Provincie Gelderland
NS
ProRail
Gemeente Culemborg

Stationsomgeving Culemborg

Ruimtelijke verkenning

September 2021

Zaaknummer: GZDGCB 305043 / 325751



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

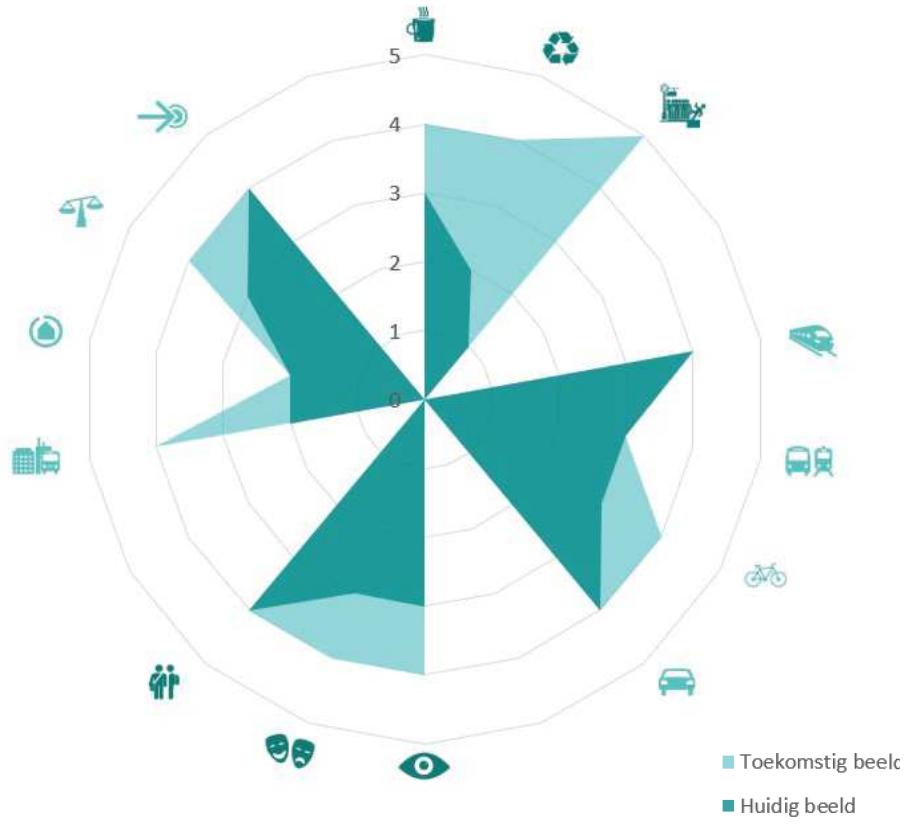
Station Culemborg en haar omgeving zal de komende jaren een kwalitatieve schaalsprong ondergaan naar een toekomstbestendige regionale hub. Culem**borg heeft nadrukkelijk de aandacht op zowel provinciaal als landelijk niveau als pilot voor regionale hub ontwikkeling vanwege haar potentie als station met 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

Plaats				
OV-knoop				
Mobiliteit				
Mens				



"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

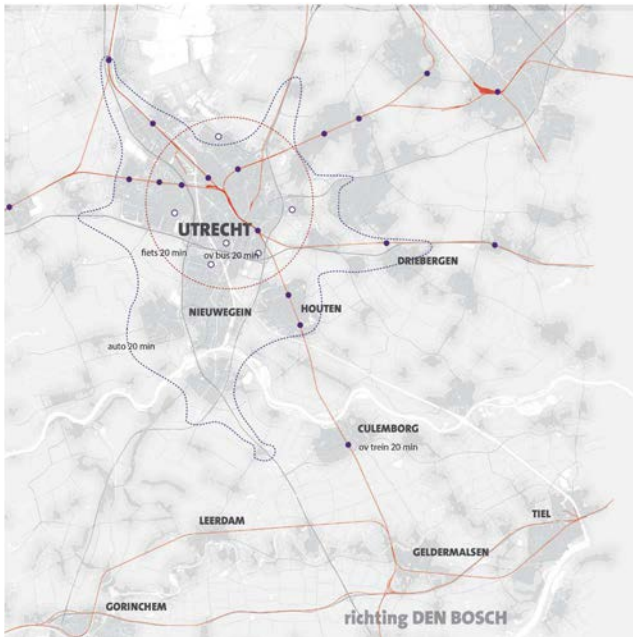
De huidige stationsomgeving is zowel voor de aankomende als vertrekkende reiziger niet helder. Wie nu uitstapt bij het station moet even zoeken, waar is het centrum? Hoe kom ik het snelst bij de Hollandsche Waterlinie? Welke uitgang gebruik ik? Tegelijkertijd is het voor de vertrekkende gebruiker van 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.

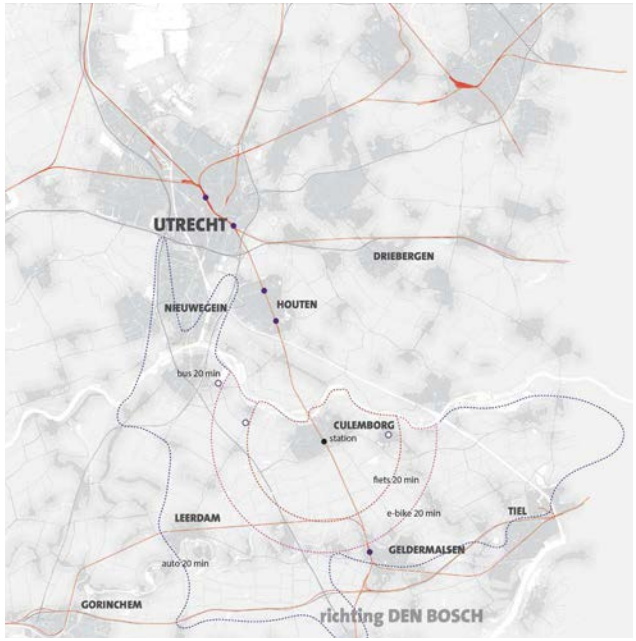
Voorzieningen voor fietser

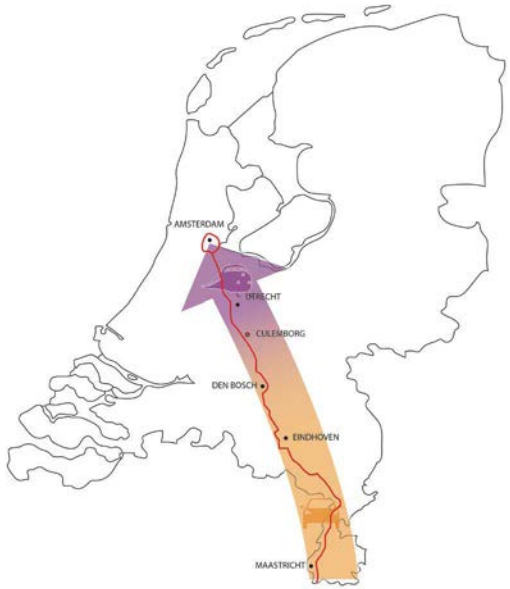
Op papier kent station Culemborg goede voorzieningen voor de fietser; aan beide zijden is een onbewaakte fietsenstalling, aan de oostzijde is een bewaakte, voor de eerste 24 uur gratis fietsenstalling en er is een fietsenspeciaalzaak/fietsreparatie beschikbaar. Wie verder inzoomt constateert dat de voorzieningen 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).

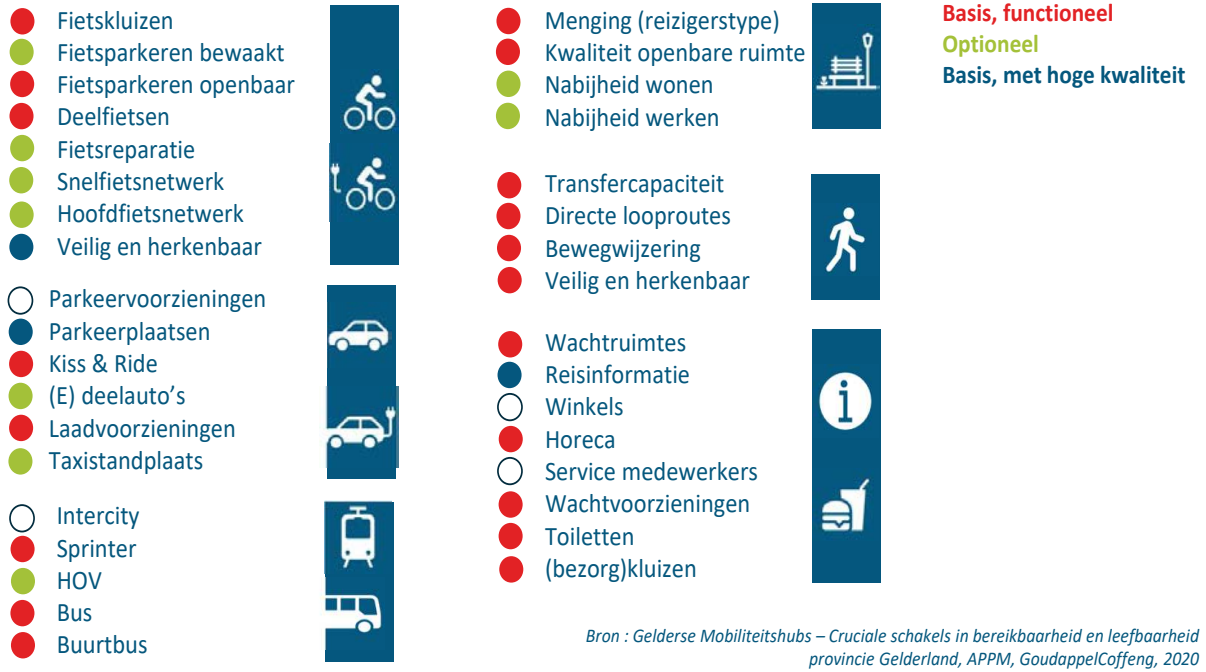
Mochten in de toekomst de reizigersaantallen zodanig toenemen dan kan de capaciteit worden vergroot door de Sprinters in eerste instantie te verlengen, mits de infra daarvoor geschikt wordt gemaakt. De infrastructuur is niet voor 2028 toereikend voor een 5e en 6e Sprinter. De benodigde infrastructuur 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)



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.

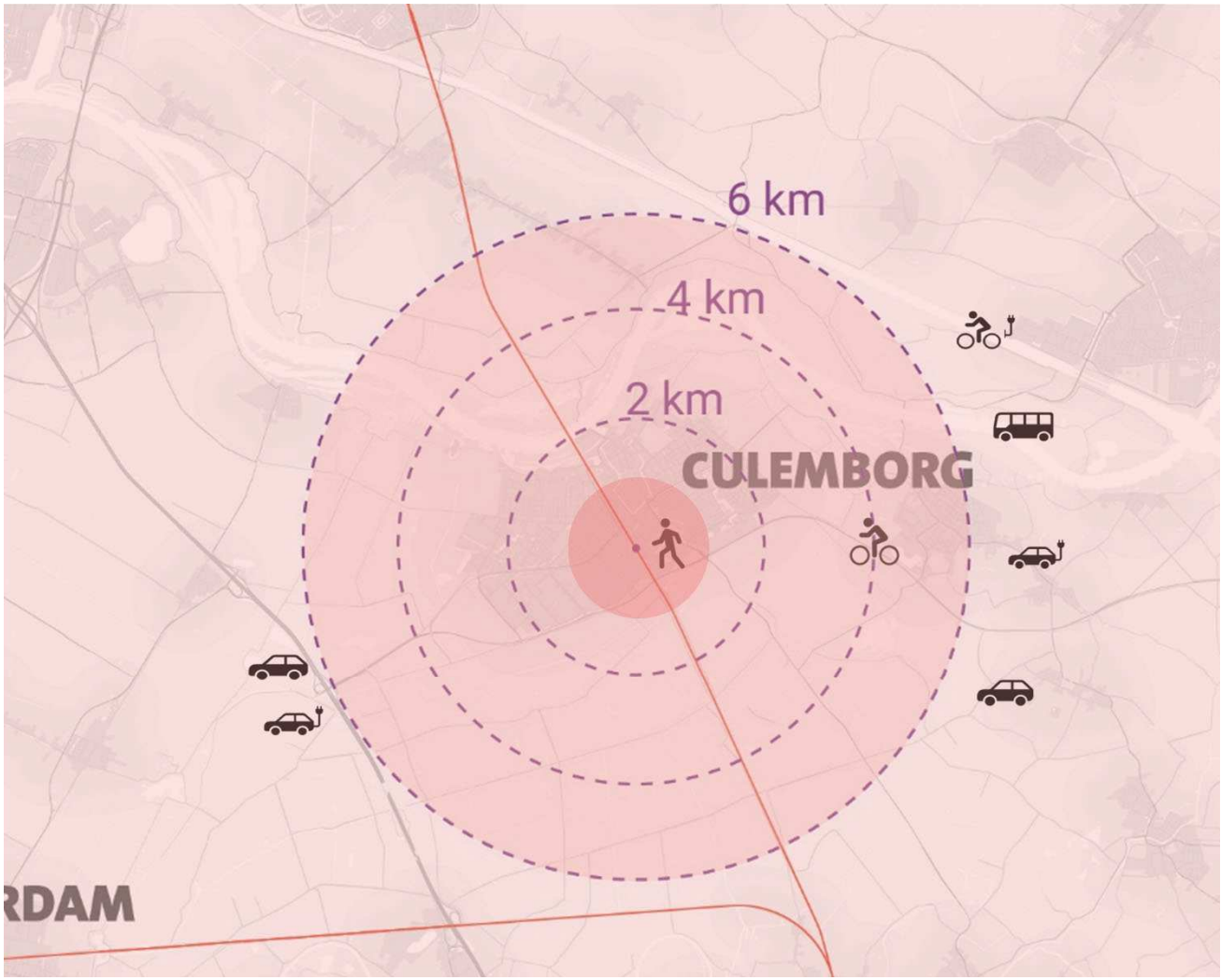
Door het groeiend aantal reizigers voldoen in 2040 zowel de tunnel als de toegang van spoor 2 naar de tunnel niet meer aan de beheernorm en vormen daarmee knelpunten. De tunnel dient verbreedt te worden van 2,4 naar 3,5 m; de toegang vanaf spoor 2 naar 2,7 m.

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.



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



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

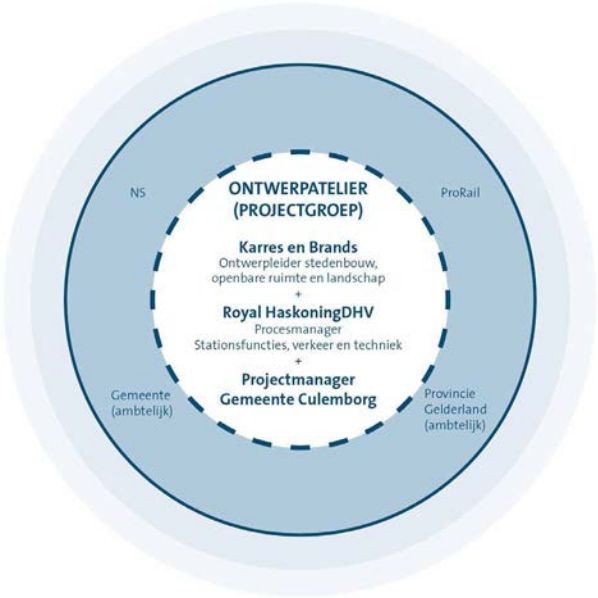


Duurzaam en toekomstbestendig

- 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.

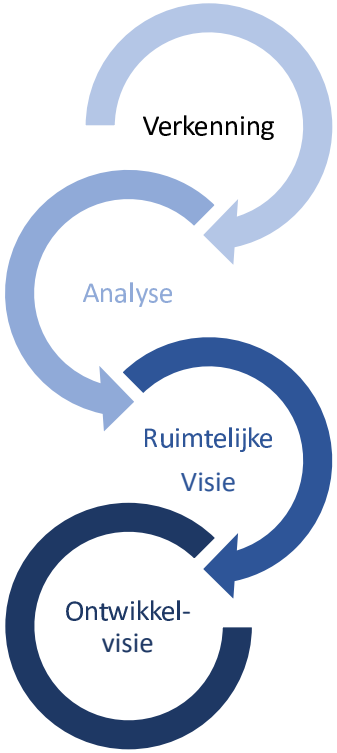


Proces

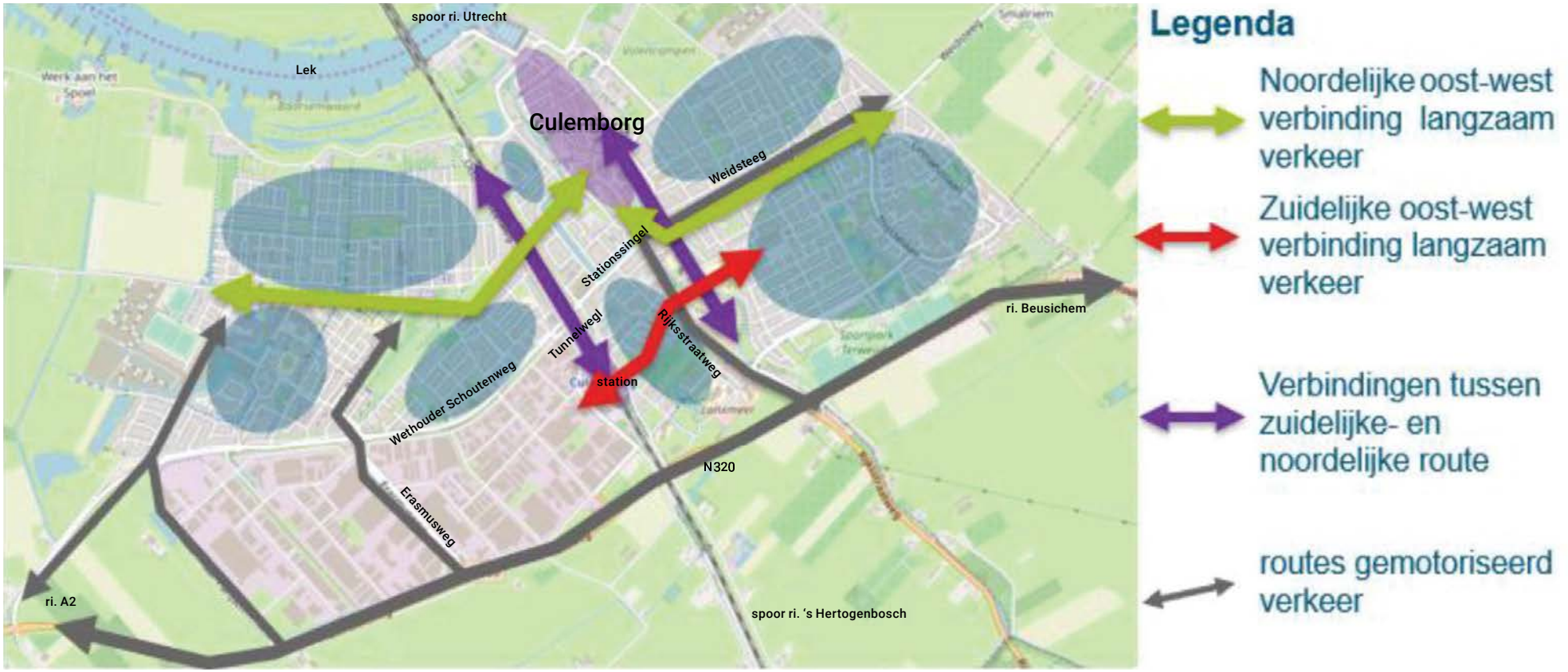
In de eerste maanden van 2021 is de integrale visie tot stand gekomen, in een multidisciplinair, interactief en iteratief proces met stakeholders en consultants. Het hart van het proces vormde een integraal ontwerpteam, waarin stedenbouw, landschapsarchitectuur en de andere primaire ontwerpdisciplines 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.

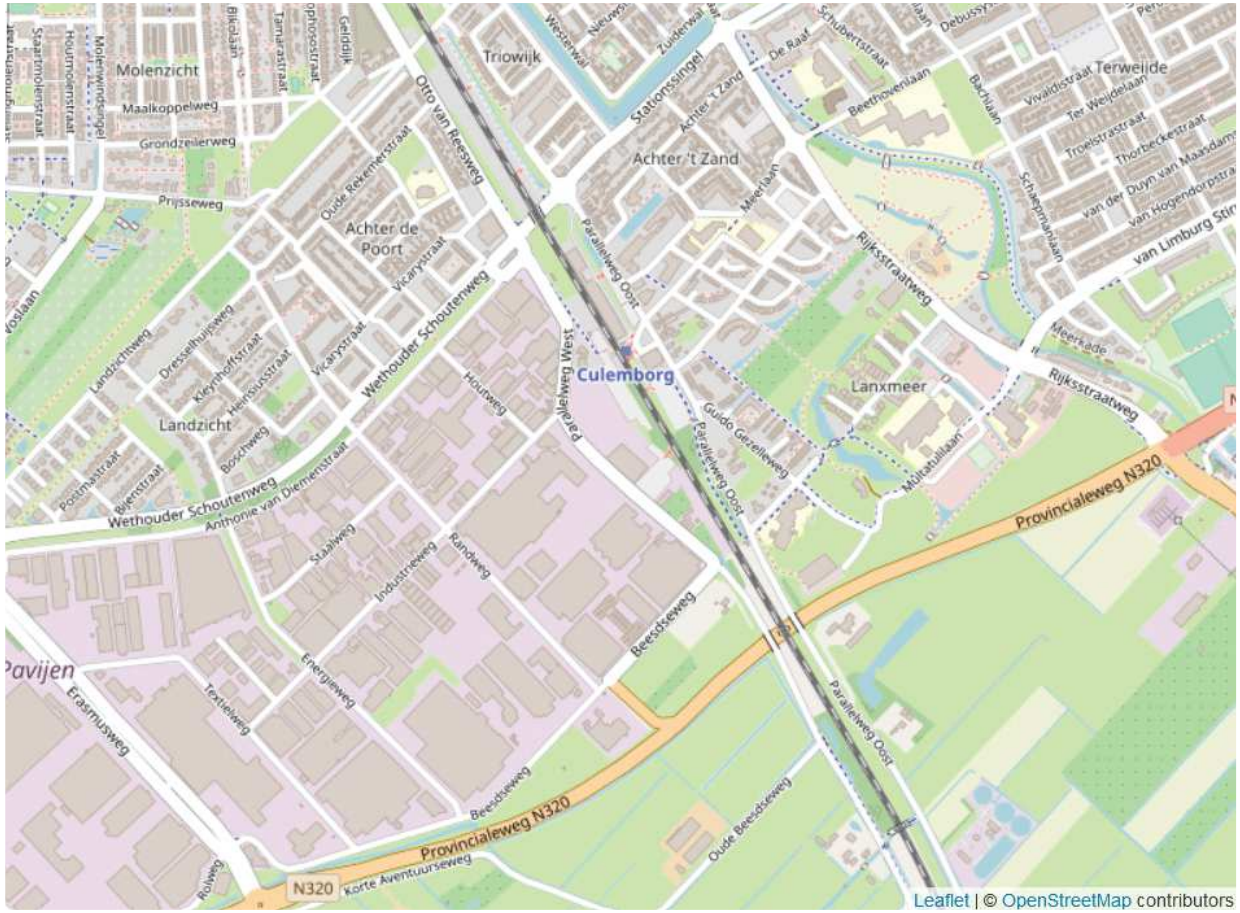
Lijn 650 is een scholierenlijn van Culemborg naar Leerdam, 1 rit ’s morgens van Leerdam naar Culemborg en 2 ritten ’s middags van Culemborg naar Leerdam, een rit van ongeveer 35 minuten.

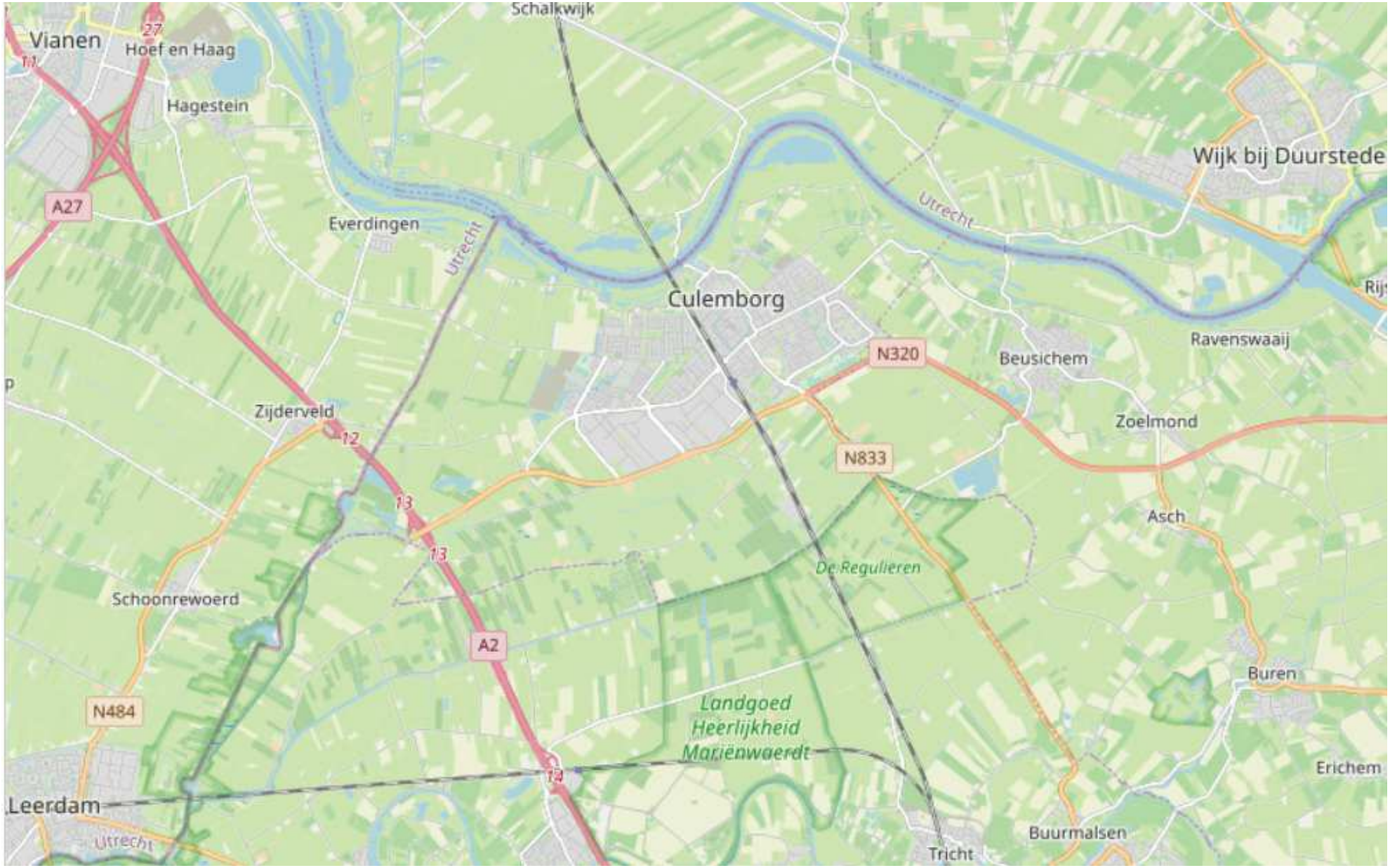
Voor de regionale en lokaal onbekende automobilist is de routering naar het station niet eenduidig.

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.

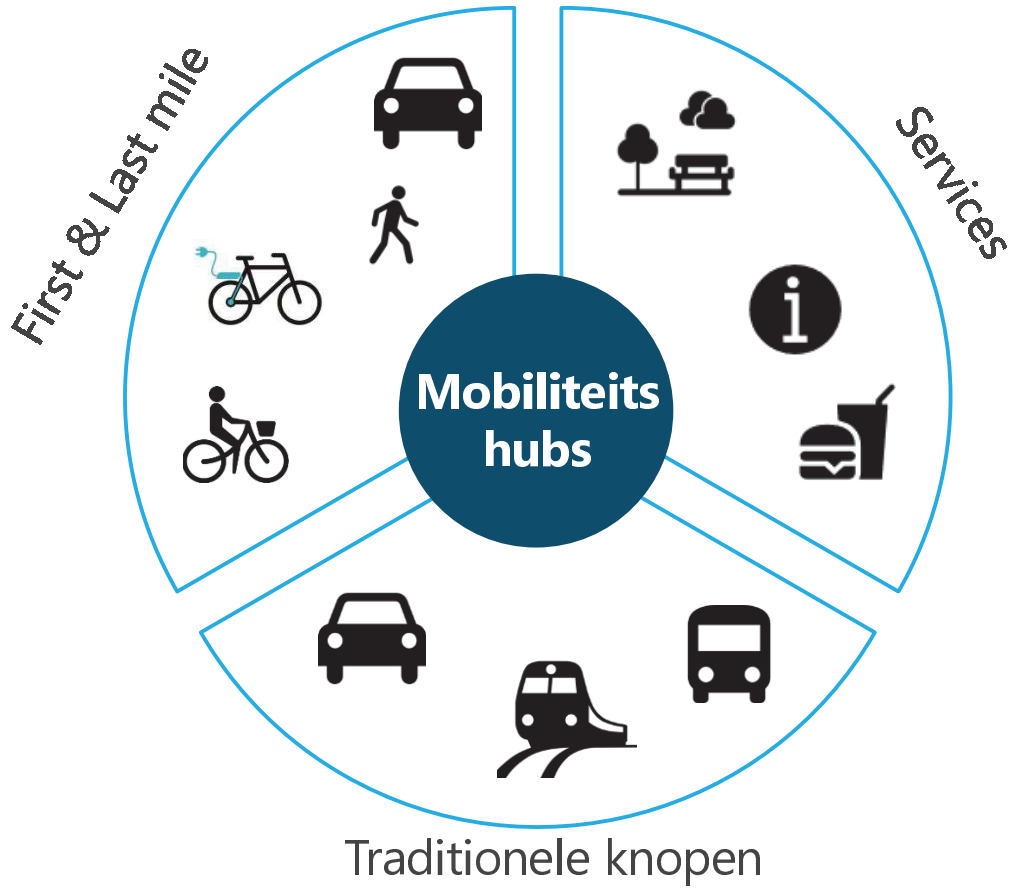
Waar nu vaak nog een focus ligt op bezit, zal de focus meer en meer verschuiven naar gebruik. MaaS sluit aan bij een ontwikkeling die al gaande is: vooral de jongere consument vindt bezit, zoals een eigen auto, minder belangrijk (I&W). Hierdoor neemt de flexibiliteit in modaliteitsgebruik toe en kan – 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

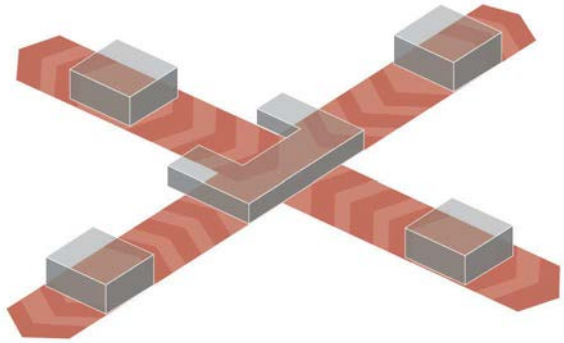

First & Last mile
Services
Mobiliteits hubs
Traditionele knopen

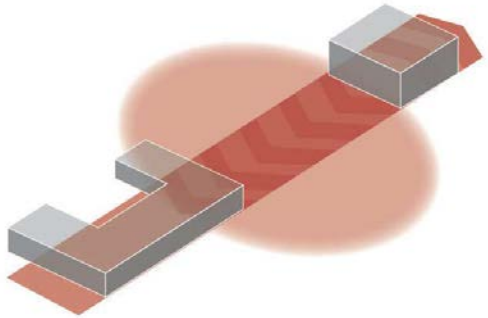
Drempelloze regionale hub

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).

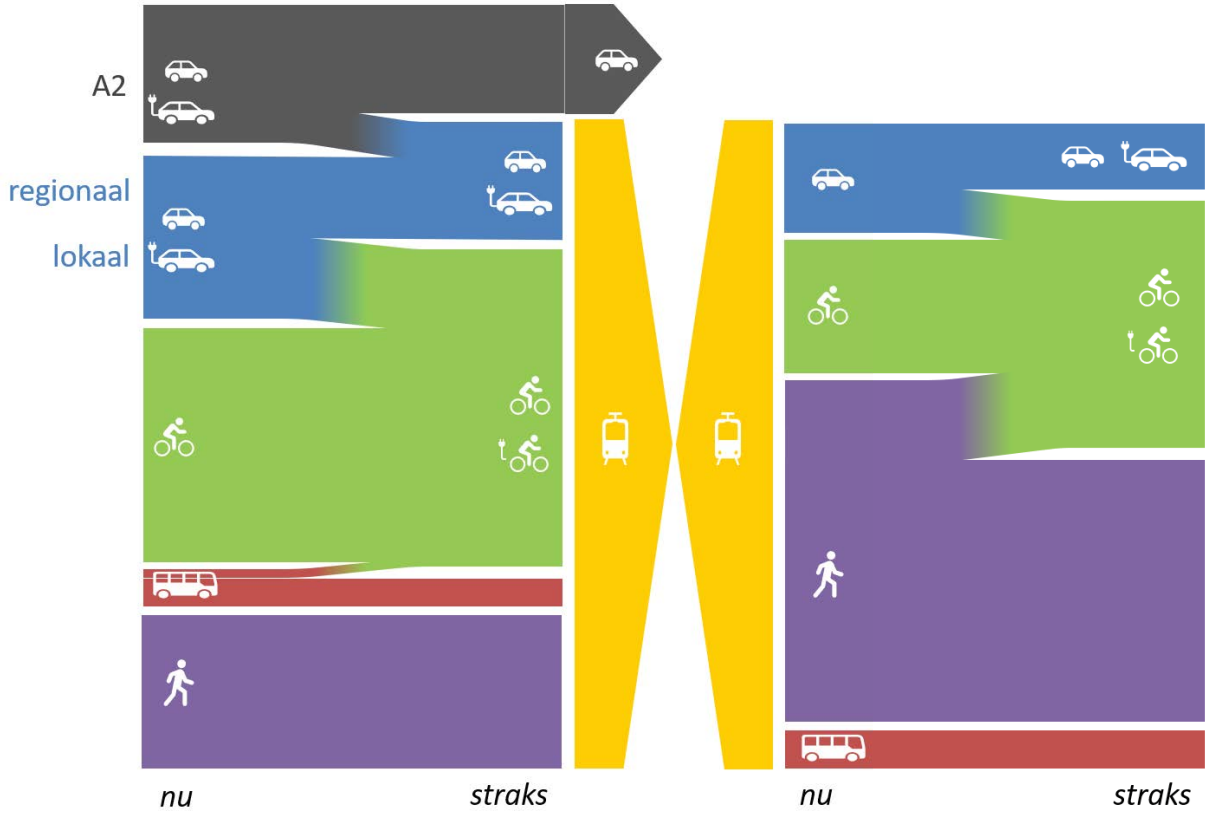
<u>Toelichting op de figuur:</u>

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)


Centrum
WC Terweijde
Station
Autoroutes
Centrum
WC Terweijde
Station
Fietsroutes
Centrum
WC Terweijde
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



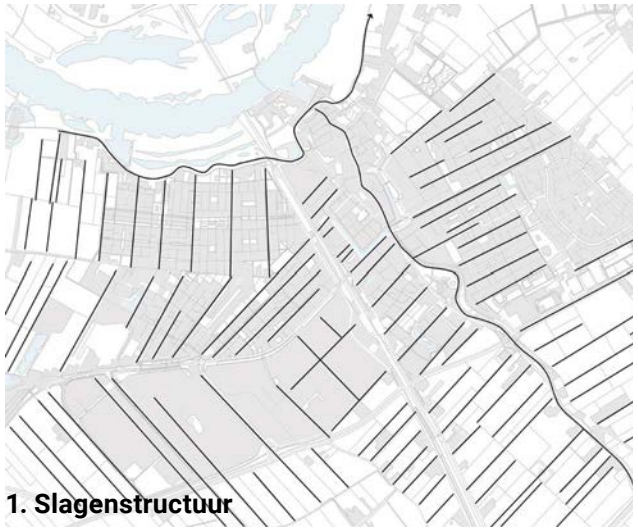
Lekbrug

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.

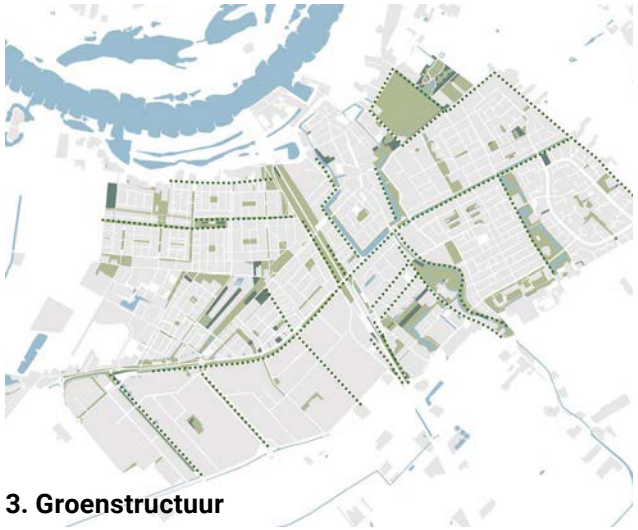
2. Een tweede laag is die van de hoofdinfrastructuur. Het spoortracé, in noord-zuidrichting met zijn zones er om heen snijdt de stad in twee stukken. De as van de Wethouder Schoutenlaan-Stationssingel die in oost-west richting volledig doorloopt is de grootste auto verbinding en zorgt voor een tweede 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.



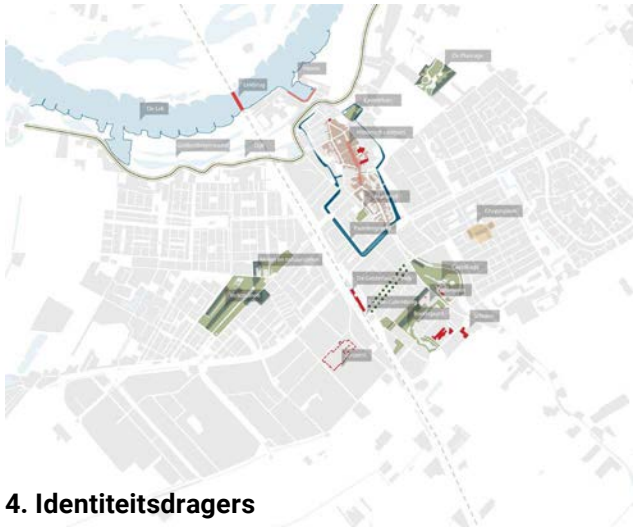
1. Slagenstructuur



2. Hoofdassen



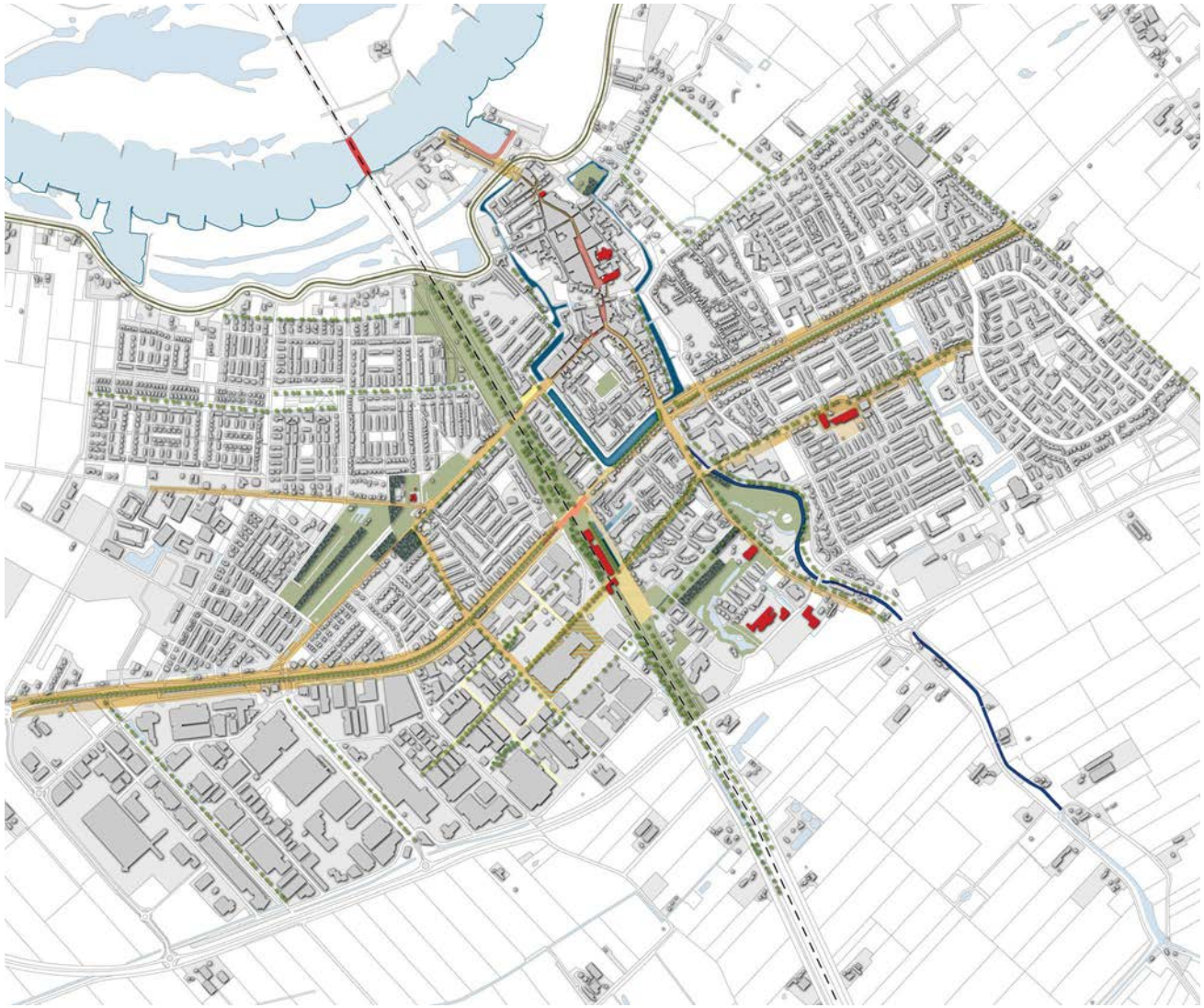
3. Groenstructuur



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.

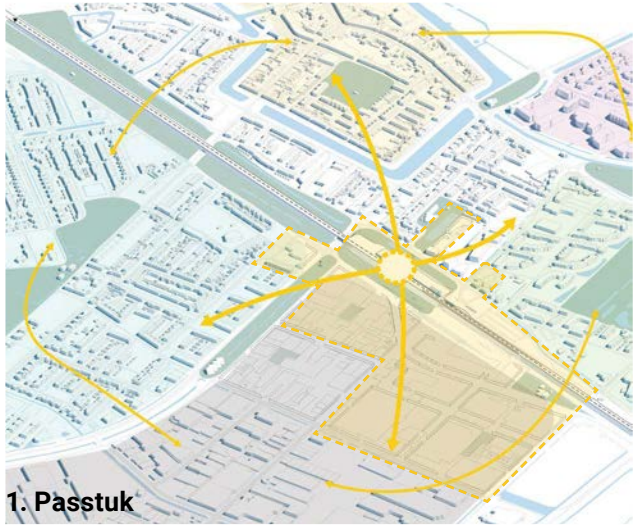


Ruimtelijke opgave

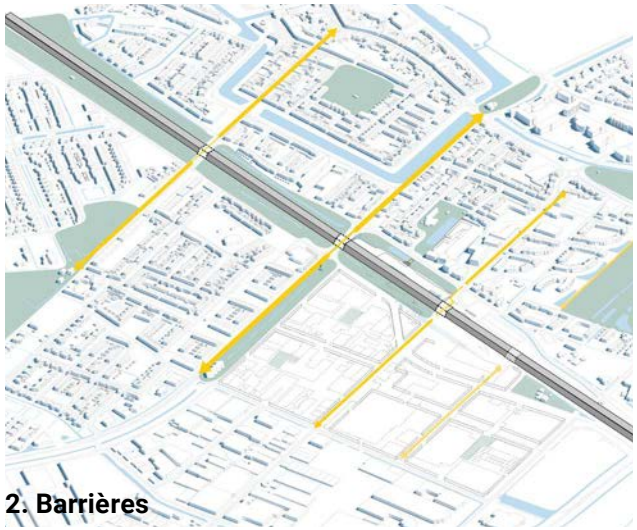
Gegeven de opgave die er ligt op mobiliteit en de stedelijke context: wat zijn nu de specifiek ruimtelijke-functionele opgaves die daaruit voortkomen voor het stationsgebied en Pavijen?

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.



1. Passtuk



2. Barrières



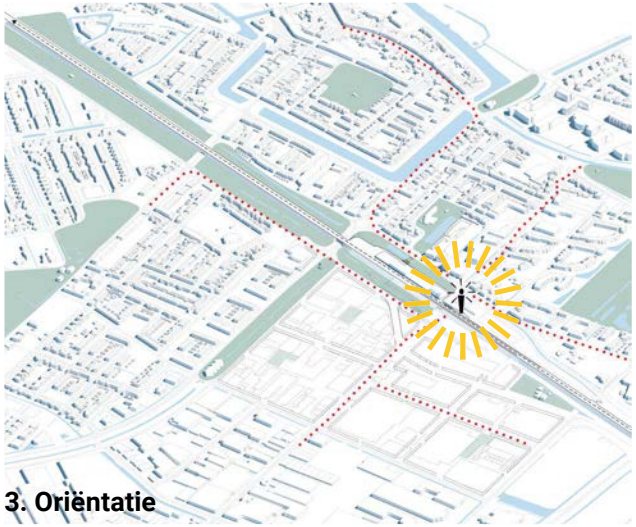
Station en Gelderlandfabriek



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 “placemaking” 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.



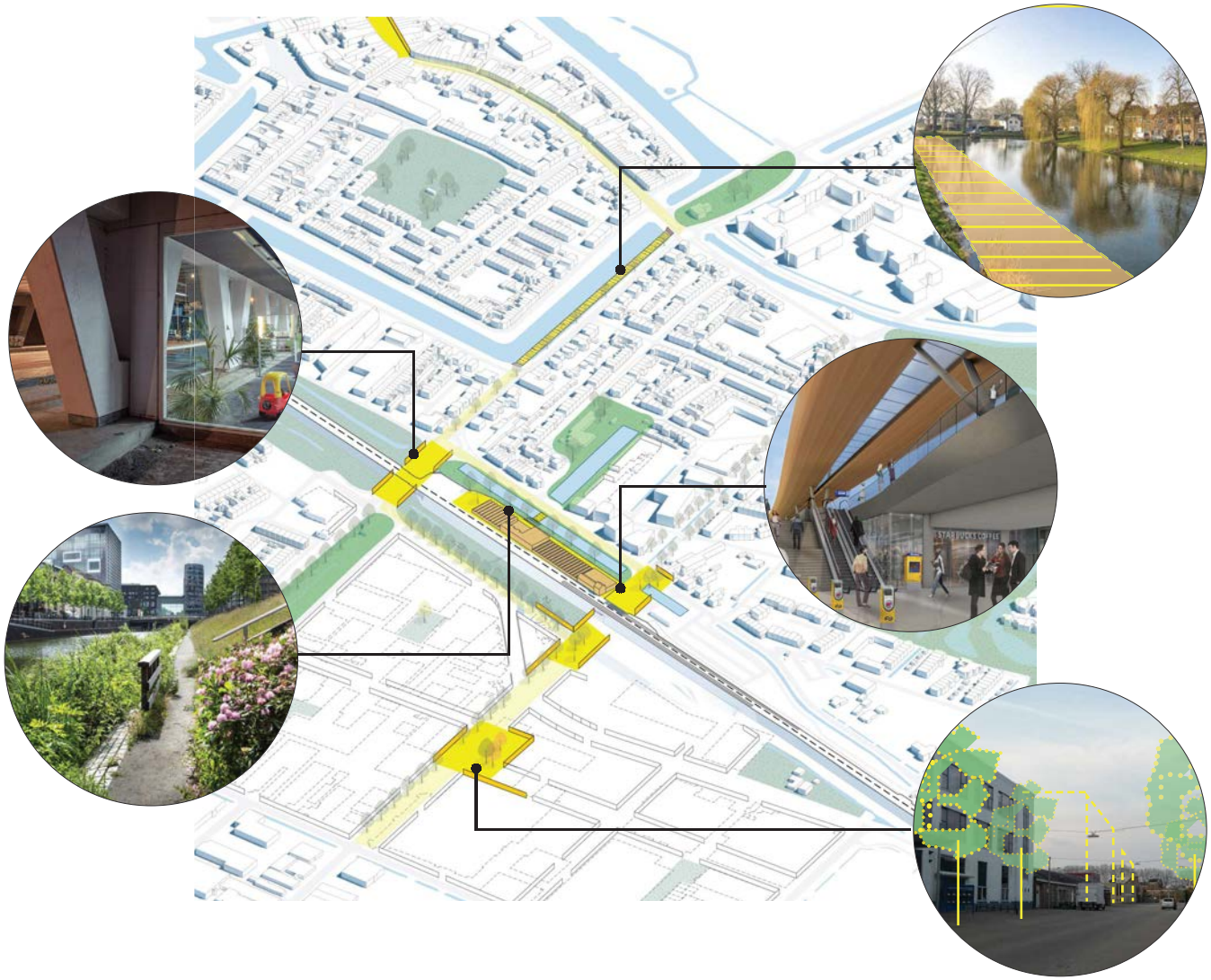
Verbinding binnenstad

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.

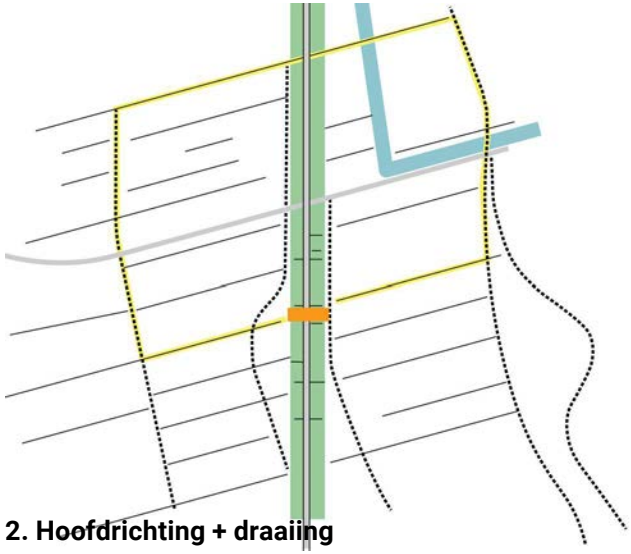
De reeks van plekken zal aan de andere zijde van het station voortgezet worden richting Pavijen in de vorm van een reeks van pleinen.



VISIE



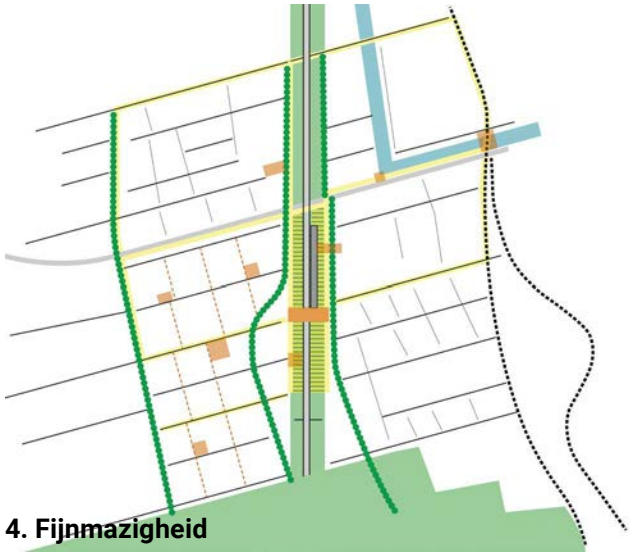
1. Ondergrond



2. Hoofdrichting + draaiing



3. Lopers



4. Fijnmazigheid

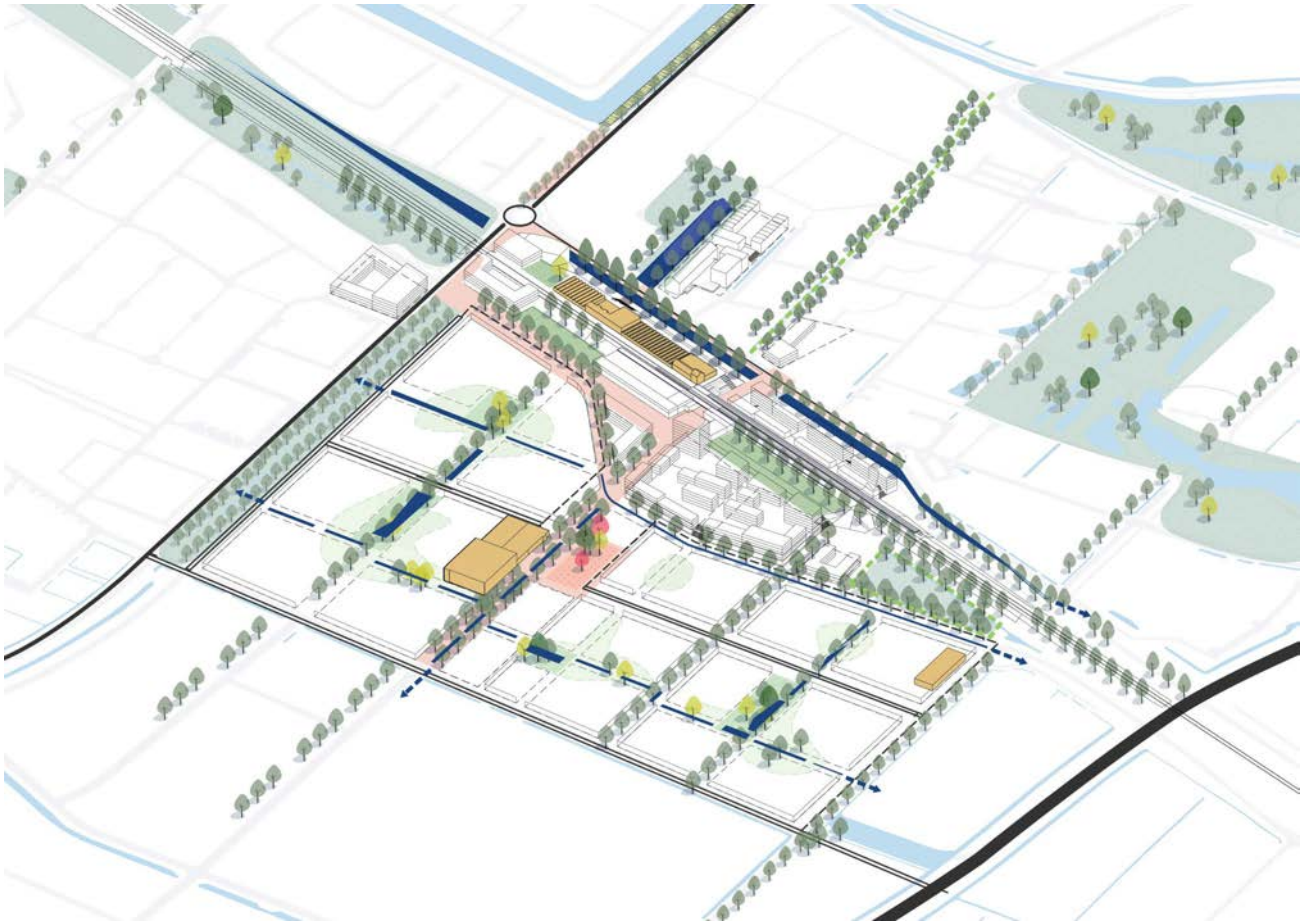
Planopbouw

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

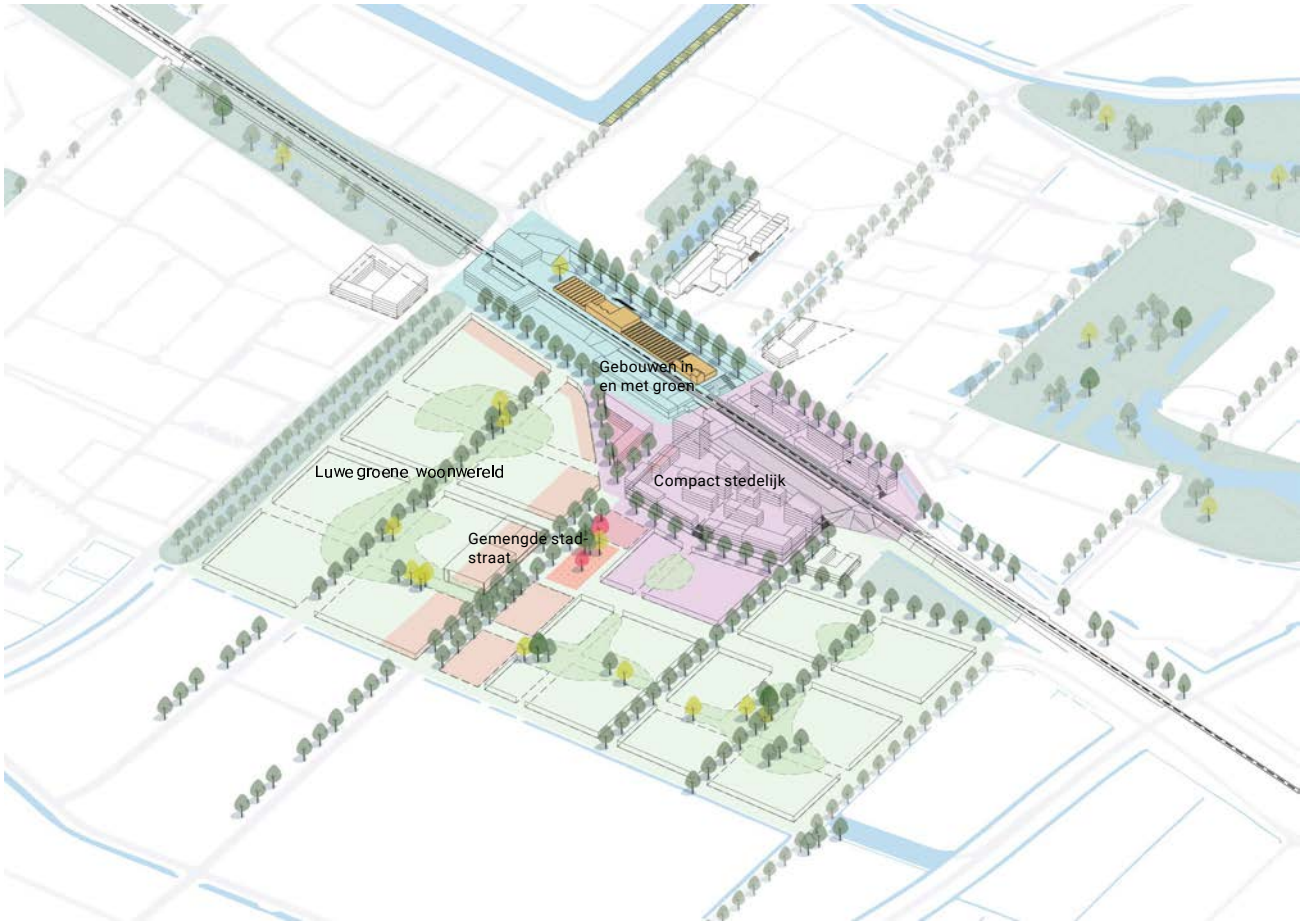


Dru Industriepark, Ulft

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 perifeređetailhandel, woonwerkwoningen en plinten met afwisselend woningen en bedrijfsruimtes etc.





De Hoef, Amersfoort





Postareal, Kiel



Funen, Amsterdam

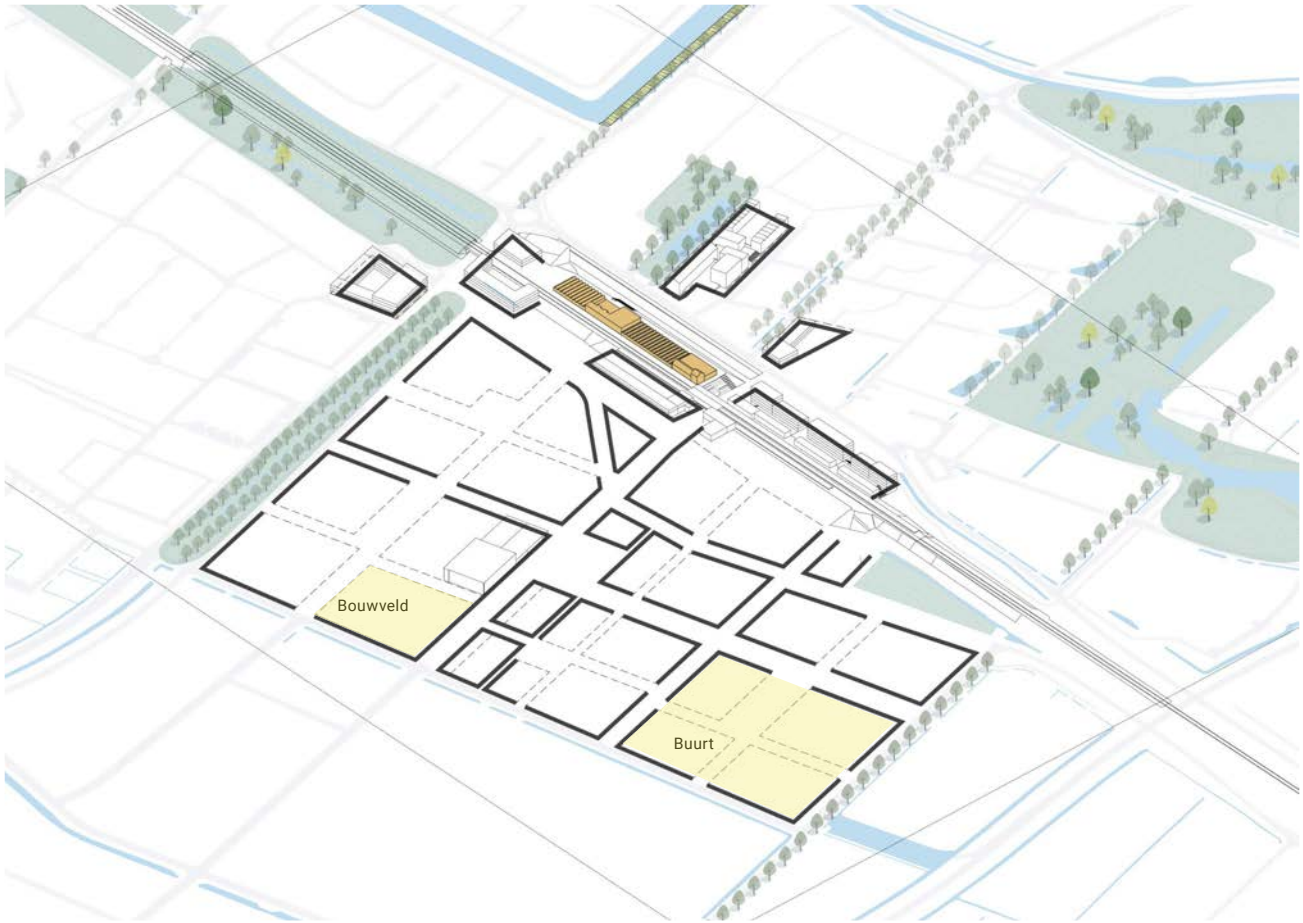


GWL terrein, Amsterdam

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

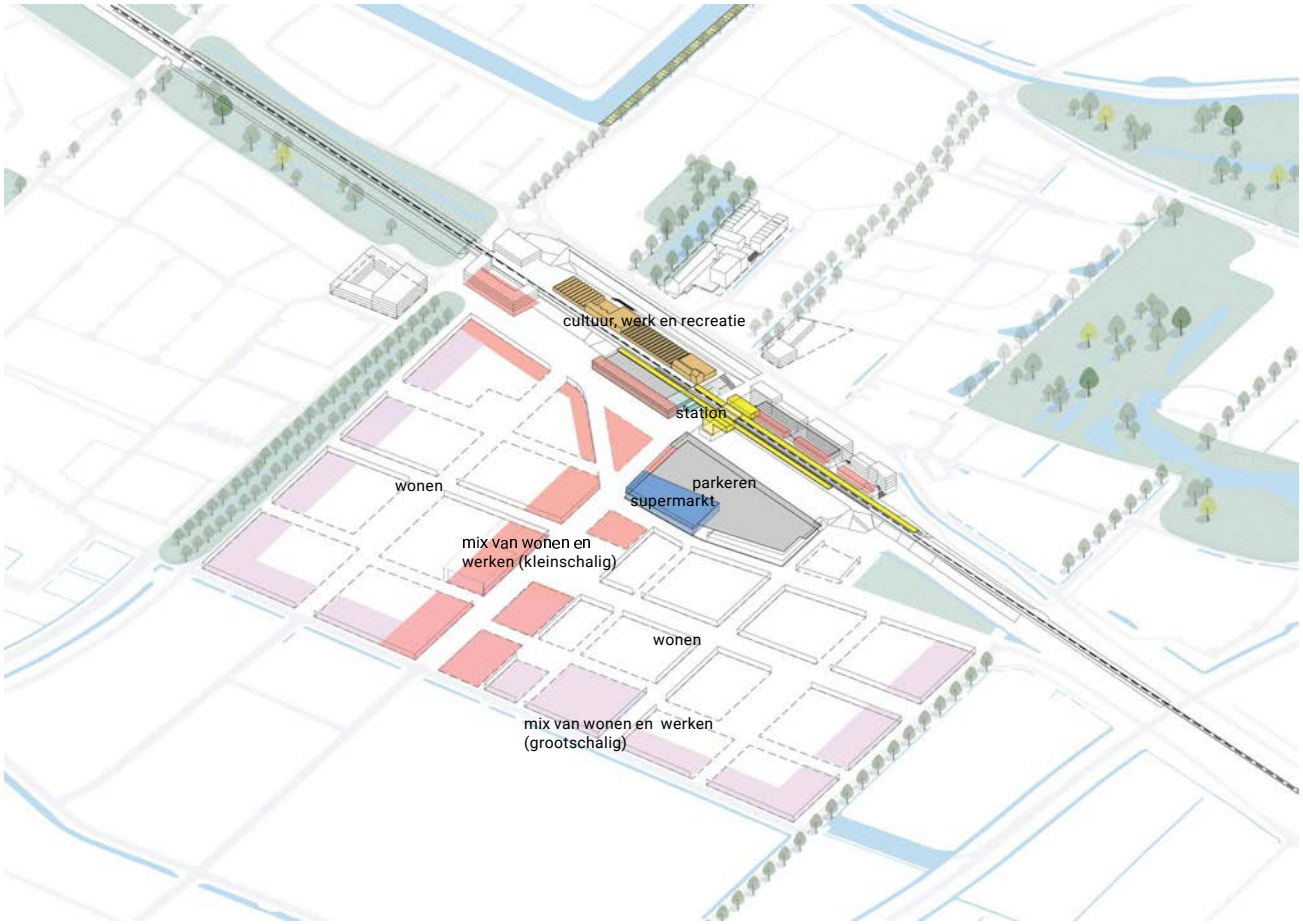


Buiksloterham, Amsterdam

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



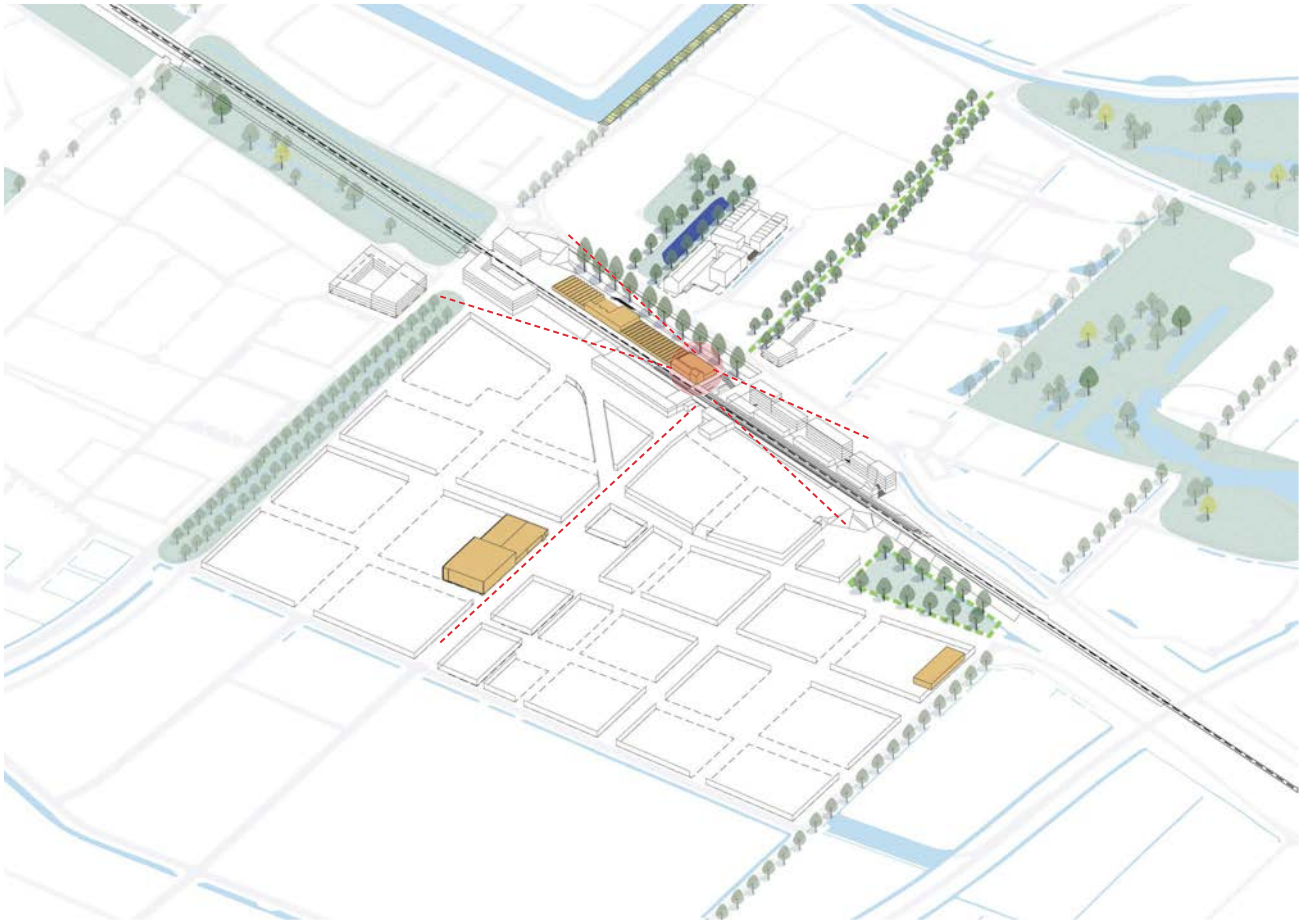
Frederik van Eedenlaan

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.









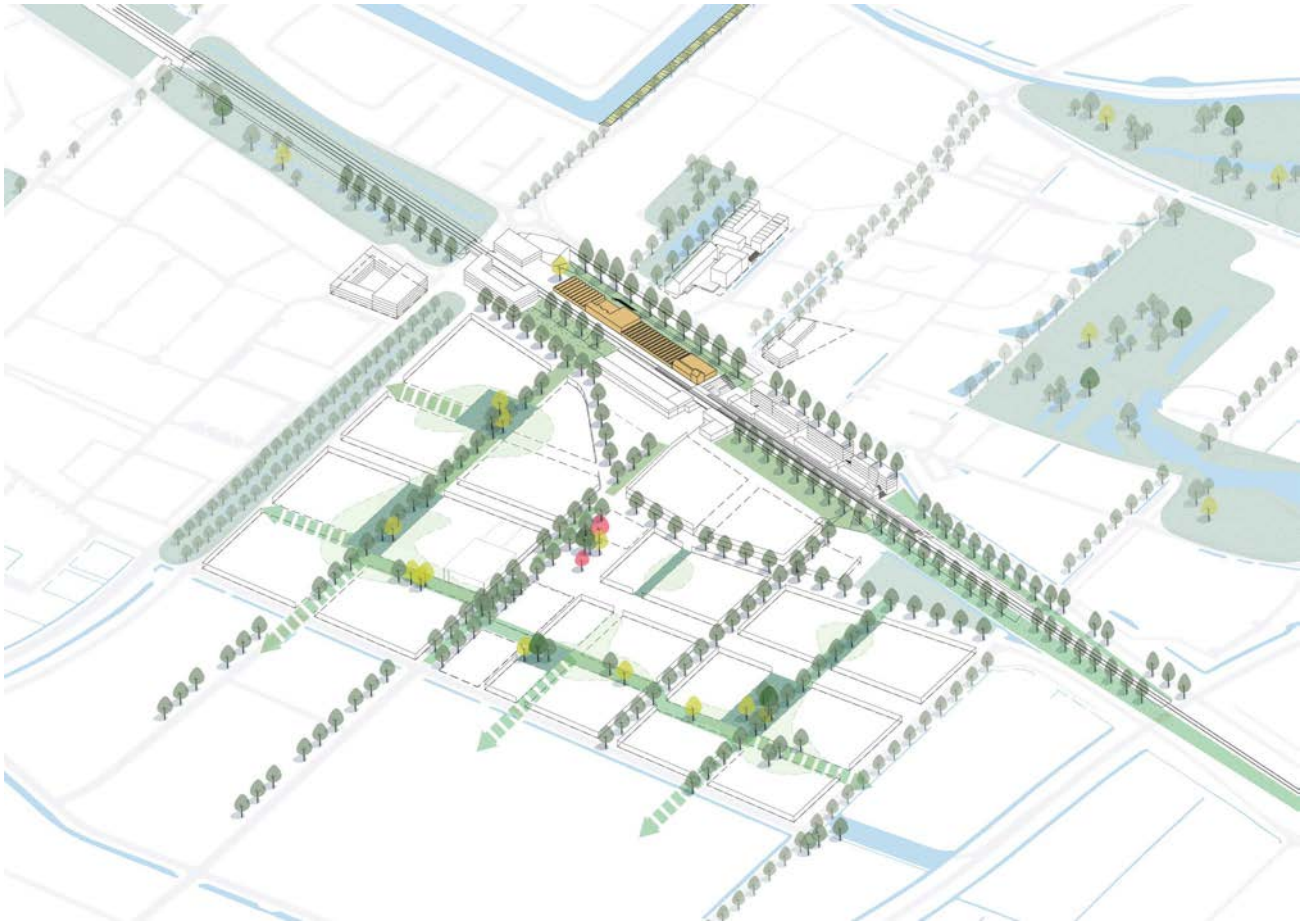
Wereld van groene pleinen, straten en hoven





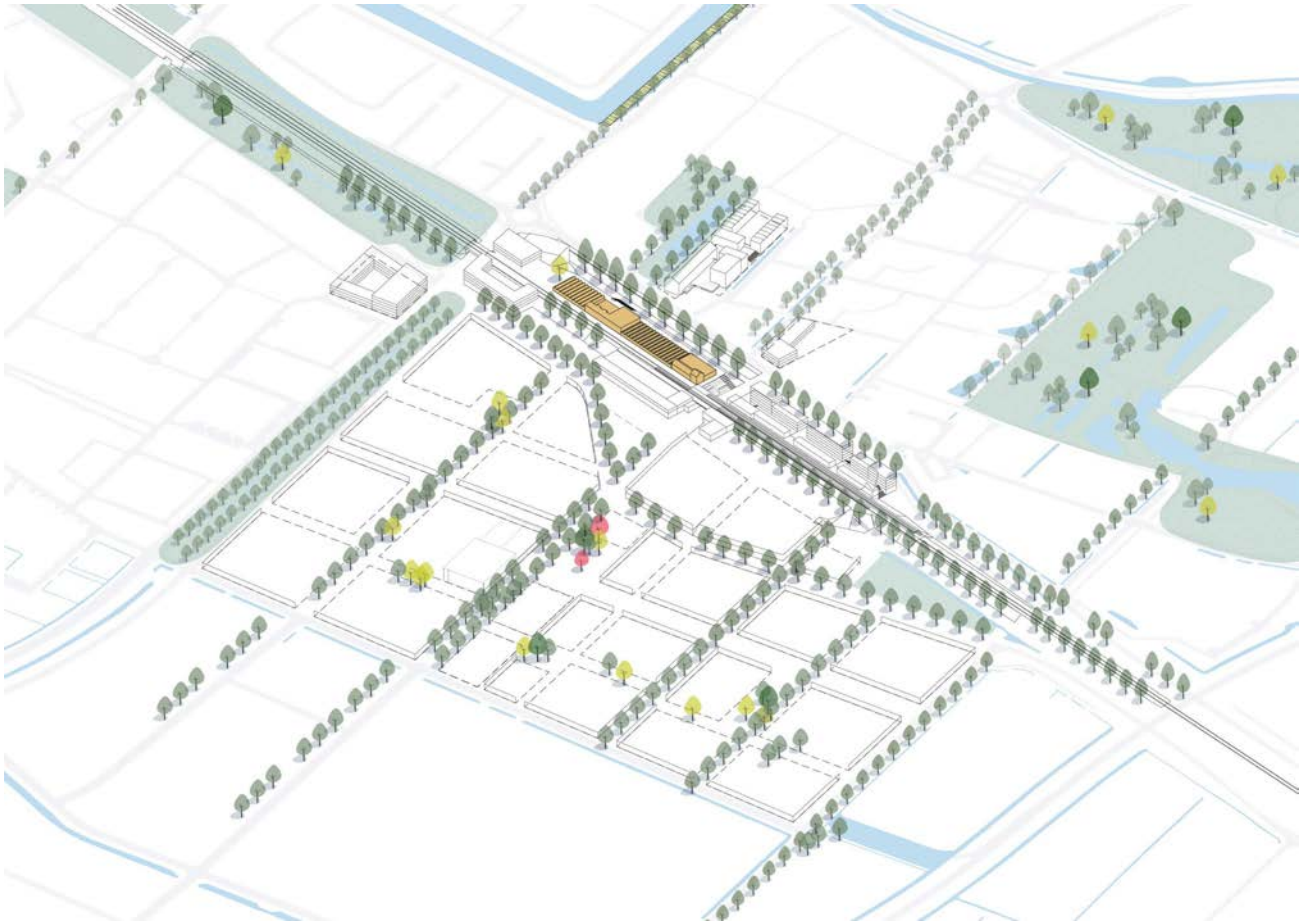
Groen

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.



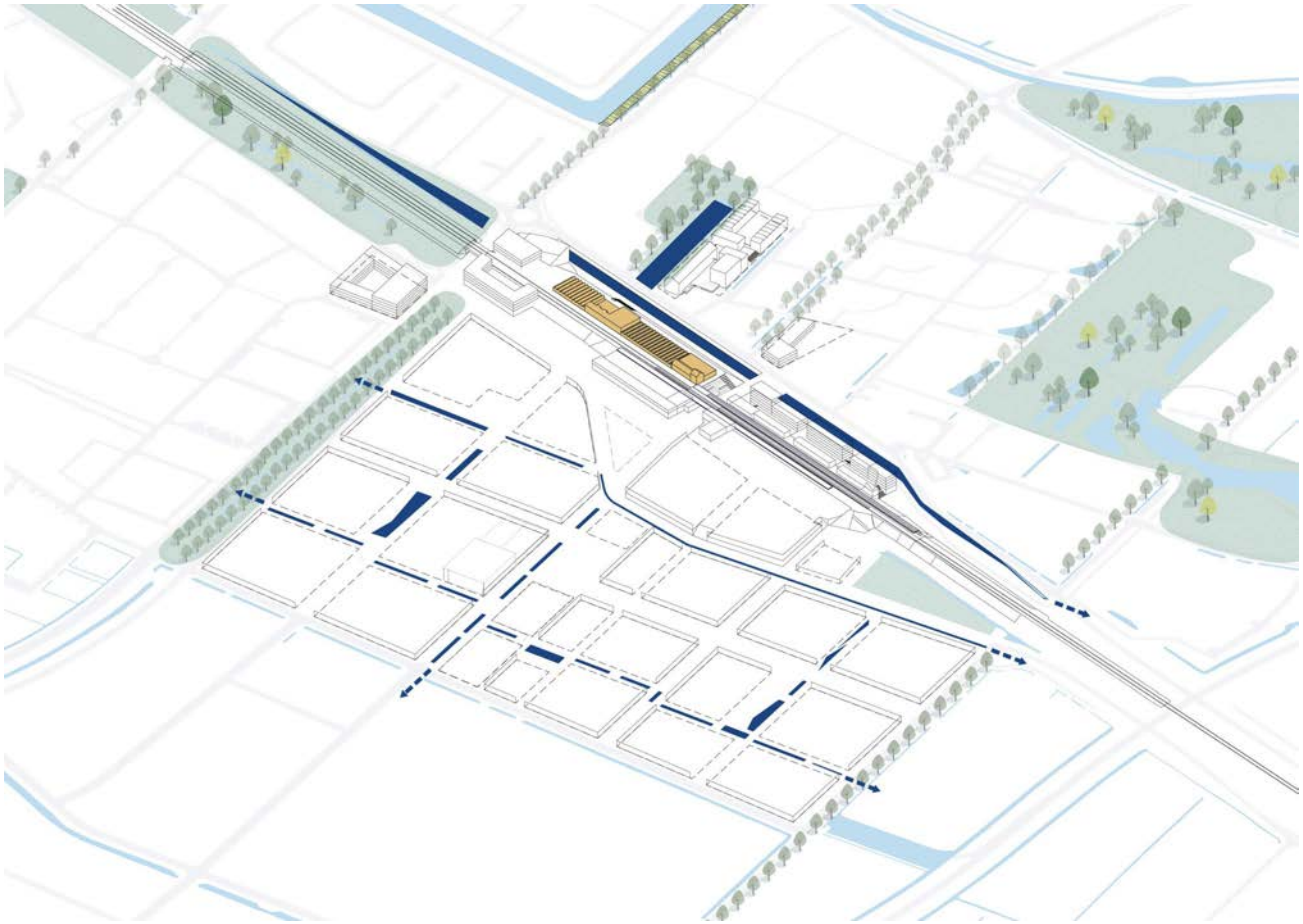
Bomenstructuur

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.



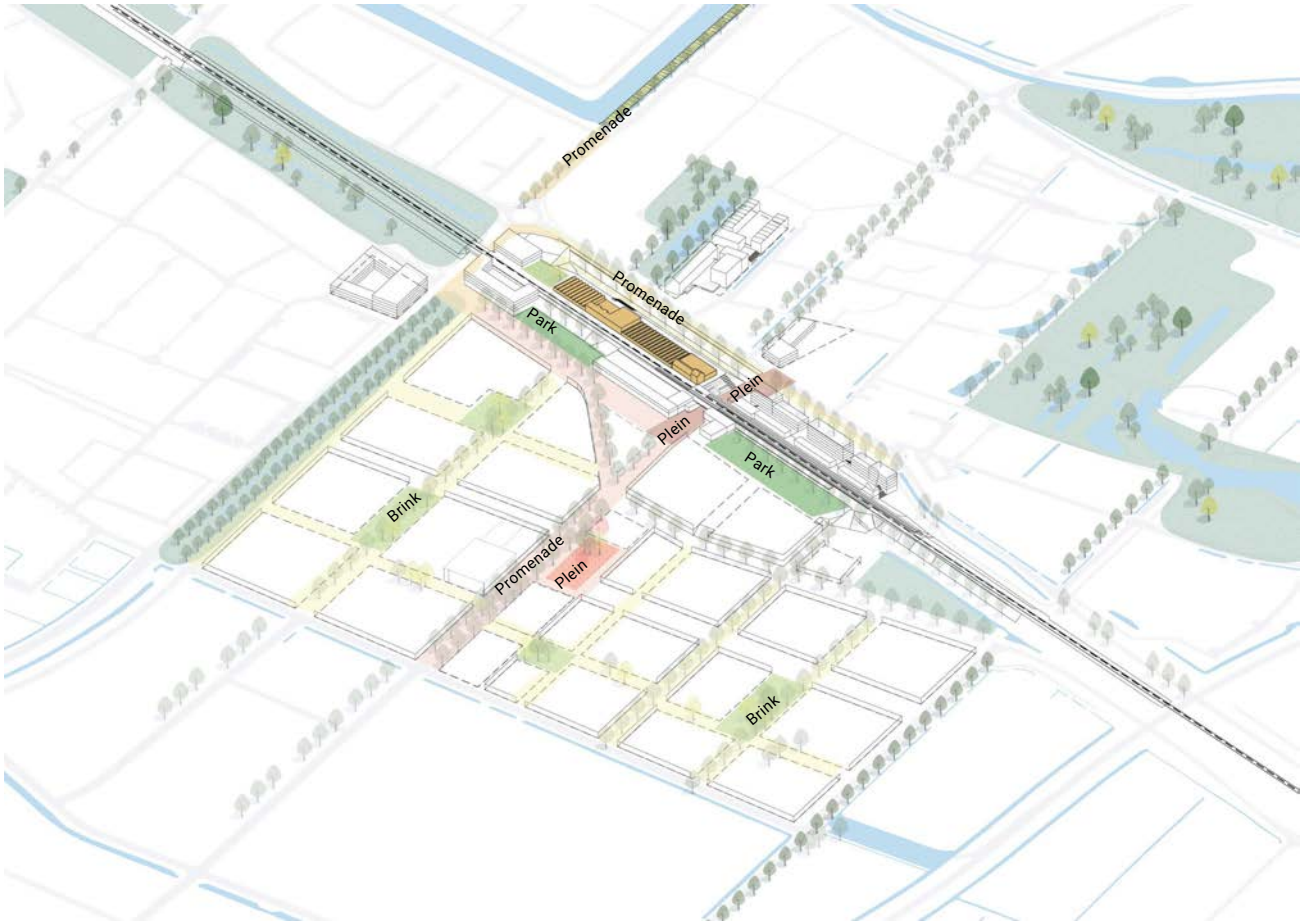
Water

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.



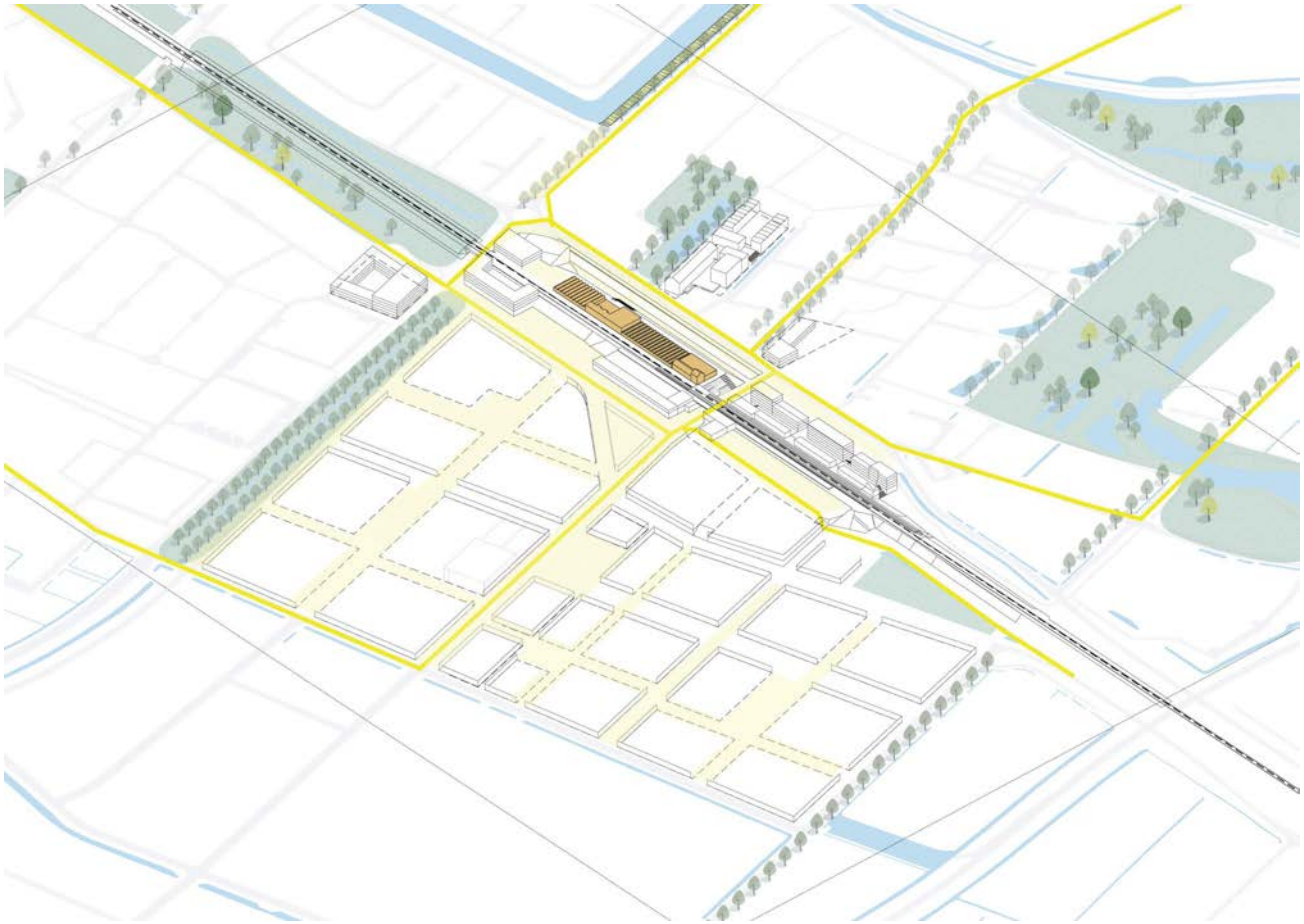
Openbare ruimtes

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

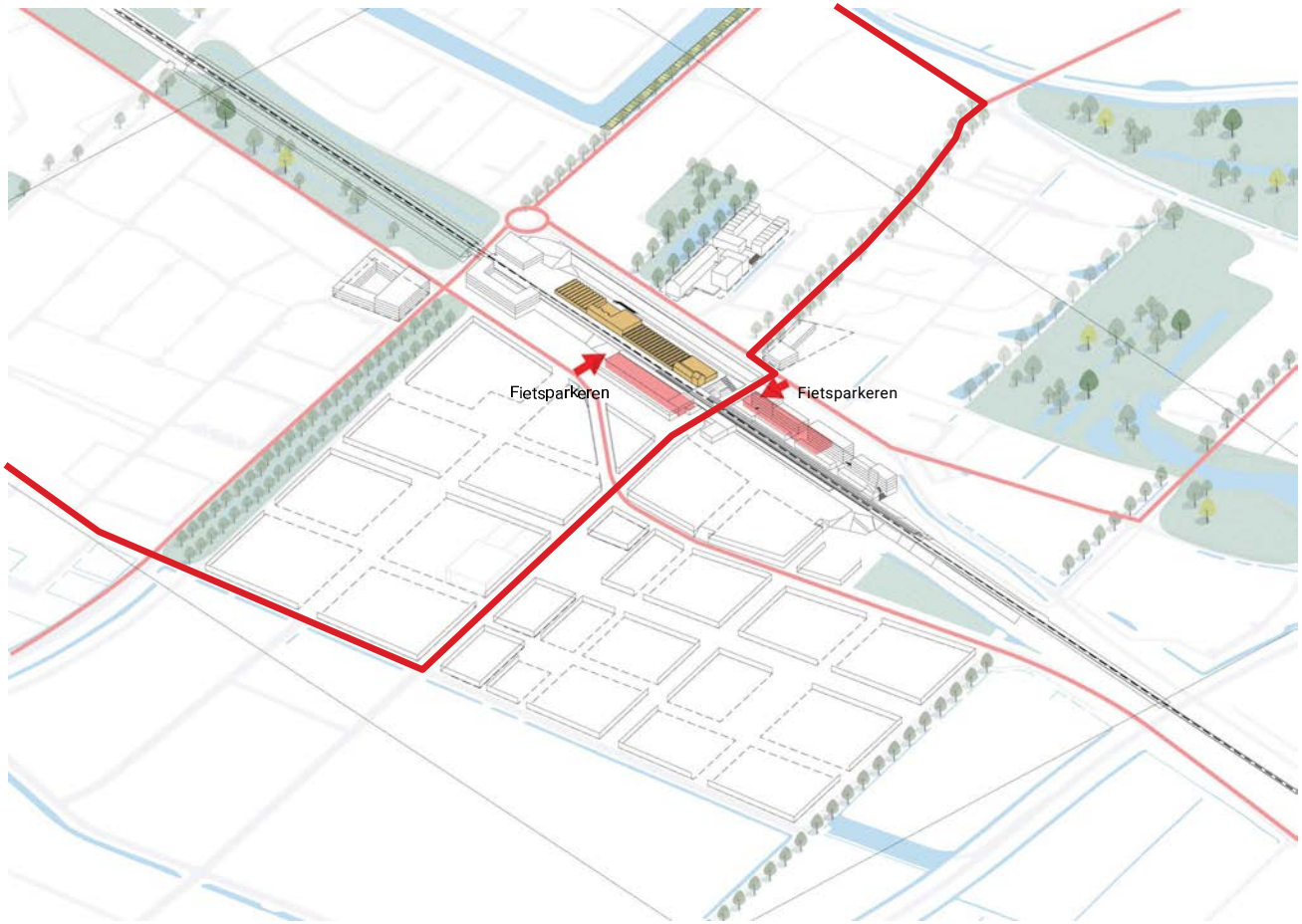
De voetganger krijgt veel ruimte doordat de autovrije gebieden toenemen. Niet alleen op de promenades maar ook tussen de bouwvelden. De Industrieweg en de Parallelwegen worden daardoor belangrijk routes van/naar het station. Zoals eerder gezegd kan deze route (buiten het plangebied) verder gefaciliteerd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



Fiets

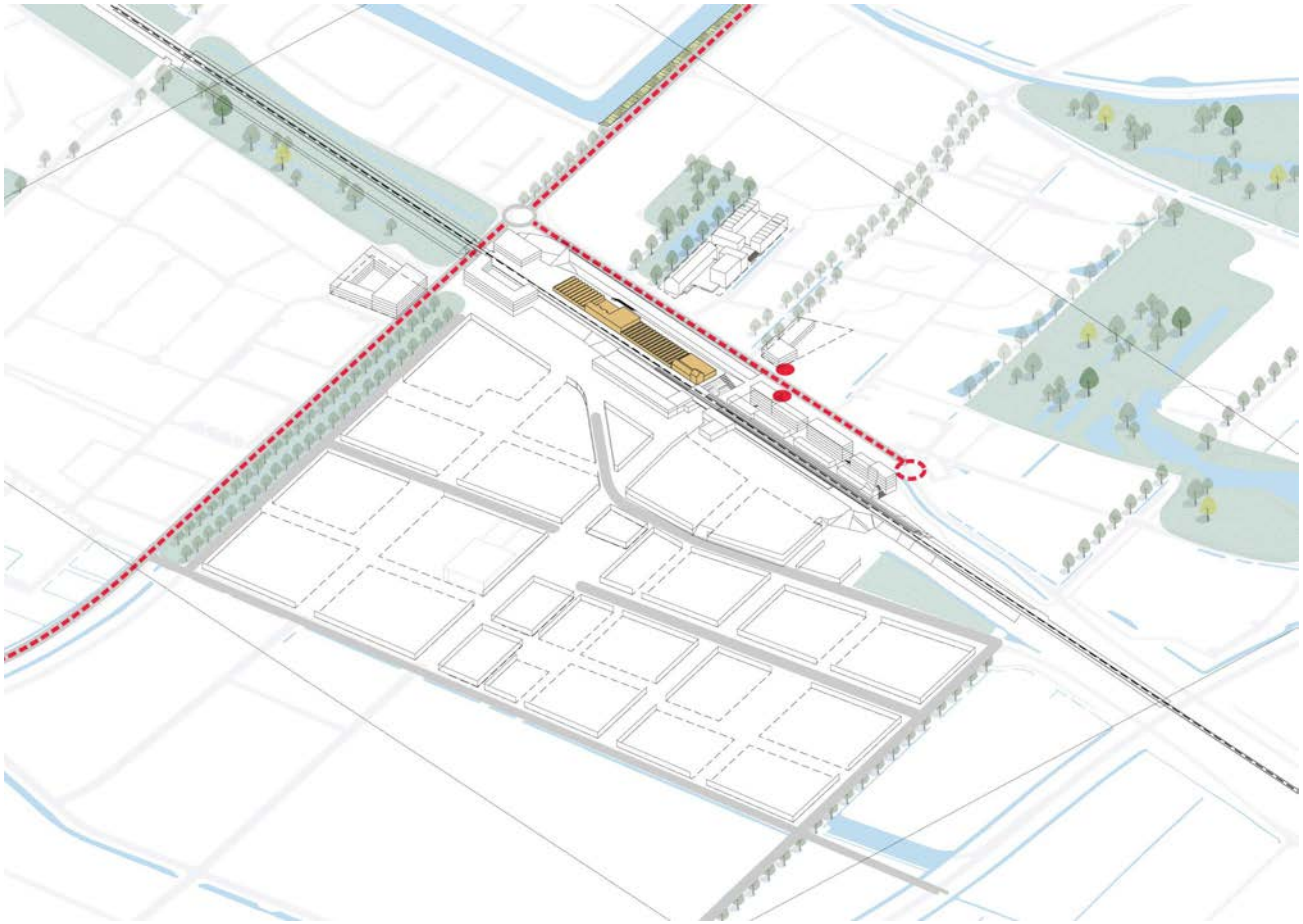
De dominante fietsroute wordt gevormd door de zogenaamde ‘ruit’. De ovonde wordt omgevormd tot een T-splitsing. Parallelweg west wordt hiermee grotendeels gereserveerd voor langzaam verkeer. Fietsverkeer wordt zoveel mogelijk gestimuleerd de ruit te volgen. Een veilige fietsoversteek van de Tunnelweg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

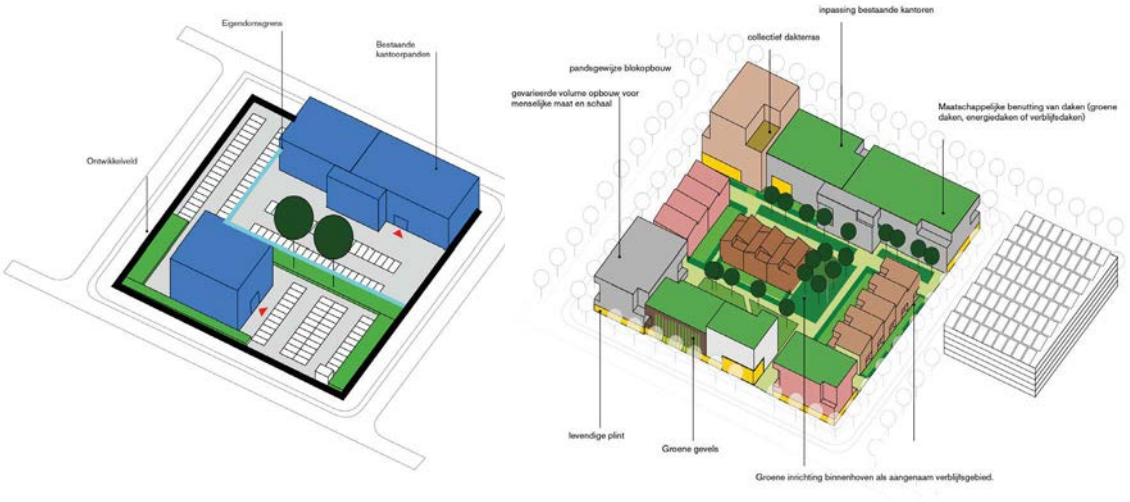
Aan twee kanten van het spoor zijn fietsenstallingen met ingangen die direct aansluiten op de hoofdroutes en uitgangen die tegen de spooropgangen liggen. Daardoor wordt de overstap van fietser op de trein aantrekkelijk gemaakt.



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

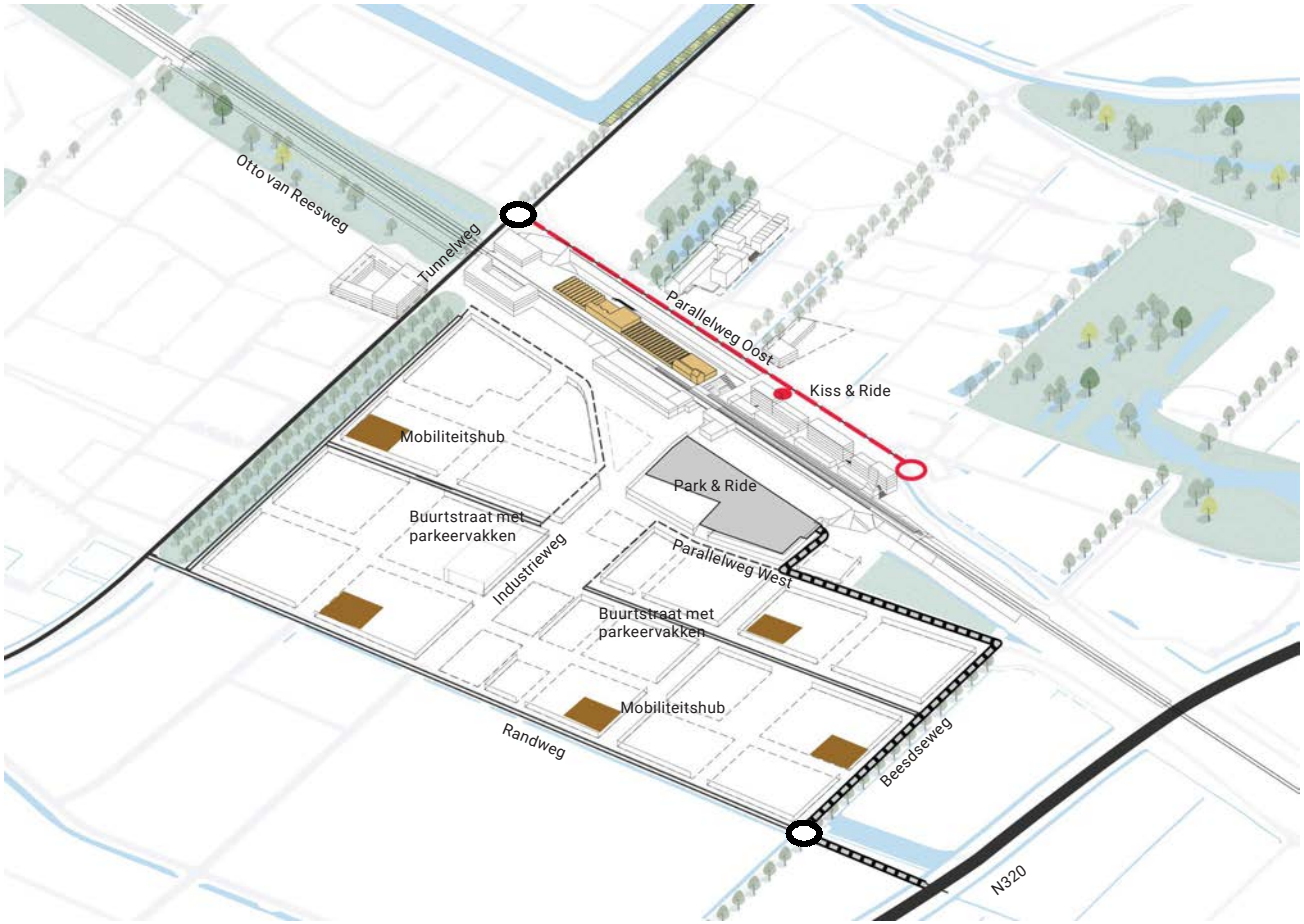
Auto

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.

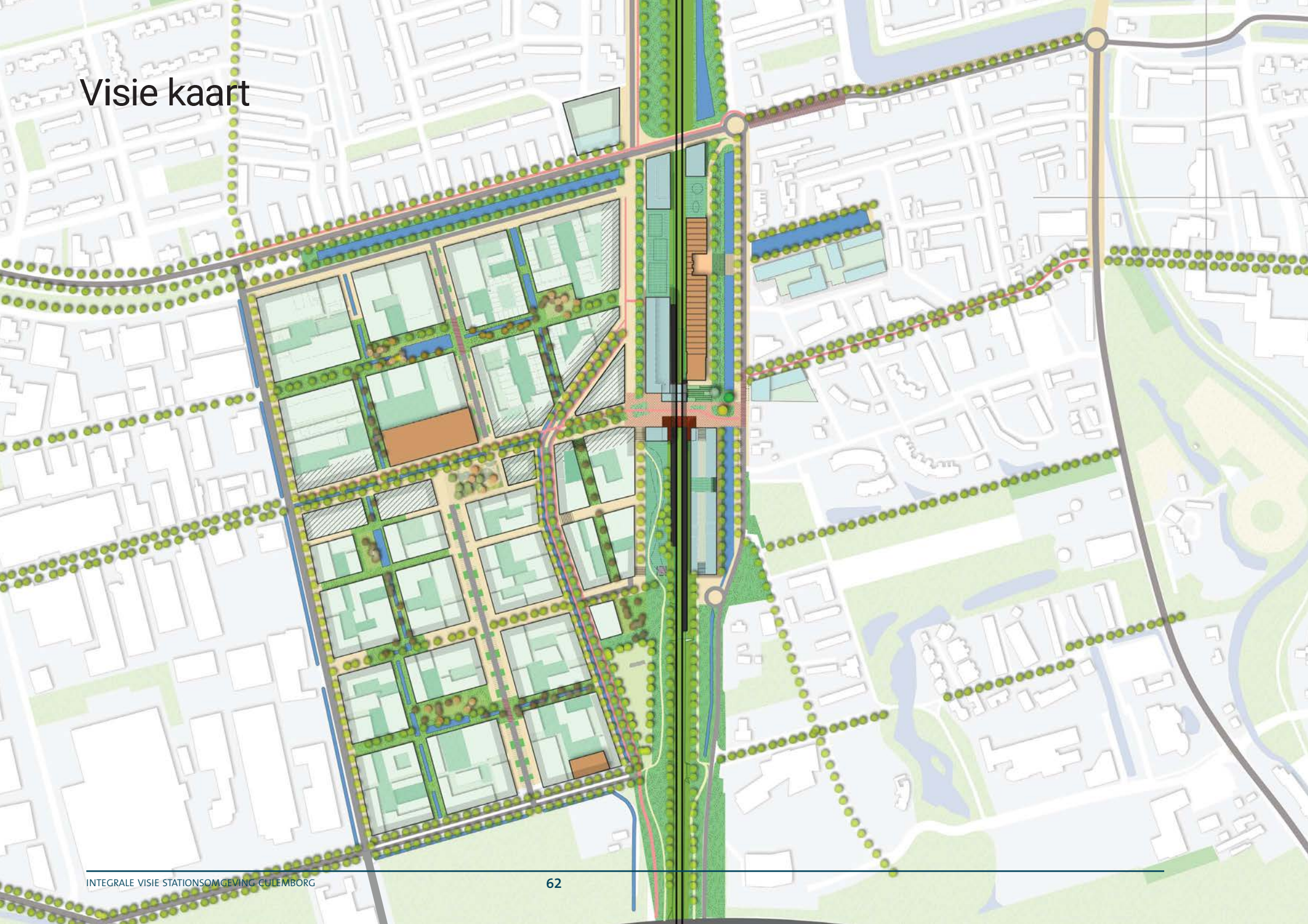
De park& ride van het station krijgt ruim voldoende plek in de parkeergarage onder het tweede maaiveld aan de westzijde van het spoor.

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

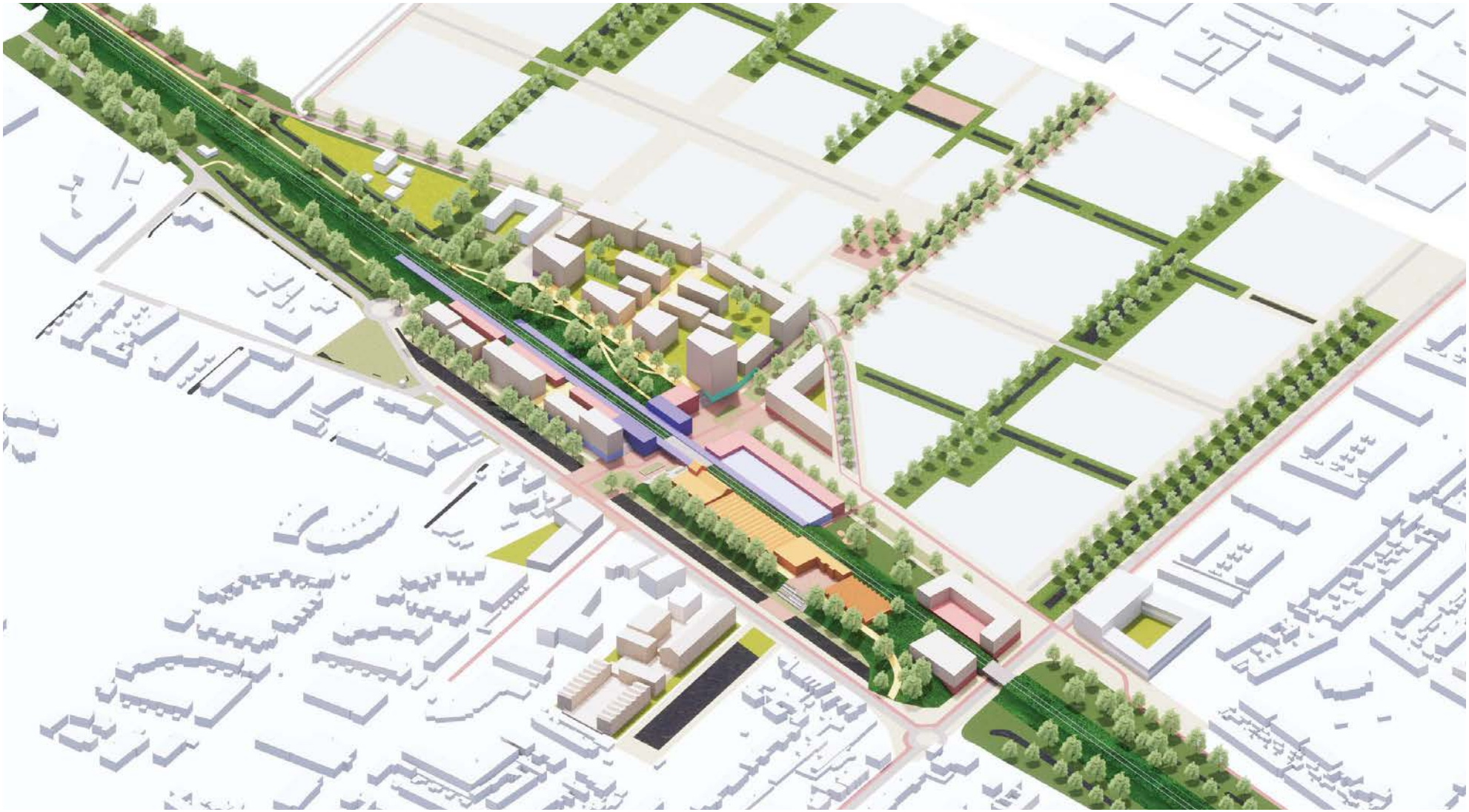
Deze kaart geeft een overzicht van het totale plangebied. Het is een abstracte weergave en geen stedenbouwkundig verkavelingsplan. De invulling van bouwvelden is grafisch en geeft een indruk van een mogelijke bebouwingsstructuur.

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.

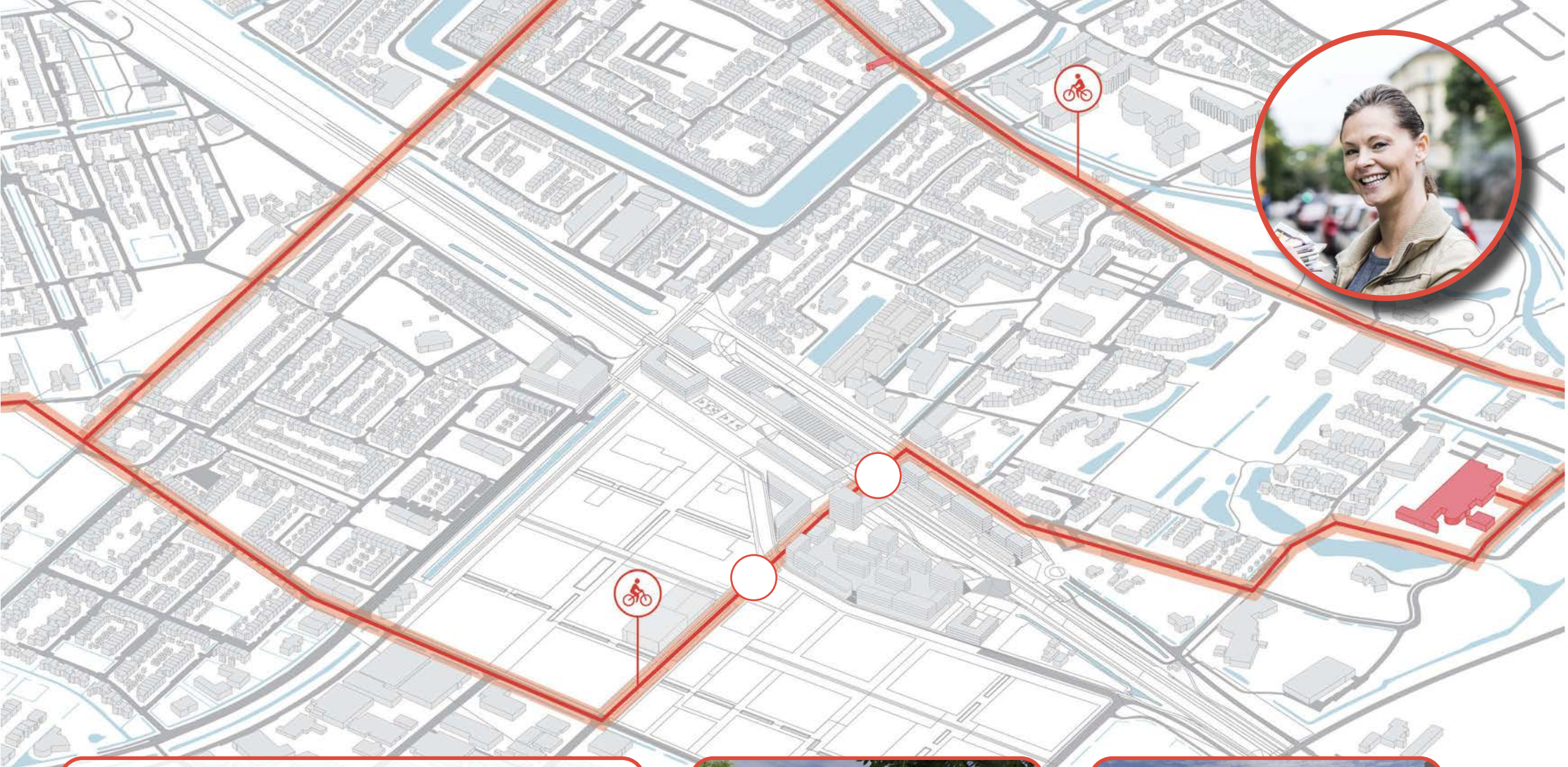






Wahyu werkt bij een groot adviesbureau in de buurt van Utrecht Centraal. Hij woont in Gameren en reist elke dag met een deelauto richting Utrecht.

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.



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.



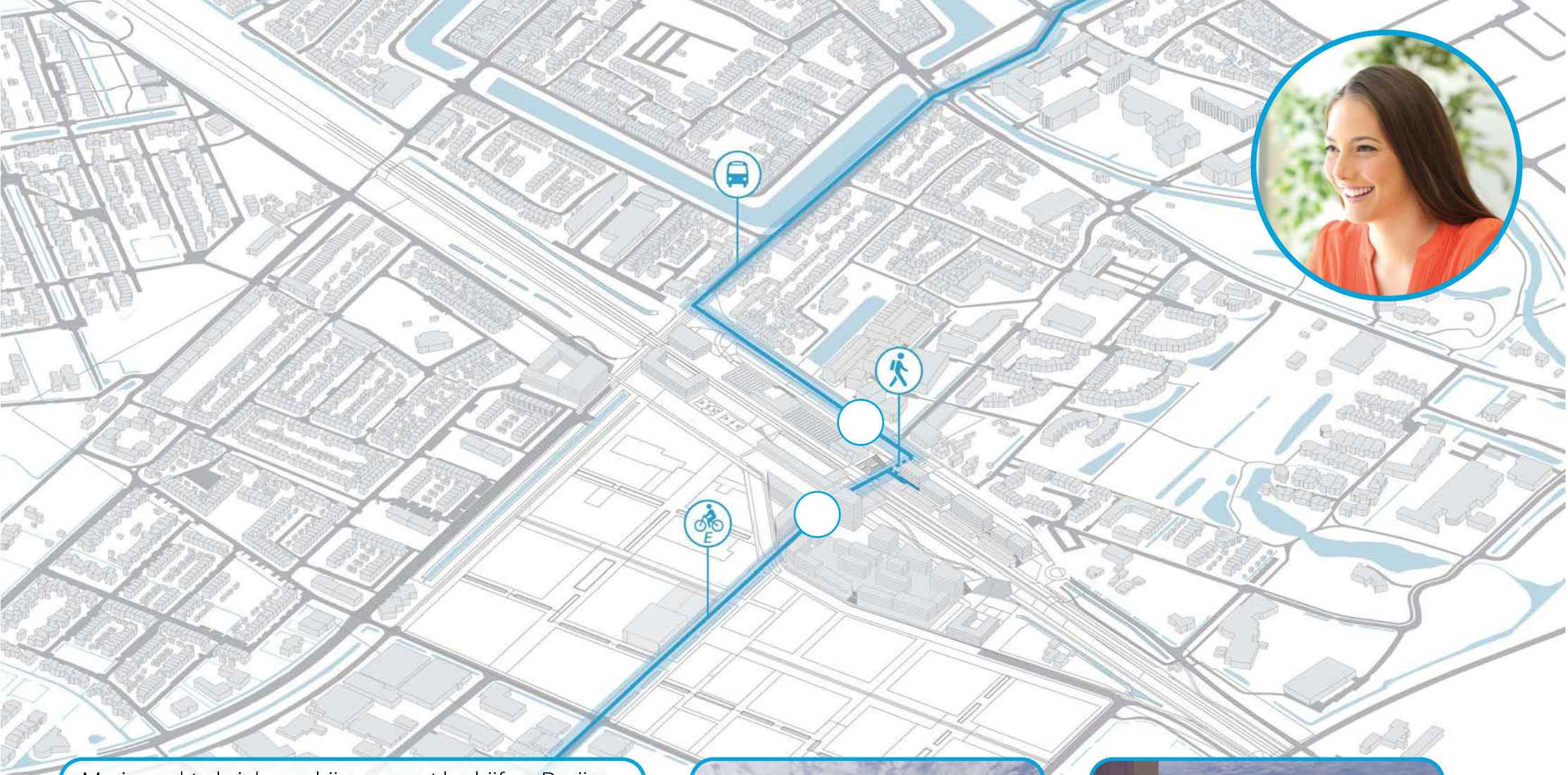




Jonas komt regelmatig op bezoek bij z'n vriendin die in het centrum van Culemborg woont. Hij woont zelf in Geldermalsen en pakt het liefst de trein in verband met het milieu, fietsen vind hij net iets te ver. Hij pakt de sprinter in Geldermalsen en is zes minuten later op station Culemborg. Hier loopt 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.

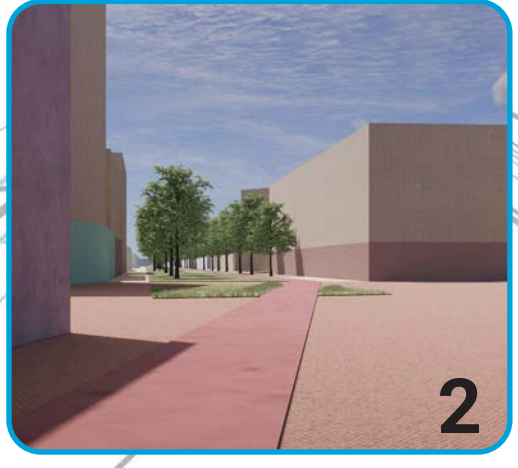
1

2



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.





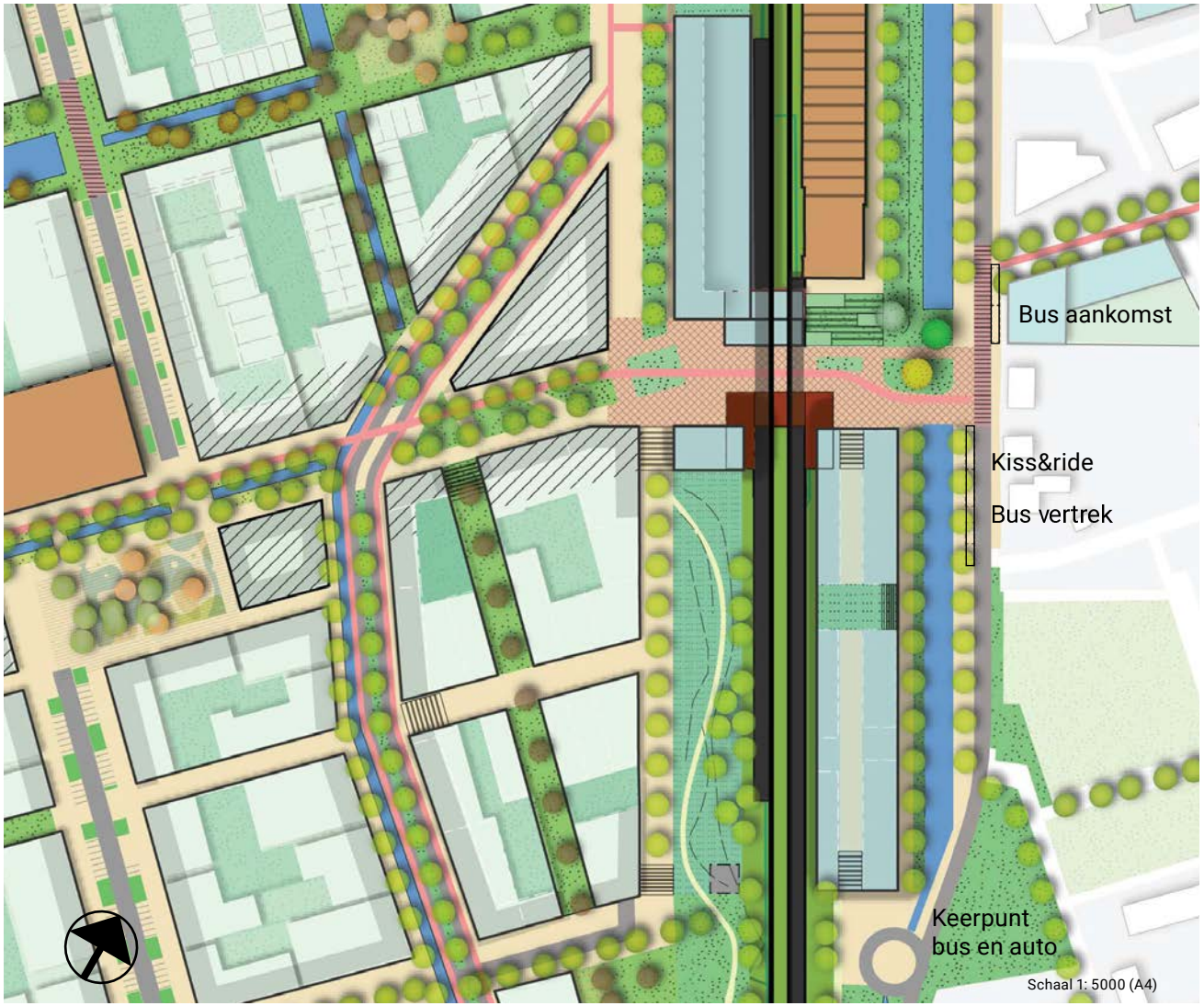






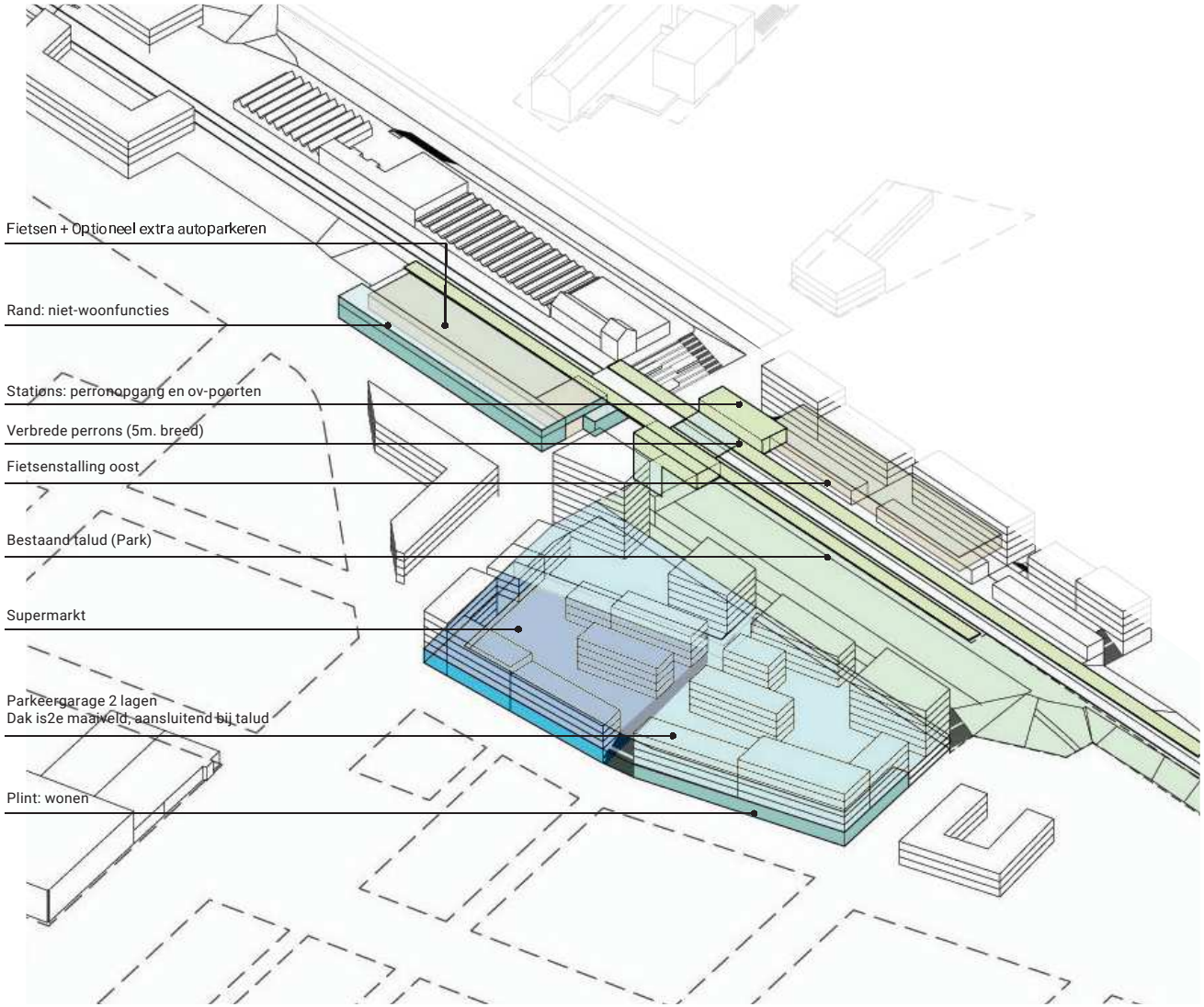
Hans heeft een prachtig appartement weten te scoren bovenop de nieuwe supermarkt bij het station van Culemborg. Hij woont hier nu bijna een jaar en heeft daarvoor wel zijn oude auto in moeten leveren. De vele mobiliteitsmogelijkheden rondom het station zorgen er voor dat dit voor Hans geen probleem is. 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.

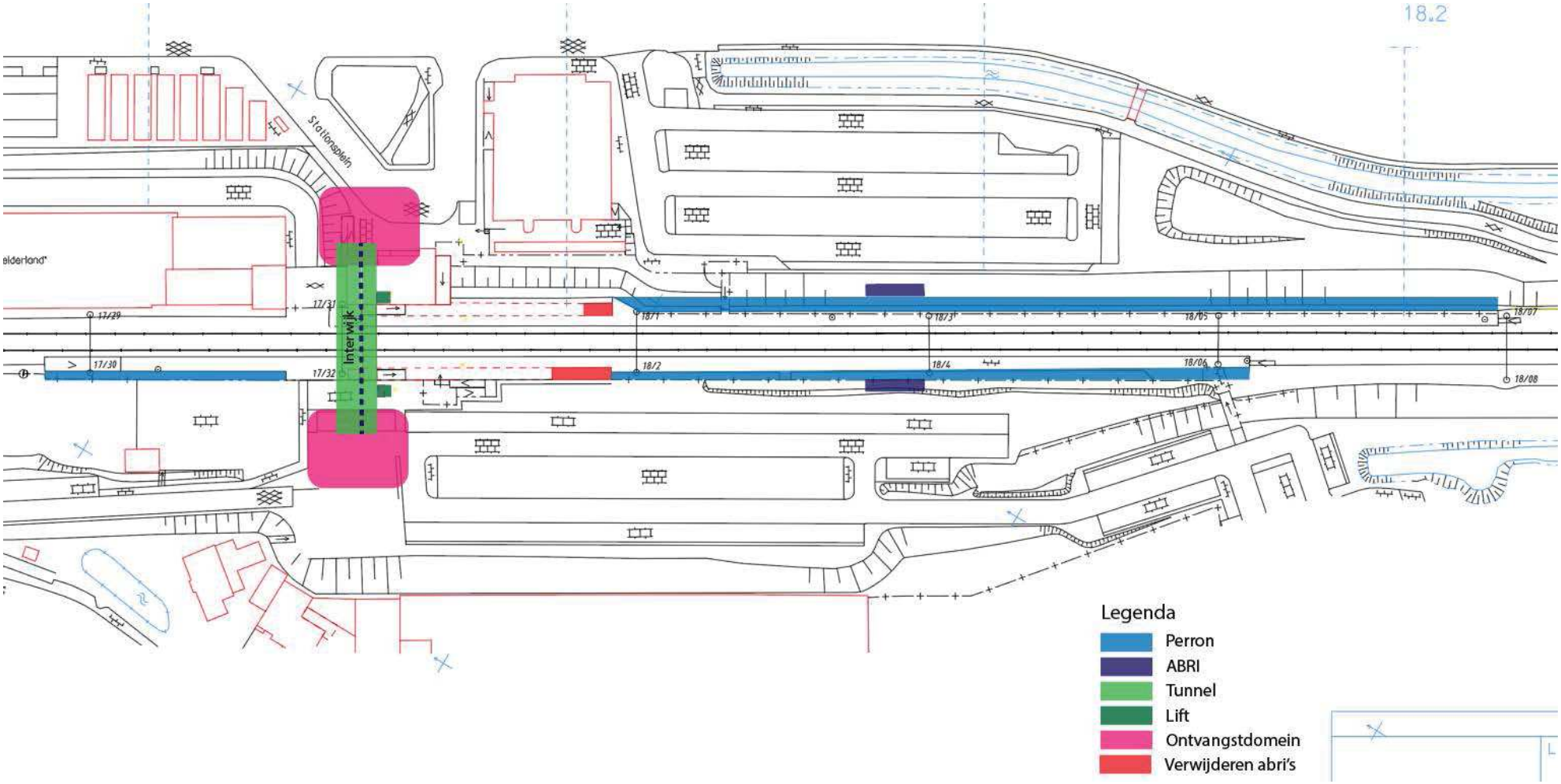
STATION


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

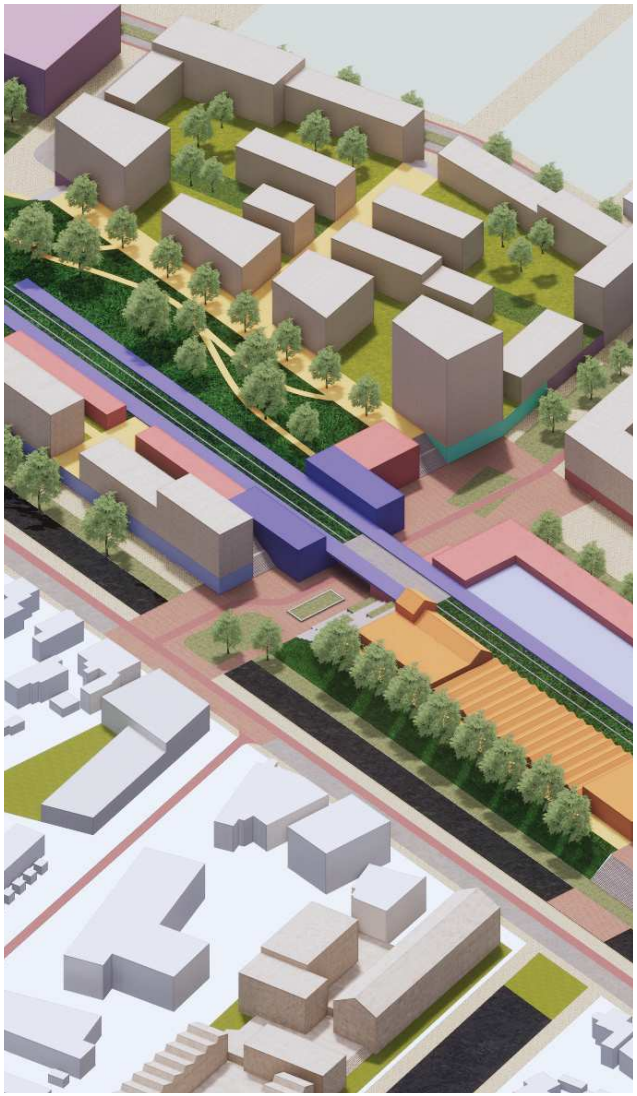
Stationsomgeving

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

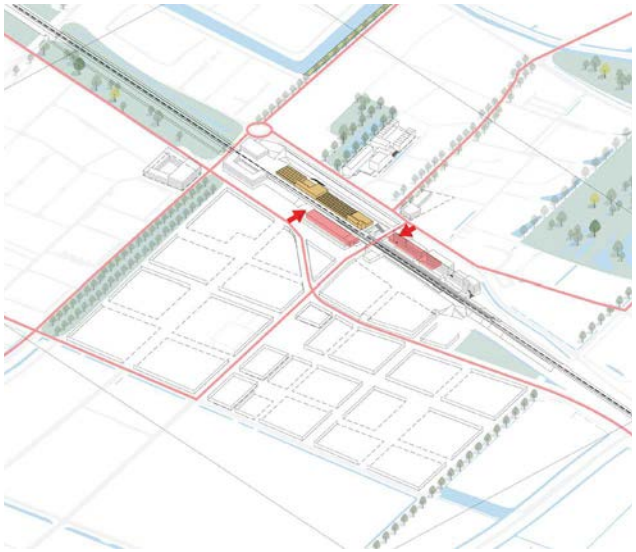
Station Utrecht Terwijde

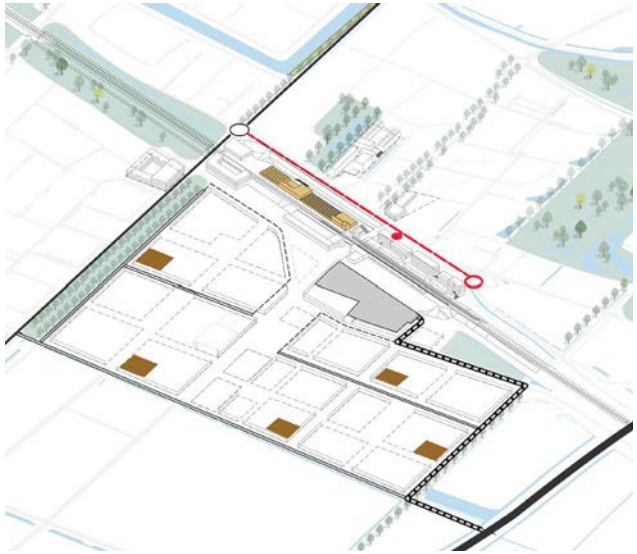


Vogelvlucht Zuidwestzijde

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.

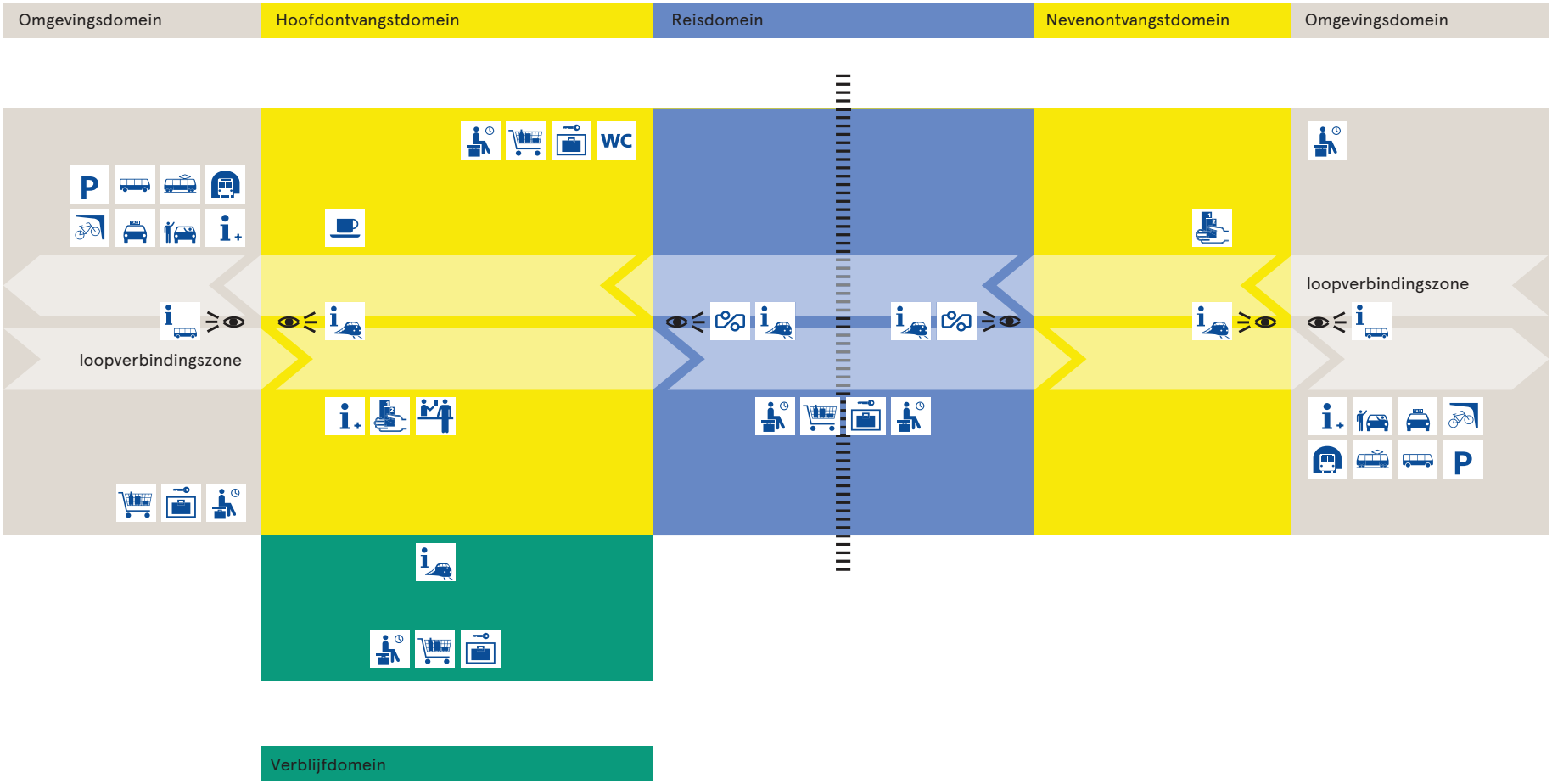








Boven: Bereikbaarheid station voor fietser (links) en voor rechts automobilist (grijs) en OV (rood).
Onder: Impressie zicht op station/interwijktunnel westzijde (links) en oostzijde (rechts)



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.

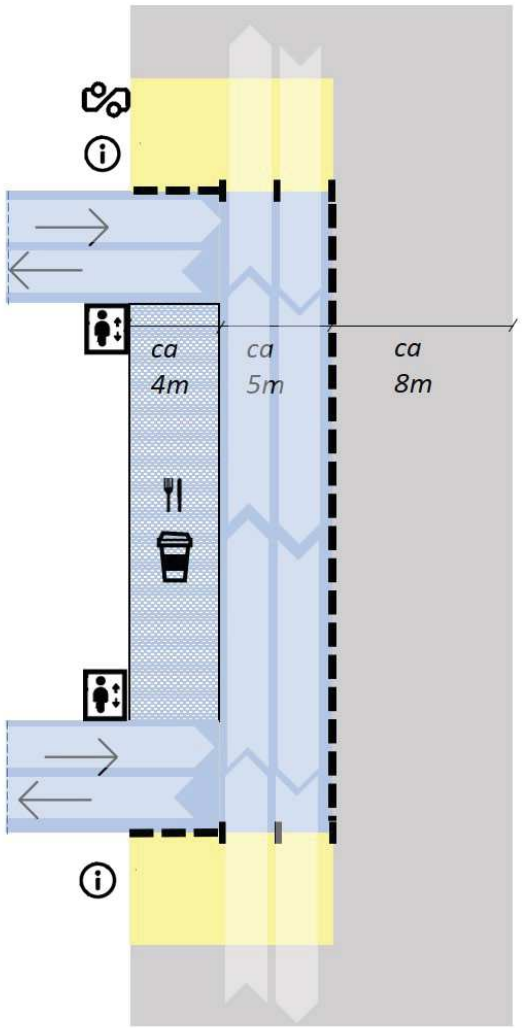
Dit houdt in deze specifieke situatie in dat er sprake is van een van elkaar gescheiden reizigerstunnel en interwijktunnel. De maatvoering van de reizigerstunnel is daarbij overeenkomstig de transferveiligheids- en -capaciteitseisen uit het Handelingsperspectief. Daarmee is de toekomstige situatie overeenkomstig 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

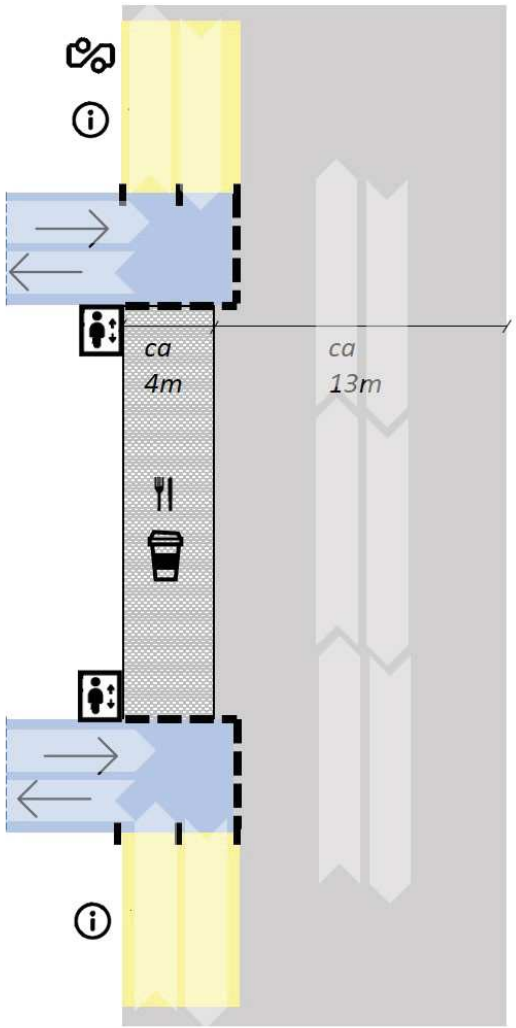
Optie 2: Ongedeelde tunnel
Een alternatief bestaat uit een ongedeelde tunnel (shared space') die als interwijktunnel toegang geeft tot ontvangstdomeinen aan weerszijden van het spoor.

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:

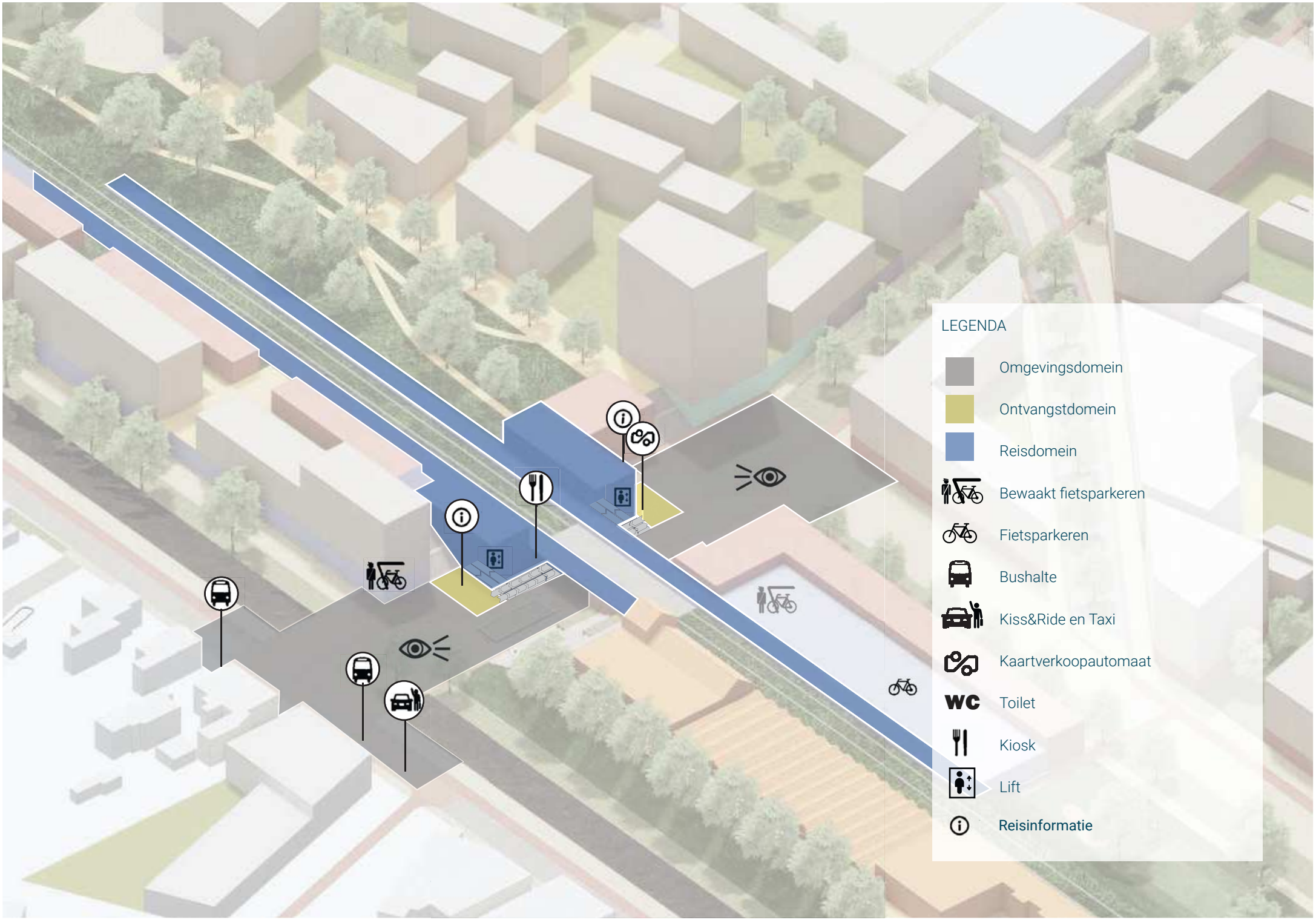
- De arriverende reiziger moet in één oogopslag de P+R kunnen herkennen of de P+R door heldere routering snel kunnen vinden. Ook moet de reiziger direct duidelijk zijn dat hier deelconcepten verkrijgbaar zijn.
- De regionale en bovenregionale automobilist arriveert aan de 'achterkant' van de P+R. Hier 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.

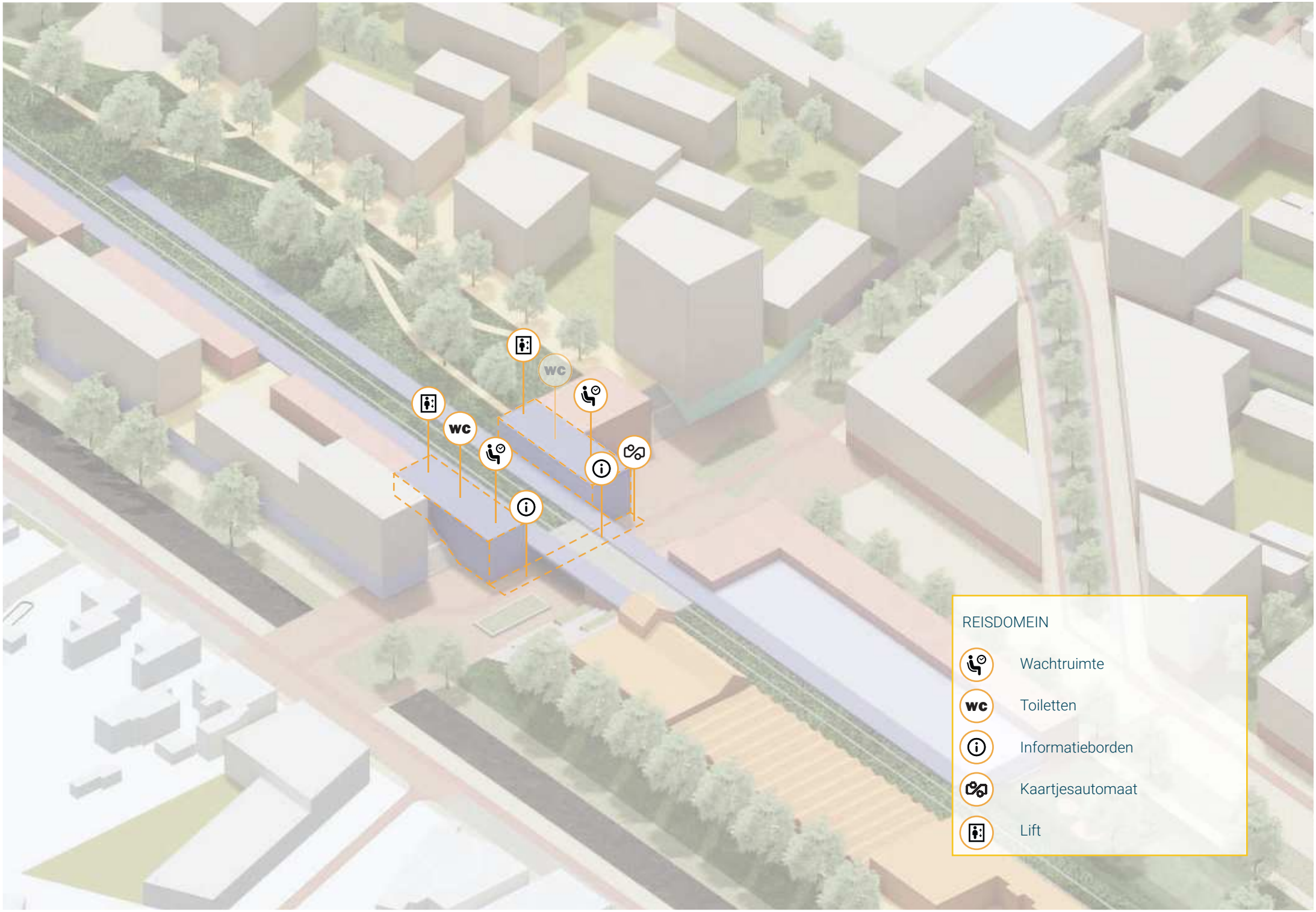
Gemeenschappelijke parkeerfaciliteit

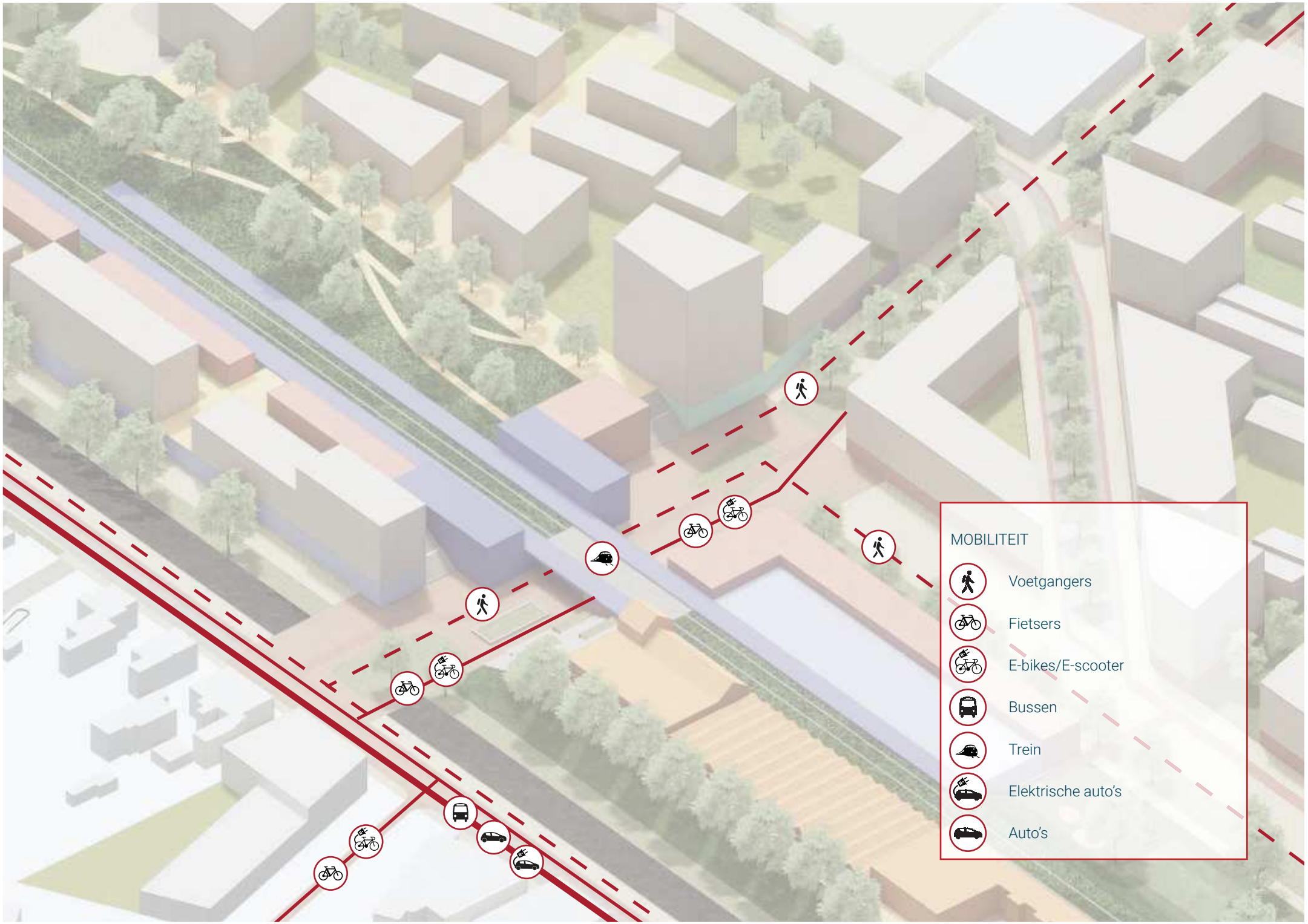
De structuur van de regionale hub biedt de kans om centrale parkeerfaciliteiten te organiseren. Dit heeft mede als voordeel dat transities in mobiliteit centraal gebalanceerd kunnen worden. Hiermee kan in de tijd afnemende parkeerbehoefte in de Pavijen eenvoudiger verevend en daarmee verzilverd worden.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

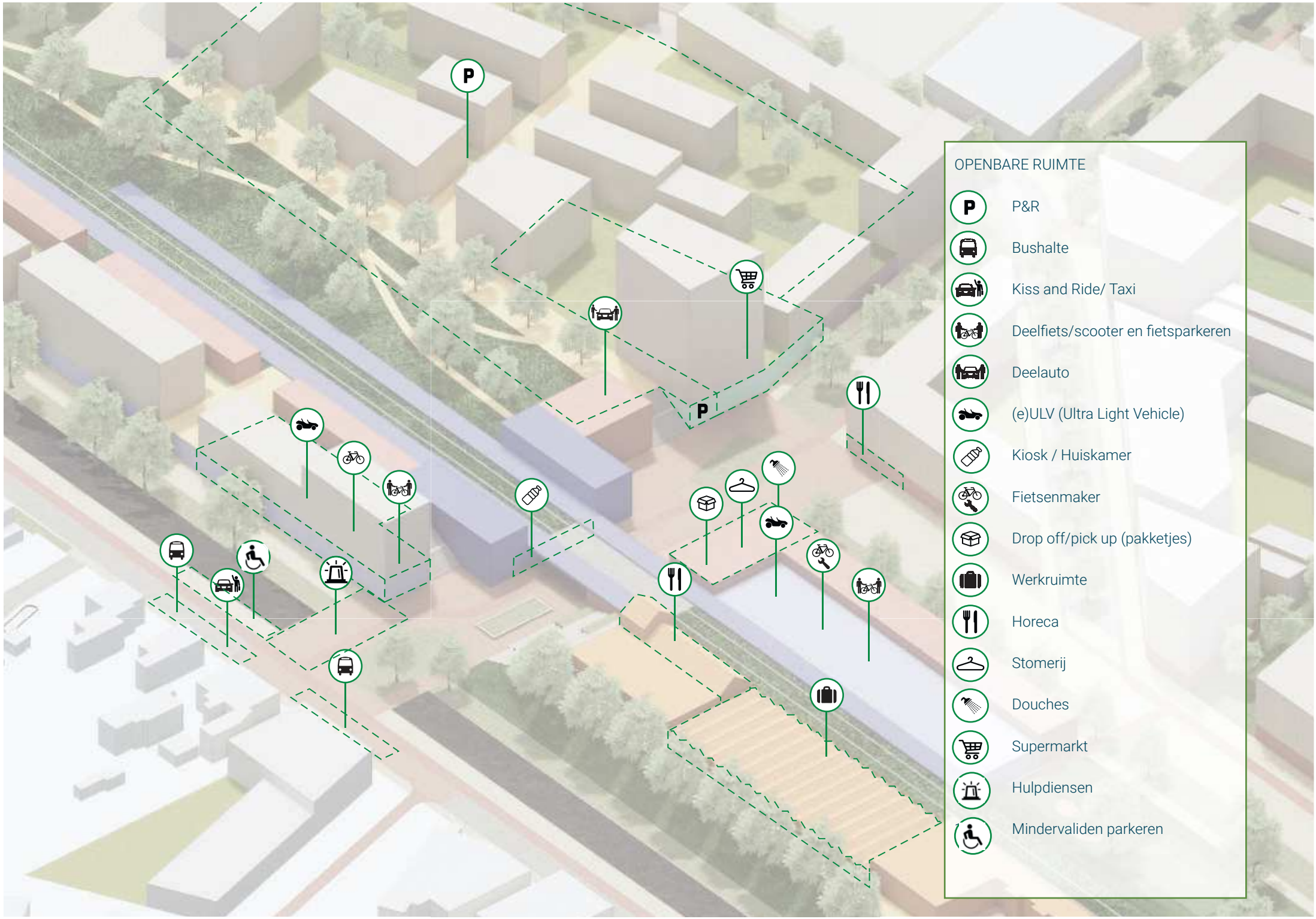
Ruimte centrale parkeervoorziening met P+R	***943 pp***
Reservering P+R	600 pp
Reservering supermarkt	100 pp
Woningbouwlocaties voormalige P+R	175 pp
Woningbouwontwikkeling op parkeergarage	260 pp
Totaal balans	- 192 pp

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