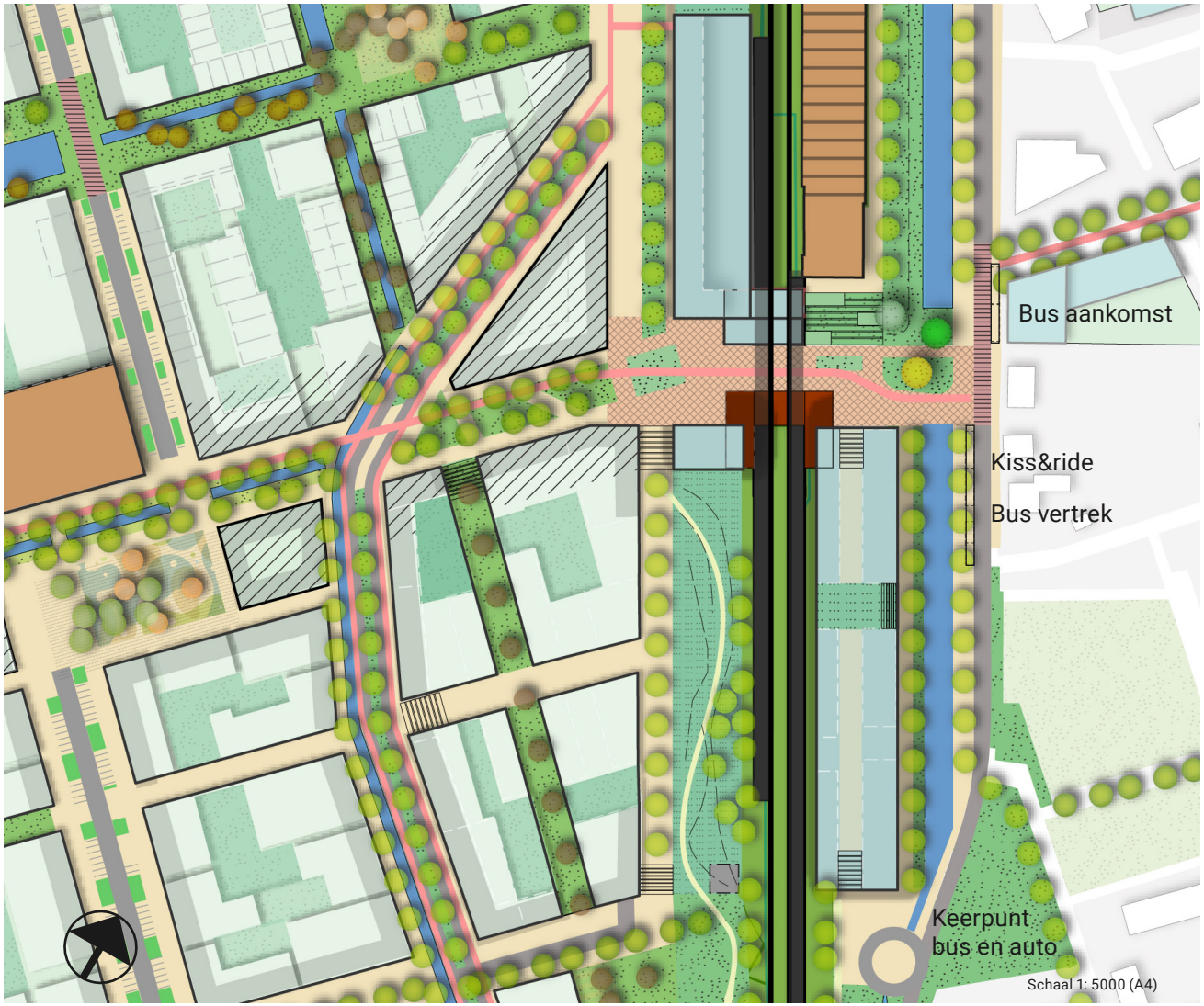






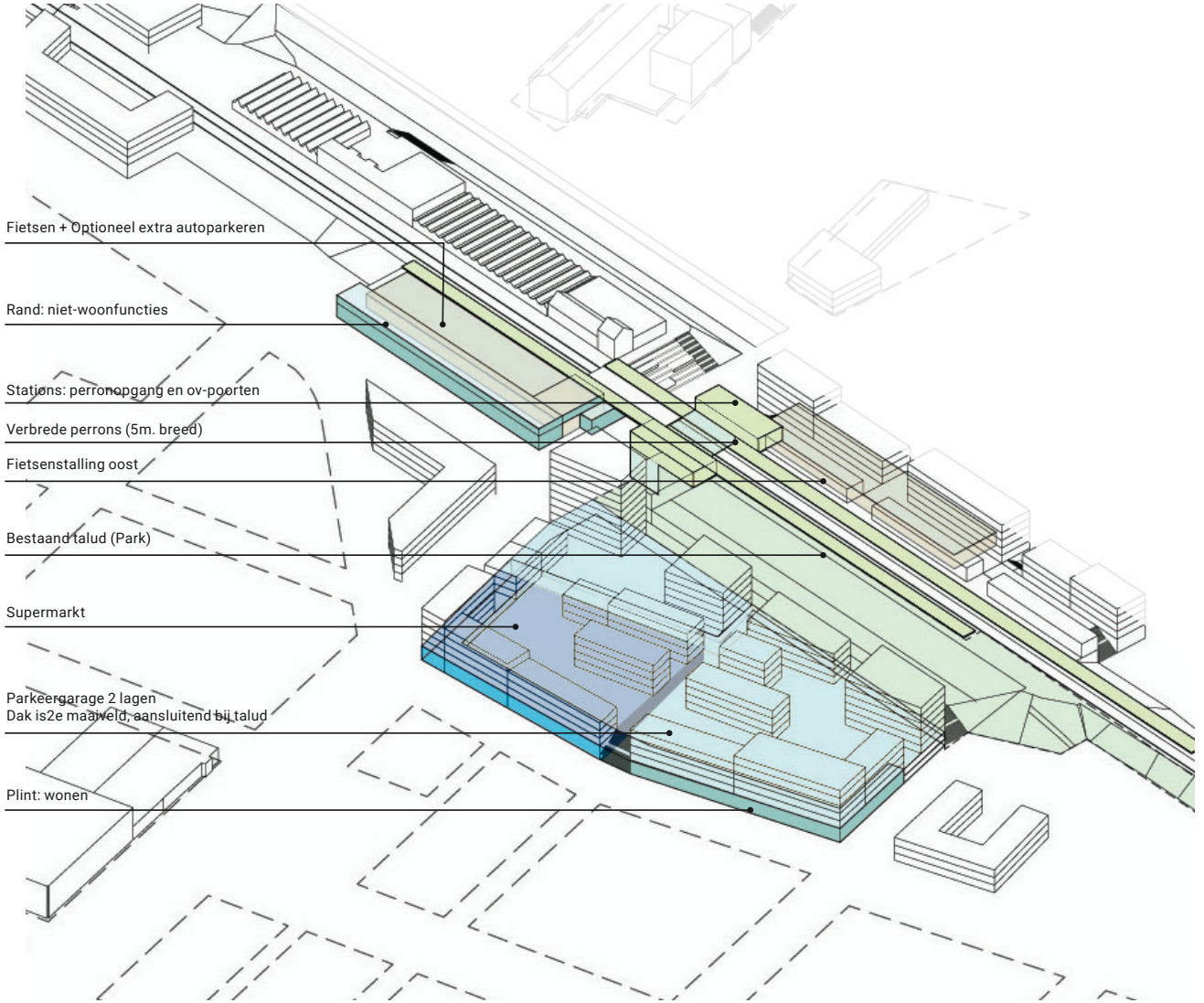
Hans heeft een prachtig appartement weten te scoren bovenop de nieuwe supermarkt bij het station van Culemborg. Hij woont hier nu bijna een jaar en heeft daarvoor wel zijn oude auto in moeten leveren. De vele mobiliteitsmogelijkheden rondom het station zorgen er voor dat dit voor Hans geen probleem is. Voor zijn werk in Den-Bosch pakt hij vaak de elektrische deelauto uit de kelder, soms als het druk is gaat hij op de terugweg met de trein. Zo is Hans de minste tijd kwijt aan reizen, tijd die hij liever besteed aan zijn hond Frekkel.

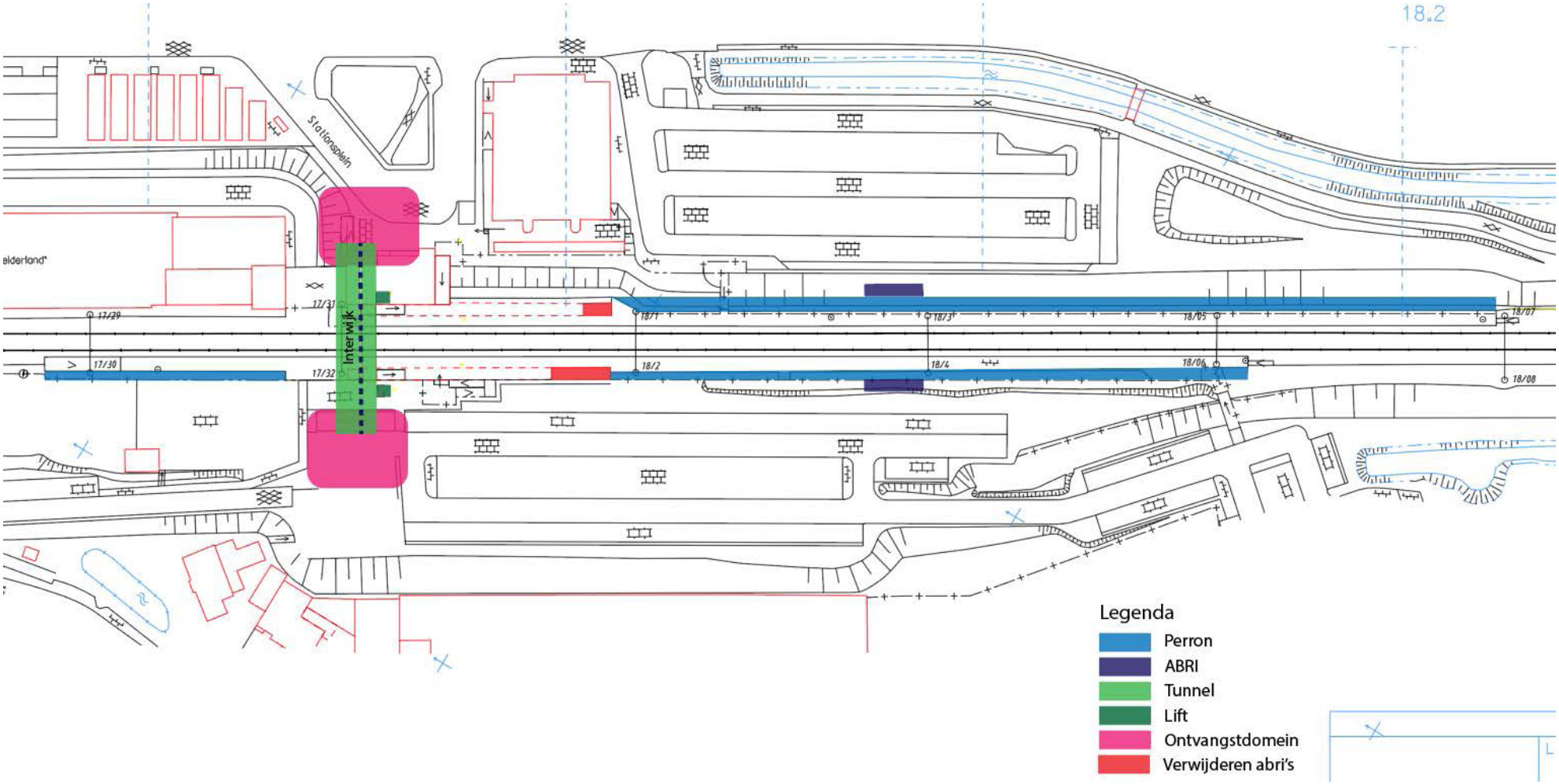
STATION


Bus aankomst
Kiss&ride
Bus vertrek
Keerpunt
bus en auto
Schaal 1: 5000 (A4)

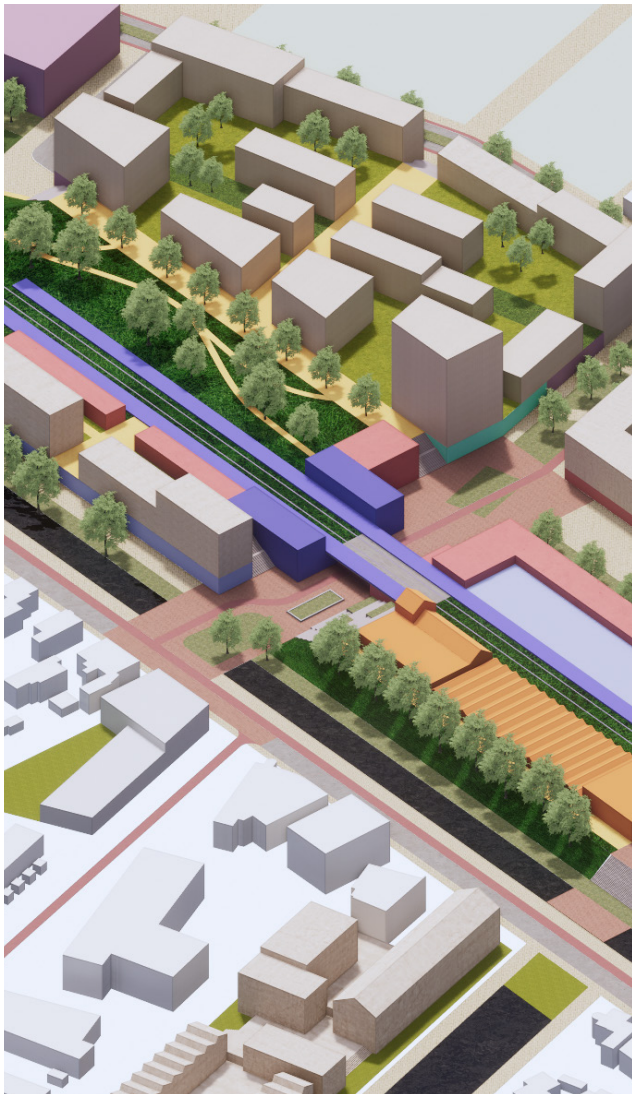
Stationsomgeving

In de visie wordt een tweelaagse parkeergarage tegen het bestaande talud aangelegd. De supermarkt, inclusief laad- en losplek wordt daar in geplaatst. Dit kent grote voordelen in ruimtelijke zin: Er wordt veel volume voor parkeren gemaakt, ook voor bewoners van de bovengelegen woningen. Het parkeren en de achterkant van de supermarkt is volledig uit het zicht. Het nieuwe maaiveld sluit aan op de bovenkant van het talud waardoor deze betrokken wordt bij de nieuwe omgeving en er een doorlopend maaiveld ontstaat voor de nieuwe bebouwing.





scenario 1+ uit Scenarioverkenning Handelingsperspectief OV-Knooppunt Culemborg (BH2813BRP2005281530, 3 juli 2020)









Station Kampen Zuid



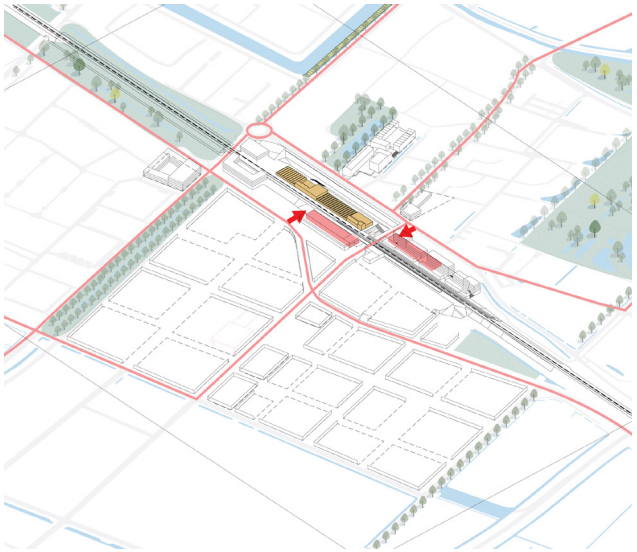
Station Utrecht Terwijde

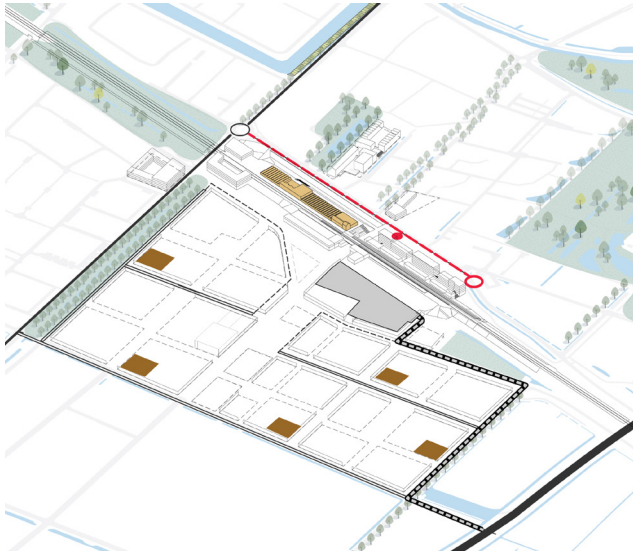


Vogelvlucht Zuidwestzijde

De hub in vogelvlucht

Station Culemborg en omgeving wordt getransformeerd tot een regionale hub. Met de aanleg van de interwijktunnel en de pleinen aan weerszijden van het spoor, wordt een aantrekkelijk verblijfs- en doorgangsgebied voor Culemborg gecombineerd met een efficiënte drempelloze hub. Door een heldere positionering en goede bereikbaarheid van alle modaliteiten wordt de efficiëntie voor de vertrekkende reiziger gecombineerd met toegang tot diezelfde modaliteiten voor de arriverende reiziger. Met de korte en directe route voor in- en uitgaand gemotoriseerd verkeer die de stationsomgeving zelf autoluw laat, wordt de verblijfskwaliteit sterk verbeterd. Het verblijfs- en transfergebied is helder en overzichtelijk in opzet, waardoor de situatie ook voor de onbekende reiziger direct 'leesbaar' is. Een zorgvuldige plaatsing van informatie ondersteund de reiziger in zowel de keuze in modaliteiten en reisindeling, als de daarbij behorende route.

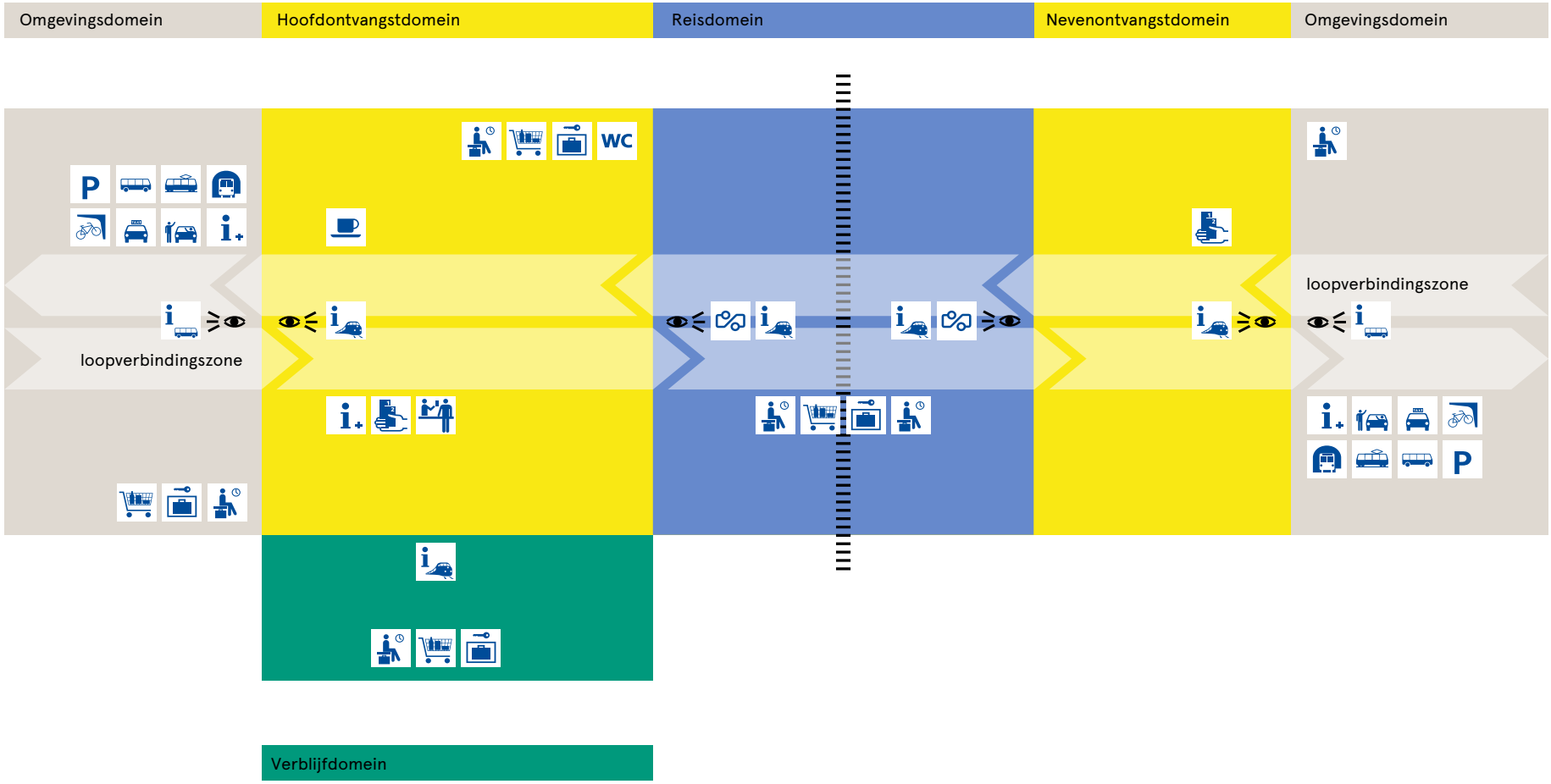








Boven: Bereikbaarheid station voor fietser (links) en voor rechts automobilist (grijs) en OV (rood).
Onder: Impressie zicht op station/interwijktunnel westzijde (links) en oostzijde (rechts)



Stationsdomeinen en functies ("Het Stationsconcept - Visie en toepassing"; Spoorbeeld, ProRail, NS)

Domeinen en ketenvoorziening

Het station vormt een verbindend element in een stad, zo ook in Culemborg. Het biedt toegang tot een reis, en aan de andere kant haakt het aan op de directe omgeving. Het is een schakel tussen de reis en de bestemming. De reiziger kan zich zelfstandig en gemakkelijk door het station bewegen. Hij ervaart het station als een plek met een eigen identiteit: een plek die je verder brengt en waar je thuis kunt komen.

Een station wordt ingedeeld volgens zogenoemde stationsdomeinen. Deze zorgen voor helderheid, maken het station leesbaar en helpen aankomende en vertrekkende reizigers soepel navigeren en oriënteren. In Culemborg worden het omgevingsdomein, ontvangstdomein en reisdomein onderscheiden. De domeinen zijn onderscheidend, maar zijn onderling ondersteunend.

Omgevingsdomein
Het omgevingsdomein zorgt dat vertrekkende treinreizigers het station veilig, soepel en gemakkelijk kunnen vinden en arriverende treinreizigers hun (deel)fiets, (deel)auto en het aansluitende lokaal en regionaal openbaar vervoer. Aangezien iedere reiziger bij binnenkomst of bij het verlaten van het station voetganger is, is het omgevingsdomein in de eerste plaats ingericht als voetgangersdomein. Het station is zichtbaar en ervaarbaar als knooppunt in het vervoersnetwerk.

Het omgevingsdomein helpt de voetganger om vanuit het station de omgeving te betreden en vice versa. Er zijn functies te vinden zoals aanbod deelmobiliteit, fietsenstallingen, parkeervoorzieningen, een strook voor halen & brengen, voor de taxi en de bus. Maar ook elementaire reiziger ondersteundende functies zoals horeca-to-go, flexwerkplekken en middenstand zoals bijvoorbeeld een supermarkt, stomerij, pakketservicepunt of -kluizen, fietsenmaker, schoenmakers, en dergelijke.
Zoals het ontvangstdomein in zijn uitstraling deel uit maakt van het station, ‘hoort’ het omgevingsdomein bij de stationsomgeving. Het heeft een lokale identiteit. Het omgevingsdomein geeft vorm aan de ontmoeting van aankomende reizigers met de omgeving, en daarmee aan de belevingsdimensie: ‘Uitnodigen in de omgeving’.

Omdat het omgevingsdomein in Culemborg ook verblijfsruimte en een levendige entree tot de stad en Pavijen is, zijn ook aanvullende diensten zoals horeca-to-stay, bloemist en dergelijke voorstelbaar en zelfs essentieel.

Ontvangstdomein
Het ontvangstdomein is in beleving verwant aan het omgevingsdomein. Beiden zijn gericht op het ontvangen en verwelkomen van reizigers. Vertrekkende treinreizigers bereiden zich hier voor op de reis.

In het ontvangstdomein treffen zij op vanzelfsprekende wijze alle noodzakelijke informatie voor hun reis en kopen hier zo nodig hun vervoerbewijs.
Aankomende reizigers worden door het ontvangstdomein uitgenodigd om de omgeving te ontdekken. Het ontvangstdomein biedt informatie over bestemmingen in de directe stationsomgeving en bestemingen en evenementen in de stad, dorp of regio van aankomst. Aankomende treinreizigers vinden hier ook informatie over het eventuele vervolg van hun reis.

Reisdomein
Het reisdomein staat in het teken van het gemakkelijk en efficiënt verplaatsen van en naar de trein. Het bedient zowel aankomende als vertrekkende reizigers. Hier stapt de reiziger op of uit, of wacht hij op een aansluitende trein. In het reisdomein vindt men de voorzieningen op het vlak van tijd- en reisinformatie, service en assistentie en voor een laatste aankoop voor onderweg. Daarnaast biedt het faciliteiten om kort te wachten op een (aansluitende) trein.
Bij langere wacht- of verblijftijden kan de reiziger gebruik maken van de faciliteiten in het omgevingsdomein.
Op veel stations is een groot deel van het reisdomein afgesloten door middel van OVCP.

Stationsdomeinopties Culemborg
Voor de stationsdomeinen zijn in Culemborg twee inrichtingsopties voorhanden die in de verdere uitwerking van deze visie afgewogen moeten worden. Onderscheidend in de opties is de keuze in hoeverre een loopverbinding tussen de opgangen aan weerszijden van het spoor tot de stationsdomeinen wordt gerekend of onderdeel wordt van de publieke, openbare ruimte. Deze fundamentele keuze heeft implicaties op de fysieke inrichting van de tunnel, positionering van het ontvangstdomein en localisering van functies binnen het stationsdomein.

In beide opties is sprake van toegang van zowel de oost- als de westzijde. Welke zijde formeel gaat fungeren als hoofdentree is nog open. Deze keuze zal ook gaan bepalen aan welke zijde de OV chipautomaat geplaatst gaat worden. De huidige toegangen vanaf de P+R's zullen vervallen.

De opties zijn schematisch weergegeven en beschreven op de volgende pagina.

Optie 1: Afscheiden reizigerstunnel
In het Stationsconcept in het ontwerp- en vormgevingsbeleid van de spoorsector 'Spoorbeeld' zorgt de loopverbindingszone voor snelle navigatie en doorstroming tussen stationsentree en treinperrons. De zone maakt daarmee deel uit van alle domeinen. De verbinding onder het spoor maakt daarbij deel uit van het reisdomein en is gescheiden door middel van OVCP.

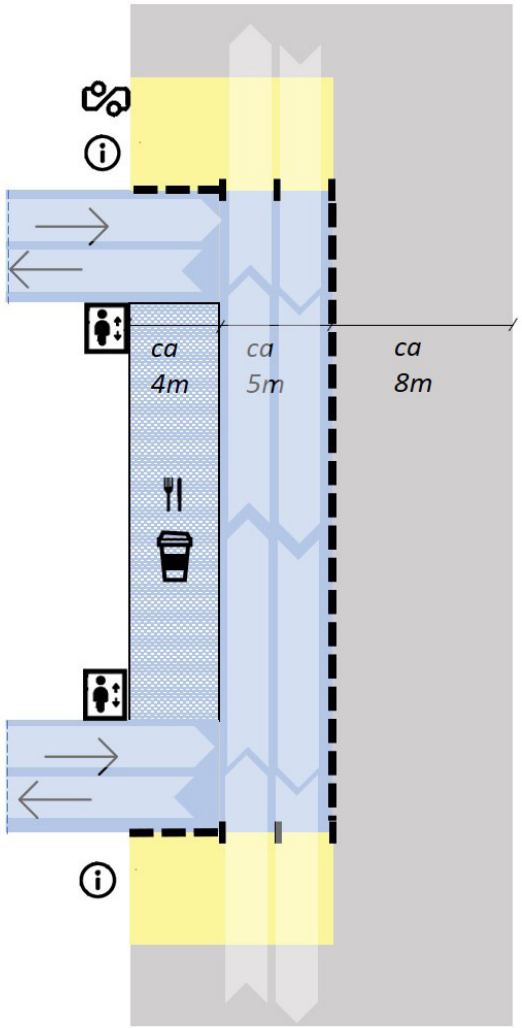
Dit houdt in deze specifieke situatie in dat er sprake is van een van elkaar gescheiden reizigerstunnel en interwijktunnel. De maatvoering van de reizigerstunnel is daarbij overeenkomstig de transferveiligheids- en -capaciteitseisen uit het Handelingsperspectief. Daarmee is de toekomstige situatie overeenkomstig de huidige situatie waarbij de transferruimtes op station Culemborg beheerst toegankelijk zijn gelegen achter toegangspoortjes.

Dit houdt in dat:
- de loopverbinding tussen de perrons gescheiden wordt door middel van OVCP en daarmee vrij kunnen bewegen tussen de perrons
- WC's eenzijdig kunnen worden aangeboden
- de reizigerstunnel fysiek afgescheiden wordt van de interwijktunnel, waarbij de wijze en materialisatie impact kan hebben op de sociale veiligheid(beleving)
- een eventuele kioskfuncties in de tunnel geen publieke functie heeft

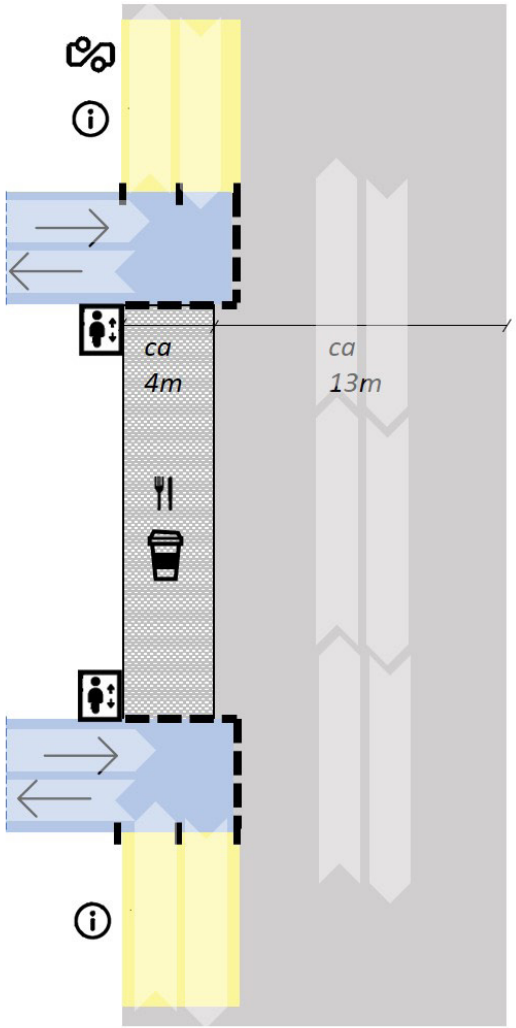
Optie 2: Ongedeelde tunnel
Een alternatief bestaat uit een ongedeelde tunnel (shared space') die als interwijktunnel toegang geeft tot ontvangstdomeinen aan weerszijden van het spoor.

Dit houdt in dat sprake is van een ongedeelde tunnel die is overgedimensioneerd ten aanzien van de transferveiligheid- en capaciteiteisen van het Handelingsperspectief.

Dit houdt in dat:
- de sporadische overstapper de OVCP beheerde ruimte moet verlaten om via de interwijktunnel aan de andere zijde de OVCP beheerde ruimte weer te betreden
- WC's aan weerszijden wenselijk zijn
- Er geen afgescheiden reizigerstunnel is wat de sociale veiligheid(beleving) verhoogd
- een eventuele kioskfunctie in de tunnel een publieke functie heeft.



afgescheiden reizigerstunnel



ongedeelde tunnel



Domeinindeling naar 'Het Stationsconcept' (Spoorbeeld, 2012)

P+R faciliteit

De P+R neemt een bijzondere plek in in het omgevingsdomein. De P+R voetgangerstoegang is gelegen aan het voorplein aan de westzijde.

De uitdagingen voor de P+R op het gebied van ontwerp en realisatie zijn meerledig:

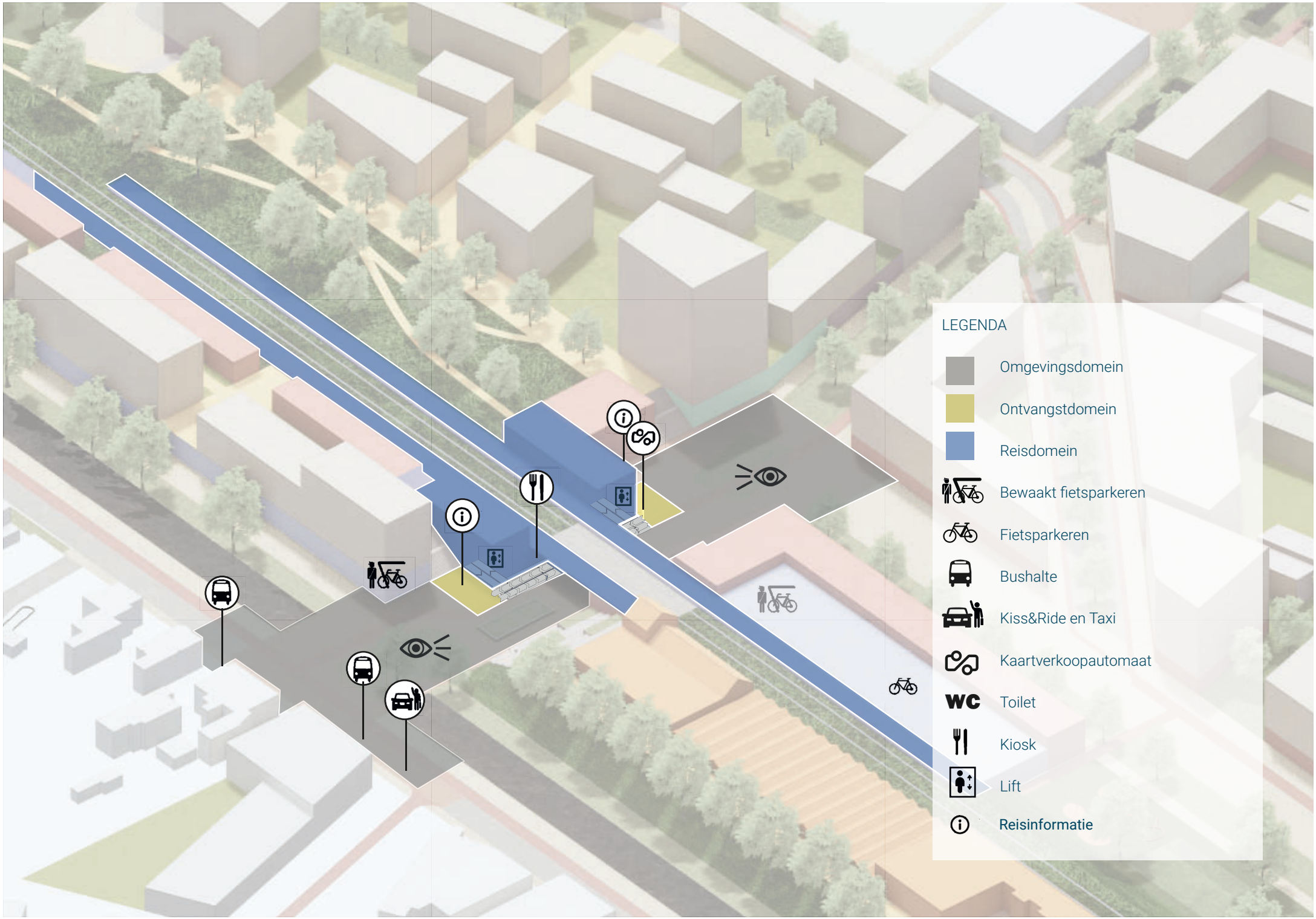
- De arriverende reiziger moet in één oogopslag de P+R kunnen herkennen of de P+R door heldere routering snel kunnen vinden. Ook moet de reiziger direct duidelijk zijn dat hier deelconcepten verkrijgbaar zijn.
- De regionale en bovenregionale automobilist arriveert aan de 'achterkant' van de P+R. Hier is mogelijk het station, maar zeker de stationstoegang, nog niet zichtbaar. De reiziger zal dus geleid moeten worden: een herkenbare P+R toegang, duidelijke routering naar parkeerplaatsen met een goede toegang richting en duidelijke routering naar het OV.
- De P+R geeft stallingsruimten aan verschillende gebruikers die we ook een ander tarief willen aanbieden: locale reizigers, regionale reizigers, bovenregionale reizigers, bewoners. Dat vereist een toegangsysteem dat met verschillende betaal- en herkennings-systemen om kan gaan en zelfs mogelijk kentekenherkenning vereist. Stromen in de garage moeten worden gescheiden naar hun respectievelijke juiste bestemmingen worden geleidt. Om als P+R te kunnen functioneren, zal de opzet van de parkeergarage moeten voldoen aan de ProRail/NS eisen.
- De ontwikkelingen in het stationsgebied vinden gefaseerd plaats terwijl de garage als één van de eerste faciliteiten moet worden gerealiseerd om ruimte te geven aan de transformatie. Op dat moment biedt de garage meer plaatsen dan dat er momenteel rond het station beschikbaar is, omdat woningbouwontwikkelingen in de directe omgeving nog moeten plaatsvinden.
- In de tijd zal er in het P+R deel een transitie moeten plaatsvinden. Met het aantrekken van bovenregionale reizigers zal ruimte moeten gemaakt ten koste van het faciliteren van lokale reizigers. Dit vereist een deugdelijke temporele fasering in de tarifering.
- Een gebouwde P+R is per definitie niet kostendekkend. Bij te hoge parkeertarieven neemt namelijk de parkeer- en daarmee OV-bereidheid af. Naast de bouwkosten moet ook in de exploitatiefase rekening worden gehouden met vaste bijdragen.
- In de huidige visie biedt het dak van de parkeerfaciliteit plaats aan woningbouwontwikkeling en openbare ruimte. Dit levert in de uitvoering een uitdaging in afstemming en fasering op. Het alternatief met een vrijstaande parkeervoorziening is suboptimaal, maar eenvoudiger uitvoerbaar.
- Het overgrote deel van de parkeergarage betreft de P+R functie. Zonder spitsspreiding betekent dit een grote stroom aan gebruikers binnen een kort tijdbestek; met name in de ochtendspits. De garage dient voldoende ingangen en doorstroming te bieden om wachtrijen en vertraging te voorkomen. Oplossingen zijn onder meer te vinden in een betere spitsspreiding die ook met tarifering (enigszins) kan worden beïnvloed.

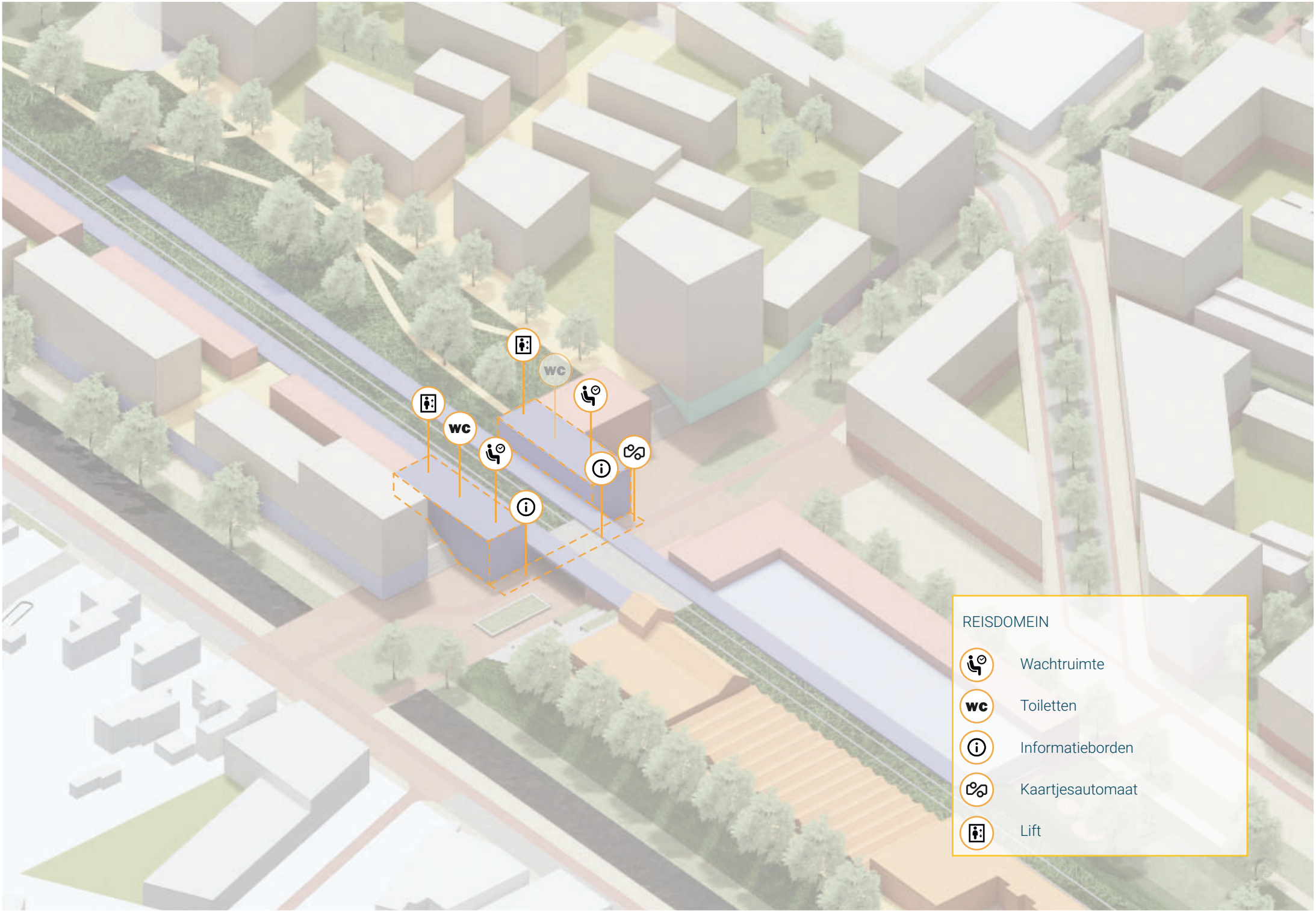
Gemeenschappelijke parkeerfaciliteit

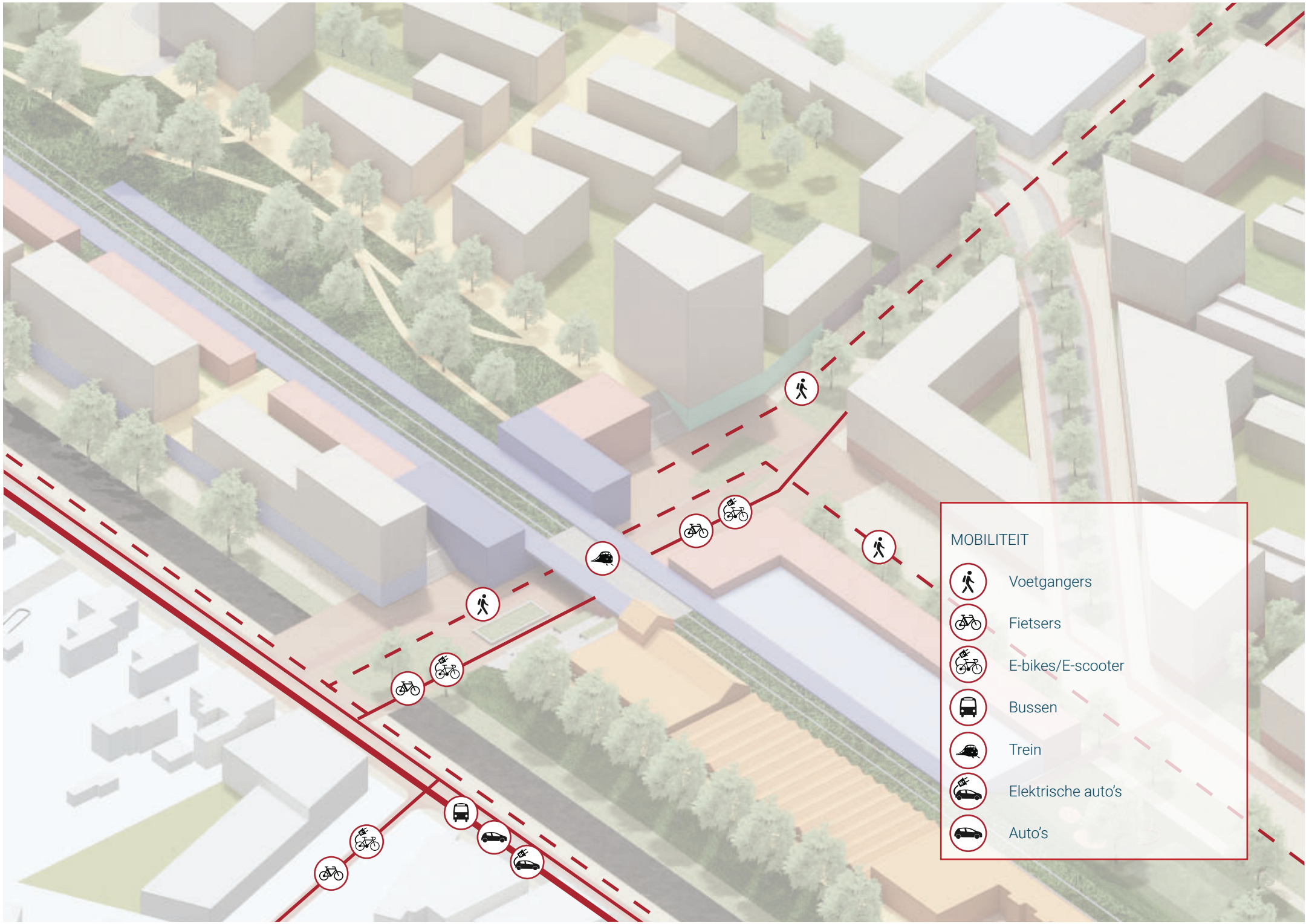
De structuur van de regionale hub biedt de kans om centrale parkeerfaciliteiten te organiseren. Dit heeft mede als voordeel dat transities in mobiliteit centraal gebalanceerd kunnen worden. Hiermee kan in de tijd afnemende parkeerbehoefte in de Pavijen eenvoudiger verevend en daarmee verzilverd worden. Voor het in samenhang met de hub ontwikkeld bouwprogramma is een globale parkeerbalans opgesteld, uitgaande van een parkeernorm van 1.

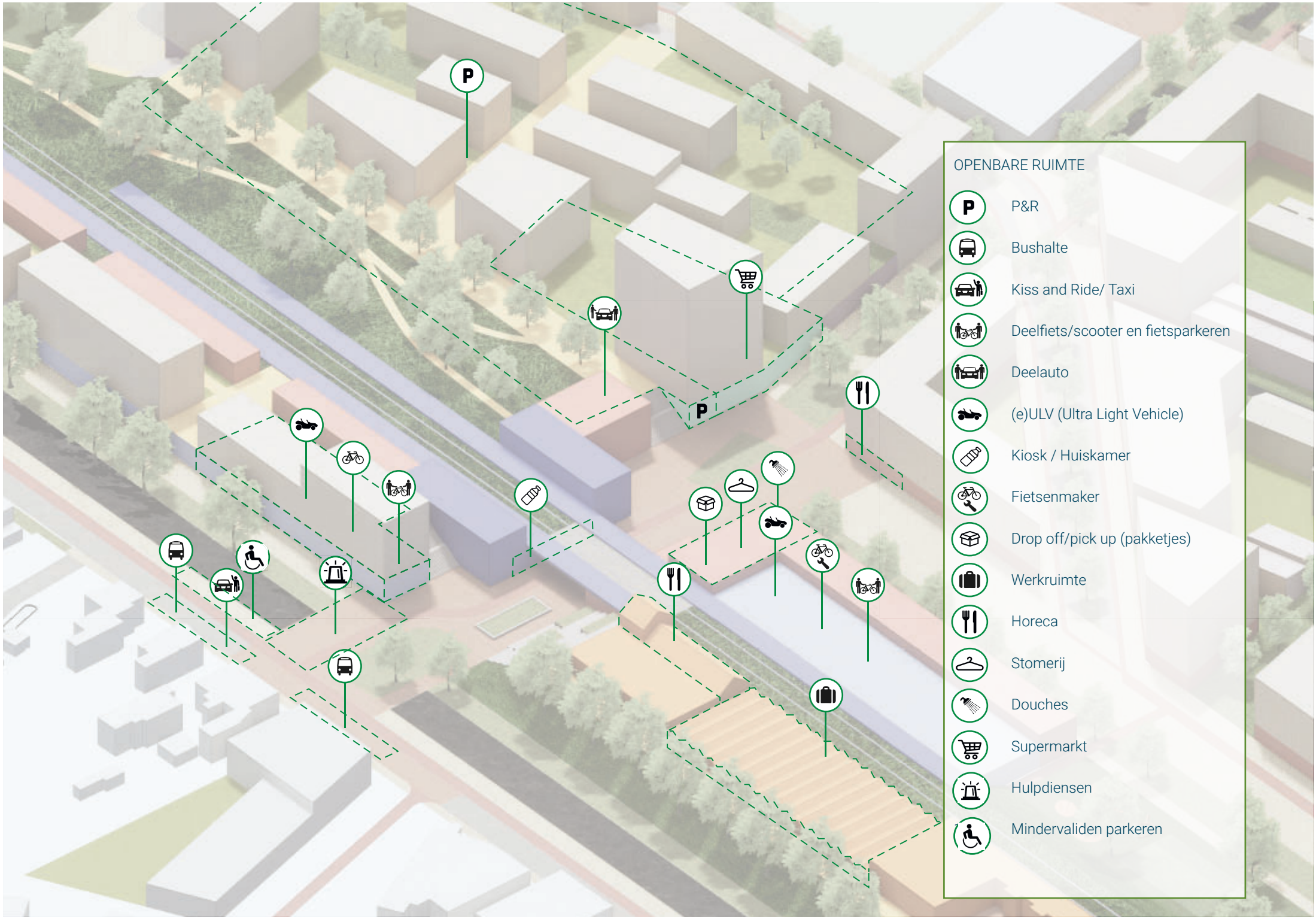
Ruimte centrale parkeervoorziening met P+R	***943 pp***
Reservering P+R	600 pp
Reservering supermarkt	100 pp
Woningbouwlocaties voormalige P+R	175 pp
Woningbouwontwikkeling op parkeergarage	260 pp
Totaal balans	- 192 pp

Uit deze globale balans blijkt dat met een parkeernorm van 1 sprake zal zijn een theoretisch tekort aan parkeerplaatsen. Geadviseerd wordt om - in lijn met de visie voor ontwikkeling rond een regionale hub, de parkeernorm (sterk) terug te brengen en te focussen op deelmobiliteit.


LEGENDA
Omgevingsdomein
Ontvangstdomein
Reisdomein
Bewaakt fietsparkeren
Fietsparkeren
Bushalte
Kiss&Ride en Taxi
Kaartverkoopautomaat
wc
Toilet
Kiosk
Lift
Reisinformatie


wc
wc
REISDOMEIN
Wachtruimte
Toiletten
Informatieborden
Kaartjesautomaat
Lift


MOBILITEIT
Voetgangers
Fietsers
E-bikes/E-scooter
Bussen
Trein
Elektrische auto's
Auto's


OPENBARE RUIMTE
P&R
Bushalte
Kiss and Ride/ Taxi
Deelfiets/scooter en fietsparkeren
Deelauto
(e)ULV (Ultra Light Vehicle)
Kiosk / Huiskamer
Fietsenmaker
Drop off/pick up (pakketjes)
Werkruimte
Horeca
Stomerij
Douches
Supermarkt
Hulpdiensen
Mindervaliden parkeren


Royal
HaskoningDHV
Enhancing Society Together
KARRES
BRANDS

Bijlage 2 Tabel basisprincipes en Essentiekaart

In juli 2021 heeft de gemeenteraad van Culemborg een set van basisprincipes vastgesteld voor het woonmilieu in de stationsomgeving, te gebruiken voor het haalbaarheidsonderzoek (Djuma 102980/193144, https://culemborg.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/9cb1f87a-eebf-4f52-b068-275d19dd2984). Bij dit document is destijds een overzichtelijke tabel toegevoegd waarin de principes op hoofdlijnen zijn opgesomd.

De basisprincipes van juli 2021 zijn voor deze visie verder uitgewerkt tot hoofdstuk 5 Basisprincipes. Onderstaande tabel vormt een nieuwe overzichtelijke tabel van de principes op hoofdlijnen zoals deze nu in de visie zijn opgenomen. Hierbij is ook inzichtelijk gemaakt welke principes zijn toegevoegd of gewijzigd ten opzichte van de principes van juli 2021. De nieuwe principes zijn groen gekleurd. Principes die zijn aangepast of komen te vervallen zijn ~~rood doorgehaald~~.

NB. In deze versie van de visie is het ruimtelijke kader uitgebreider dan de algemeen geldende basisprincipes. Hoofdstuk vier van de visie geeft een toelichting op het ontwerp van het gebied en de belangrijke ruimtelijke elementen in het plan. Hoofdstuk zes gaat in op de fasering. Doelen en achtergrond van het project zijn toegelicht in hoofdstuk een tot en met drie. Deze tabel met basisprincipes is een samenvatting van hoofdstuk vijf en moet niet gezien worden als totaaloverzicht van het volledige ruimtelijke kader van de Stationsomgeving.

Voor de volledigheid is voor de tabel nog de Essentiekaart Visie Stationsomgeving opgenomen.


(P)
PR
N
0
100
200
300

Legenda


spoordijk als groene hoofdstructuur
overige groene hoofdstructuur
groen als basis voor Pavijen
groenblauwe hoofdstructuur Pavijen
begeleidende bomenlaan
boomgaard
erf
water
ontwikkelveld stedelijk
ontwikkelveld fase 2
ontwikkelveld afronding Lanxmeer (bestaand beleid geldig)
bebouwingswand
flexibele opdeling ontwikkelveld
luw binnengebied
doorzicht naar omliggend landschap
bebouwingsaccent
commerciele functie (voetganger/fietser georiënteerd)
commerciele functie (auto georiënteerd)
(deels)te transformeren bebouwing
potentieel industrieel erfgoed
spoor
station
onderdoorgang spoordijk
regionale ontsluiting
hoofdontsluiting Culemborg
hoofdontsluiting voetganger/fietser richting centrum
hoofdroutes fietsverkeer
overige weg
mogelijke locatie ontsluiting Pavijen
(P) gebouwde parkeervoorziening (indicatief)
(PR) park & ride station (indicatief)
uitwerkingsgebied Tunnelweg/Ovonde
uitwerkingsgebied Parallelweg Oost

	Basisprincipes:	**Uitwerking:**	**Ambitie:**
Karakter:	Duurzame, eigentijdse en stedelijke nieuwe wijk	Aan de randen voegen in de omgeving, centraal in het gebied hogere dichtheid	
Bouwhoogte	Stedelijk woonmilieu met stedelijke gebouwen	• Appartementen ~~6~~ 5-7 lagen • Stadswoningen 3 tot 5 lagen. • Mogelijk een enkel hoogbouw accent ~~(bijv 12 tot 14 lagen)~~ als herkenbaar landmark van de stationslocatie	Aansluitend op de woonwijk aan de noord en oostzijde, bouwhoogte ~3 lagen
Woonmilieu	Mix van wonen en werken, veel groene (binnen)ruimte, veel betaalbare woningen.	• Gemengd modern gebied	Aantrekkelijk groen woongebied met uitstekende verbindingen, voor diverse doelgroepen. Kracht van de maakindustrie voelbaar, verhaal van de geschiedenis herkenbaar
Functies	Levendigheid door maatschappelijke voorzieningen	• Maatschappelijke en sociale voorzieningen in het gebied, onderwijs een plek geven. • Alleen spoorgerelateerde en werkgerelateerde horeca en detailhandel die niet ten koste gaat van de binnenstad • Functies kunnen bijdragen aan placemaking	Aansluiten op de cultuur van ambacht en creativiteit van de Stationsomgeving
Leefbaarheid	Leefbaarheid centraal in alle fasen	• Afgeronde buurtjes maken • Groen en collectiviteit centraal • Ook in overgangsfase leefbare wijken	

Collectiviteit	Veel gedeelde openbaar toegankelijke en collectieve ruimtes en minder privé tuinen. Variërende niveaus van collectiviteit, van tuin tot wasruimte	• Rustige groene binnenwerelden in de blokken • Stadstuinen • Dakterrassen	Bewoners betrokken bij de openbare ruimte en gedeelde tuinen
Groen	Groen is voor alle bewoners en gebruikers van het gebied dichtbij en bereikbaar	• Verharding maakt plaats voor groen. • Bestaande groenstructuren versterkt • Toepassen van groene daken en groene gevels • Openbare ruimte en binnengebieden waar mogelijk groen inrichten	De nieuwe wijk heeft minder verharding dan nu, en heeft meer ruimte voor aaneengesloten groen en water
Openbare ruimte	Veel ruimte voor voetganger, fietser en groen	• Autovrije vloer is de basis • Lopers vanaf het station naar alle richtingen • Meer water in het gebied • Aandacht voor sociale veiligheid	

	Basisprincipes:	Uitwerking:	Ambitie:
Woningbouw:			
Woningbouwopgave	Substantieel deel van de woningbouwopgave voor Culemborg realiseren		
Prijscategorieën	Conform de vigerende woonvisie. Voor de WBI-aanvraag moet min. 50% onder de NHG-grens gebouwd worden	• 25-30% goedkoop • 35-40% middel duur • 30-35% dure	Voor diverse doelgroepen aantrekkelijke woningen met een mix van verschillende prijscategorieën
Woningtypen	Significant deel appartementen of gestapelde bouw	• 70-85% appartementen • 15-30% grondgebonden	Goede uitwerking waar de grondgebonden stadswoningen het best passen, en waar gestapeld Ook dure appartementen Rijke mix van verschillende woningtypen
Koop / Huur	Combinatie van koopwoningen en huurwoningen		In het hele gebied een gezonde mix van huur- en koopwoningen, waarbij de precieze verdeling over de deelgebieden kan verschillen (bijv als de eigenaar van sociale woningen vanwege beheer de woningen liever concentreert op enkele plekken)
Doelgroepen	Brede mix van doelgroepen Voldoende bouwen voor 1 en 2 persoonshuishoudens	• Woningen zoveel mogelijk levensloopbestendig uitvoeren. • Niet geschikt voor zware zorg behoevenden	In het hele gebied een gezonde mix van doelgroepen, variërend over de deelgebieden.

		• Aandacht voor gerichte woonvormen en locaties voor ouderen	
Efficiënt ruimtegebruik	Meervoudig ruimtegebruik	• Stapelen van wonen en werken mogelijk • Dakoppervlak benutten voor daktuinen, zonnepanelen of groene daken	
Doorstroming		•	
Sociale huur	Sociale huur altijd in portefeuille van toegelaten instelling	• Vooraf afspraken over kwaliteit en afname • Prestatieafspraken van toepassing • Sociale koop onderzoeken • Verevenen van sociale huur tussen gebieden alleen mogelijk voor kleine ontwikkelingen	
Betaalbaar houden	Woningen duurzaam betaalbaar voor Culemborgers	• Waar mogelijk voorrang voor Culemborgers • Constructies onderzoeken en waar mogelijk inzetten (oa. koopgarant, erfpacht, anti-speculatiebeding)	
Werken	Werken aan huis Wonen met gedeelde voorzieningen voor werkateliers	• Ruimte in de plinten voor niet - detailhandelfuncties zoals praktijken • Woon-werkateliers	Niveau van dienstverlenende, maatschappelijke en commerciële functies moeten passen bij de omvang van het woongebied (niet concurrerend met binnenstad)

	Basisprincipes:	Uitwerking:	Ambitie:
Bereikbaarheid			
Voetgangers	Fiets- en voetganger centraal	• Wandelpaden met voldoende schaduw voor voetgangers • Toegankelijk voor mindervaliden	
Fiets	Fiets- en voetganger centraal	• Openbaar gebied ingericht voor voetganger en fietser • Kwalitatieve fietsenstallingen bij woningen en voorzieningen	• Veel straten autoluw of autovrij
OV	OV dichtbij	• Vanuit alle locaties een goede verbinding voor voetgangers en fietsers naar het station	
Deelmobiliteit	Deelmobiliteit voor de deur	• Deelmobiliteit voor de deur • Gemeente onderzoekt regierol op deelmobiliteit	
~~*Parkeren*~~ *Parkeergebouwen*	Parkeren privé-auto in gebouwde voorziening op afstand, deelauto dichtbij	• Centrale gebouwde gedeelde parkeervoorzieningen op korte loopafstand • Oostelijk van spoor en noordelijk van Tunnelweg parkeren in woongebouw mogelijk	•
Flexibiliteit parkeergebouwen	Monitoren van gebruik voorzieningen om tijdens ontwikkeling flexibel te kunnen zijn	• Rekening houden met flexibiliteit bij bouw garages • Bedrijventerrein en woongebied voorzien elk in eigen parkeeropgave	•
Parkeervergunningen en normen	Nieuw parkeerbeleid passend bij een OV-gericht gebied	•	• parkeervergunning gekoppeld aan huishouden • norm won. > 50 m2: ca 1 • norm 1-2 pers apt < 50m2: < 1

			• norm bezoekersparkeren: ca 0,2 • Dubbelgebruik waar mogelijk
Overig verkeer	Hulpdiensten en bevoorrading toegang tot gehele gebied. Waar mogelijk vrachtverkeer scheiden van wonen in ontwikkelfase	•	•

	Basisprincipes:	Uitwerking:	Ambitie:
Duurzaamheid:	Duurzaamheid staat centraal	•	
Energietransitie		• Verdichten bij het station, waar privé auto minder nodig is • Goede energieprestaties van de nieuwbouw • Groen op en om de gebouwen • Stimuleren van voetgangers, fiets, ov en deelmobiliteit • Groen en water in de omgeving	• Een duurzame aantrekkelijke woonwijk gericht op duurzame mobiliteit •
Energieprestatie	Netto geen CO_2 uitstoot in de gebruiksfase	• Alle woningen nul-op-de-meter • Warmtevoorziening bij voorkeur collectief • Zon-PV op daken en in openbare ruimte • Eventuele duurzame opwek buiten het gebied deel van programma Stationsomgeving	• Energie voor mobiliteit ook duurzaam opgewekt
Klimaatadaptatie / Waterberging	Volop ruimte voor waterberging Gebied robuust bestand tegen klimaatverandering	• Verharding maakt plaats voor water. • Nieuwe waterstructuren in het gebied • Afkoppeling hemelwater • Groen aanplanten	• De nieuwe wijk heeft minder verharding dan nu, en heeft meer ruimte voor groen en water
Circulariteit	Voorkomen van verspilling materialen en energie	• Bij ontwerpproces uitgaan van een MPG-norm (Milieuprestatie van gebouwen) van 0,5	• Circulariteit stimuleren waar mogelijk
Natuurinclusief	Gezonde biodiversiteit	• Via relatief simpele en goedkope maatregelen ontwikkelen tot natuurinclusief gebied	•

	Basisprincipes:	Uitwerking:	Ambitie:
Fasering		•	
Fasering	Stapsgewijze ontwikkeling, flexibele uitwerking	• Afhankelijk van verwerving • Volgende fase > 15 jaar	• Ontwikkeling eerste fase in 10-15 jaar