Stedelijke ontwikkeling De Driehoek Rijksstraatweg Culemborg

Zorgen en bezwaren tegen wijzigen bestemmingsplan(en) Culemborg-Oost

De bewoners en bedrijfsmatige & maatschappelijke gebruikers van het gebied Culemborg-Oost hebben zorgen over, en bezwaren tegen de voorgenomen stedenbouwkundige wijzigingen.
Deze zorgen zijn regelmatig geuit aan de Gemeente. Ook zal direct bezwaar worden gemaakt als de Gemeente haar plannen ter visie gaat leggen.

Onze zorgen en bezwaren zijn in twee hoofdgroepen te verdelen, te weten;

De kwaliteit huidige en toekomstige infrastructuur.

En

De kwaliteit/kwantiteit toekomstig in te dienen bouwplannen.

Kwaliteit huidige en toekomstige infrastructuur:
Niet alleen binnen de stadsgrenzen van Culemborg zelf maar ook die van de Provincie en Het Rijk zien we richting druk op de natuur, de doorstroming steeds meer verslechteren.
Niet erkennen van deze basale problematiek is een grote fout binnen de Overheidsinstanties.

Concreet:
De directe omgeving Culemborg, gelegen tussen de Rijkssnelwegen A2, A15 en A27 staat in regelmaat verstopt, ernstig.
Culemborg zelf kent nauwelijks buitengebieden, is zelf intens bebouwd en ligt volledig ingeklemd tussen de N320, de Lek en de gemeenten Vijfherenlanden en Buren.
Binnen Culemborg nu constateren we dagelijks (leefbaarheid & veiligheid) congestie.
Het spoortraject Utrecht/Den Bosch deelt Culemborg op in twee delen zijnde Culemborg-Oost en Culemborg-West.
Wij richten ons alleen op Culemborg-Oost en realiseren ons dat het binnen Culemborg-West niet veel beter is.
Culemborg-Oost met haar huidige ca 14.000 inwoners met maar één ontsluiting en dat genereert al deze huidige congestie.
Je behoefd niet bijster intelligent te zijn om in te zien dat het binnen deze forse stedelijke bebouwing volstrekt onverantwoord is om maar bij te bouwen zonder eerst en vooraf binnen de geschetste drie Overheden de wegennetten structurele capaciteit en veiligheid verbeteringen te realiseren.

Resumé:
Het is ons als bewoners en gebruikers niet helder in hoeverre Natura 2000/stikstof en de rol/verantwoordelijkheden van de Waterschappen (4e nationale bestuurslaag) liggen.
Moge het zo zijn dat er toch woningen erbij moeten, ontslaat het de verantwoordelijk bestuurders Het Kabinet, De Provincie en het College niet om verantwoord en breed vooraf na te denken over de maximale capaciteiten die gebieden in zich dragen.
Wat ons betreft: géén enkele bebouwing erbij voordat deze wegennetten c.q. gebiedscapaciteiten structureel en operationeel zijn verbeterd.

Kwaliteit/kwantiteit toekomstige in te dienen bouwplannen:
De huidige bebouwing rondom het gebied, omkaderd door de N320, Spoorlijn, de wijk Terweijde en de Stationssingel, kent meerdere bebouwingsbestemmingen & -vormen.
Bedrijven, scholen, gebedshuizen, woningen (grondgebonden & gestapeld) en wat dienstverlening, leisure & winkels.

De hoeveelheid bedrijven lijken zich wat af te nemen, de drift naar meer ruimte voor scholen daarin tegen juist wat meer toe.
Binnenkort staat er de Taqwa Moskee en er wordt eveneens gesproken over de bouw van de Schuilkerk.
Kijkend naar de woningen zijn het hoofdzakelijk grondgebonden met wat gestapelde.
Woonwijk EVA Lanxmeer neemt een wat bijzondere positie in vanwege haar nadruk op de Mens en de Natuur.
Projectontwikkelaar Daelmans, in nauwe samenwerking met de Gemeente, heeft haar woningbouwplan (verhoogd naar ca 165woningen inmiddels) op De Driehoek geprojecteerd.
Qua bestemming "wonen" vreemd want de gehele omgeving, behalve enkele oudere woningen, laat zich zien als een utilitair bebouwd gebied.
Scholen behoeven uitbreidingsmogelijkheden en zijn daarover in periodiek overleg met de Gemeente.
Als je dan toch het bouwplan van Daelmans in samenwerking met de Gemeente bestudeerd zie je een veel te hoge bebouwingsgraad op een geïsoleerd stukje grond met maar **één onverantwoord kleine ontsluiting**.

Daarnaast valt de **vreemd en echt ergerlijk hoog geprojecteerde hoogbouw in ca. 7/8 bouwlagen direct op** terwijl in het benoemde gebied maximaal 4 bouwlagen zijn.
Wij maken ons grote zorgen over deze voornemens kijkend naar de sociale handhaafbaarheid en de feitelijke woonbelevingswaarden op termijn.
Wat doet zo'n hoge bebouwing i.r.t. bv licht- & geluidsreflectie naar haar directe omgeving?
Kan dat wel, die enig kleine ontsluiting op de Multatulilaan die sowieso heel forse verkeerspiek momenten per dag nu al kent?
Hoe zit het met de relatie Stikstof/geluid N320 op die geprojecteerde woningen?
Hoe zit het met de belangen (toekomstig in te dienen bezwaren nieuwe bewoners) van de aanwezige scholen, gebedshuizen en het **metaalverwerkend bedrijf** pal aan de overzijde van de N320?
Nu concreet:
Het voornemen om die locatie intensief te bestemmen als wonen is om genoemde redenen **niet verstandig** voor bewoners en eigenlijk onverantwoord.

Als het moet bestem die locatie dan voor utilitaire bestemmingen zoals scholen i.c.m. sporten ed., dat ligt veel meer in stedenbouwkundige balans met haar huidige omgevingsgebruik.

Laat de mensen wonen nabij het mooie centrum van onze stad, haal daar bedrijven, scholen ed weg en projecteer die utilitaire bestemmingen juist aan de randen.

<u>Tot slot:</u>
Dit overzicht beoogd nogmaals kort en bondig weer te geven wat ons beroerd.
Via gebruikelijke, inclusief juridische, wegen blijven wij ons inzetten de leefbaarheid te dienen.

De gebruikers en bewoners Culemborg-Oost en specifiek De Driehoek/Rijksstraatweg Culemborg

Culemborg, 15 juni 2023