BIJLAGE bij Raadsvoorstel haalbaarheidsonderzoeken herontwikkeling stationsomgeving

---

Onderwerp:	Basisprincipes voor de herontwikkeling van de stationsomgeving
Portefeuillehouder:	mw. M. Wichgers.
Datum college besluit:	15 juni 2021
Behandelend ambtenaar:	Bouke Vellinga, in afstemming met de beleidsambtenaren
Registratienummer:	GZDGCB 102980/181823

Inleiding:
De stationsomgeving van Culemborg wordt een duurzame, eigentijdse en stedelijke nieuwe wijk die zich voegt in de bestaande stad. De nabijheid van het station, het gewenste woningbouwprogramma en de financiële uitdagingen van de transformatie vragen om een buurt met een dichtheid die nog nieuw is voor Culemborg. In deze memo wordt aan de hand van enkele basisprincipes toegelicht wat voor buurt het gaat worden. Dit maakt duidelijk waarom deze buurt een uitdagend maar passend nieuw hoofdstuk is in de ontwikkeling van Culemborg!

Referentiebeelden woonmilieu


De Hoef West, Amersfoort (Karres en Brands)


Woongebouw Akropolis (Zeeburgereiland, Amsterdam: Studioninedots)


Cityplot Buiksloterham (Delva)

Stedelijk woonmilieu:
Wonen en Werken
In Pavijen is de kracht van de maakindustrie en het ambacht van meubelmaken nog duidelijk voelbaar. In de stapsgewijze ontwikkeling blijft de stationsomgeving nog lang een gemengd gebied. Ook in de nieuwe bouwblokken onderzoeken we de mogelijkheden om ateliers en werkruimtes op te nemen waar makende ondernemers kunnen werken en mogelijk machines en apparatuur delen. Een bijzondere mix van wonen en werken draagt bij aan het karakater van het gebied, de levendigheid én houdt de verbinding met de historie in stand. Het gebied met menging van functies biedt ruimte aan nieuwe vormen van creativiteit, inspiratie, ondernemerszin en vernieuwingskracht. Een eventuele stagecampus waar ondernemers en onderwijsaanbieders elkaar vinden zou hier een logische plek kunnen vinden. Tot slot zorgt lokale werkgelegenheid ook dat niet iedereen elke ochtend vanuit het woongebied naar een werklocatie elders moet gaan met de trein of auto, en is daarmee een duurzame invulling.

Referentiebeelden woon-werkmilieu:


Broedplaats Contact Amsterdam


NRE terrein Eindhoven (Tom van Tuijn Stedenbouw)

Collectiviteit op verschillende niveaus
Een stedelijke woonomgeving gaat niet alleen over bouwhoogtes en dichtheid. Stedelijkheid wordt ook bepaald door een grote mate van collectiviteit, ofwel gedeelde ruimte en voorzieningen. Met andere woorden: in een stedelijke omgeving is er veel gedeelde ruimte en minder privé (buiten)ruimte. In de stationsomgeving komen veel plekken om elkaar te ontmoeten en samen te leven.

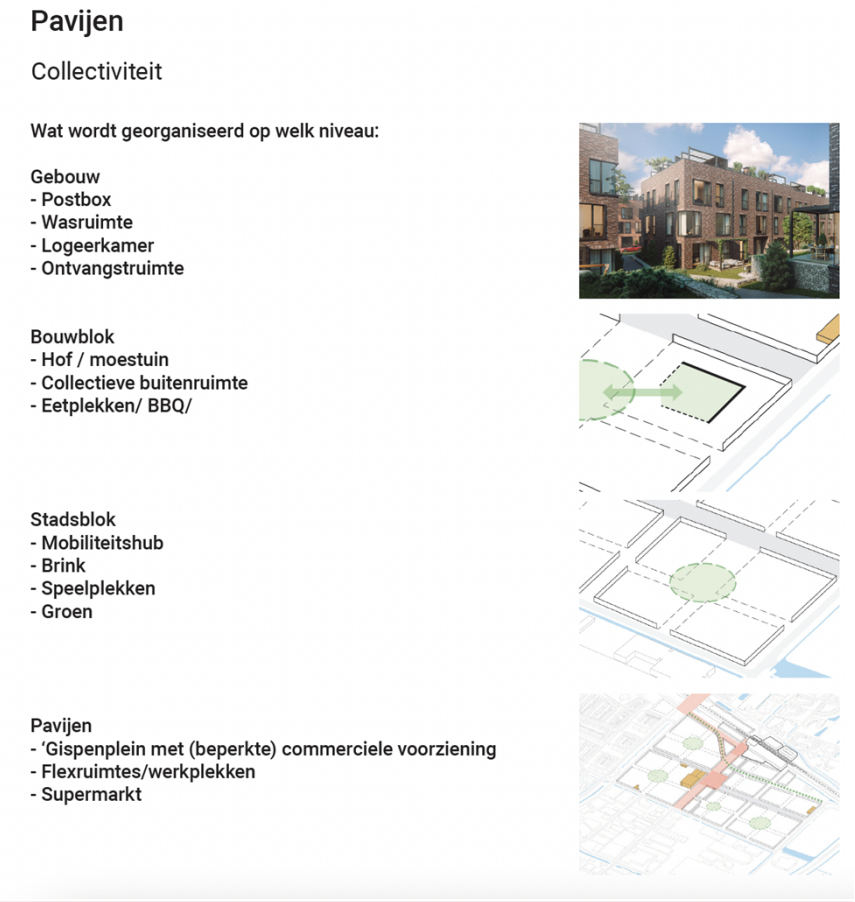
Referentiebeelden gedeelde ruimtes:


Daktuin NRE terrein Eindhoven (Tom van Tuijn Stedenbouw)


Speeltuin openbaar / kinderdagverblijf (Oostpoort Amsterdam)

Daarbij is er in de Stationsomgeving bijzondere aandacht voor het maken van veel verschillende plekken met variërende niveaus van collectiviteit. Straten en pleinen voor de hele wijk, kleinere pleintjes vaak in semi-openbare binnentuinen tussen bouwblokken en waar mogelijk ook nog stadstuinen of dakterrassen per gebouw. In Pavijen, waar zeker in de ontwikkelfase nog een mix zal bestaan van woningen en bedrijvigheid, is aandacht voor een goed leefmilieu noodzakelijk. Daarom wordt in het bijzonder ingezet op groene, luwe binnenwerelden. Al deze verschillende ruimtes bieden andere mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. In alle ruimtes wordt er gezocht naar mogelijkheden

waarop bewoners betrokken kunnen worden bij de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door samen te werken aan stadstuinen of urban farming. Hierdoor krijgt de nieuwe wijk geen anoniem, maar juist een sfeervol karakter.



Voorstel voor collectiviteit op verschillende niveaus (Karres en Brands / Royal HaskoningDHV)

Referentiebeelden nieuwe collectiviteit:



Huurcorporatie Wijland (Amsterdam)



Deeltuin Utrecht (Delva)

Stedelijke bouwhoogten

De stationsomgeving wordt nadrukkelijk een stedelijk woonmilieu en daarbij horen ook stedelijke gebouwen. Met name in Pavijen wordt de gebruikelijke bouwhoogte van nieuwe woongebouwen 6-7 lagen hoog. Daartussen is ruimte voor stadswoningen van 3 tot 5 lagen hoog. Incidenteel en als passend als bijvoorbeeld herkenbaar landmark van de wijk is in het gebied een hoogbouwaccent mogelijk tot misschien wel 14 lagen. Dat is een hoogte die in orde van grootte vergelijkbaar is met andere gebouwen in Culemborg zoals Centraal Boekhuis op Pavijen (>30 m), Molen De Hoop (~ 32 m) de watertoren Lanxmeer (35 m), de Lanxmeerpoort (37 m). De grote en heilige Barbarakerken in het centrum zijn veel hoger (> 60m). Waar de nieuwbouw direct aansluit op bestaande bouw zal de nieuwe bebouwing zich daar in voegen.

Referentiebeelden buurten:



Naerheden Denemarken (Karres en Brands)



Naerheden Denemarken (Karres en Brands)

Fasering

De ontwikkeling van de stationsomgeving Culemborg zal stapsgewijs plaatsvinden. Voor het gebied wordt straks een totale visie gepresenteerd maar alle deelgebieden in het plan kennen een eigen dynamiek en eigen tempo. De transformatie van de stationsomgeving Culemborg zal afhankelijk van het beschikbaar komen van gronden 10-15 jaar kunnen duren. Delen van het noorden en westen van Pavijen I, waar vele kleinere bedrijfspanden zitten, zijn waarschijnlijk pas veel later aan de beurt bij, naar verwachting pas na 2035. Kleine bedrijven met een lage milieuhinder kunnen dan mogelijk worden ingepast, waardoor een mix kan ontstaan.

De ontwikkeling wordt zodanig opgezet dat er binnen een overkoepelende visie ruimte is om variabel te zijn in losse ontwikkelingen. Dit betekent dat het geheel niet in een vooraf bepaalde volgorde ontwikkeld moet worden maar dat het mogelijk is om flexibel te zijn wanneer kavels eerder vrij komen.

Referentiebeelden stapsgewijze ontwikkeling:



Karres en Brands / Royal HaskoningDHV

Woningbouw

Woningbouwopgave

De woningbouwopgave voor Culemborg is om tot 2030 tweeduizend woningen te bouwen. Voor de periode daarna wordt nog eens circa 1.000 woningen nodig geacht. De stationsomgeving zal een substantieel deel van deze opgave realiseren. Het precieze aantal hangt af van optimalisaties met de variabelen die in dit document genoemd worden, zoals dichtheid, hoogte, parkeernorm, groen, etc. Die bepalen in grote mate de haalbaarheid. Op het eerste deel van Pavijen I zijn mogelijk wel 800-1100 woningen te realiseren, en aan de oostzijde van het spoor zijn circa 300-450 woningen haalbaar. Herontwikkeling op Pavijen I biedt de kans om in een latere periode de wijk verder af te maken. We

willen hier zoveel mogelijk aansluiten bij de Woonvisie 2017 van Culemborg waarin de volgende verdeling over prijscategorieën is benoemd:
25-30% goedkope woningbouw
35-40% middel dure woningbouw
30-35% dure woningbouw
Met dit programma voldoet de Stationsomgeving ook aan de eisen die de rijkssubsidie Woningbouwimpuls stelt.

Verhouding koop-huur
In de stationsomgeving komt een combinatie van koopwoningen en huurwoningen. Het is de doelstelling om in alle deelgebieden een gemengd woonmilieu te maken met combinaties van verschillende prijsklassen en een menging van koop en huur.

Appartementen – grondgebonden
Het realiseren van een verdicht stedelijk woonmilieu bij het station betekent dat de woningen voor een significant deel uit appartementen of gestapelde bouw bestaan. We gaan uit van een woningbouwprogramma dat voor 70-85% uit appartementen bestaat en 15-30% grondgebonden woningen. Waar mogelijk zal er per deelgebied gezocht worden naar een mix van grondgebonden en gestapeld maar het is geen harde eis om in elk deelgebied een combinatie te realiseren. Op locaties dichtbij het station en op plekken waar hogere bouw zonder problemen mogelijk is ligt een hoger percentage gestapelde woningen voor de hand.

Doelgroepen
Vanuit Culemborg is er momenteel een grote vraag naar woningen voor 1 en 2 persoonshuishoudens. Woningen voor deze categorie zullen er dan ook voldoende gerealiseerd worden, en ook al direct in de eerste fasen. Woningen voor deze doelgroep zijn voornamelijk kleinere appartementen met 1 of 2 slaapkamers.

Maar de doelstelling voor het gebied is breder: De stationsomgeving wordt gebouwd voor een brede mix van doelgroepen. In het hele gebied is ook nadrukkelijk ruimte voor (jonge) gezinnen en ouderen. Het is de doelstelling om in alle deelgebieden een mix van doelgroepen te huisvesten. Het hoeft niet zo te zijn dat voor alle doelgroepen aparte woningen worden gerealiseerd. Door woningen levensloop bestendig uit te voeren kunnen woningen voor jonge 1 en 2 persoonshuishoudens ook gebruikt worden door ouderen.

Referentiebeelden woningbouw:


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


Woongebouw Akropolis (Zeeburgereiland, Amsterdam: Studioninedots)

Bereikbaarheid

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

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

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

Referentiebeelden ruimte voor voetganger en fiets:


Weezenlanden Noord Zwolle (Karres+Brands / Barcode)


Merwedekanaalzone Utrecht (Bura Urbanism)

Deelmobiliteit voor de deur
Deelmobiliteit wordt een kernwaarde in alle deelgebieden. De gemeente neemt een regierol op zich om te zorgen voor voldoende aanbod, gebruiksgemak en een goede ruimtelijke inpassing. De deelauto's komen verspreid door het gebied te staan en zullen vaak een plek vinden in de openbare ruimte. Zo heeft iedereen in de wijk altijd een deelauto direct voor de deur staan terwijl privé auto's iets verder weg in een garage staan.
De verwachting en trend is dat deelmobiliteit – niet alleen de deelauto, maar ook het busje of bakfiets voor een verhuizing, of een scooter voor een ritje naar je ouders in Buren – in de komende 10 jaar flink zal toenemen en onder de nieuwe generatie meer gemeengoed zal zijn.

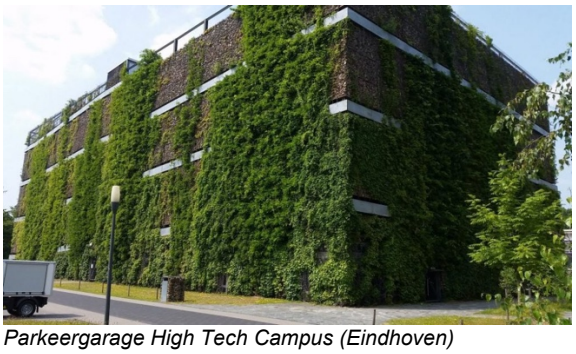
Parkeren op afstand
De privéauto heeft een plek in de stationsomgeving maar gebruik en bezit ervan wordt ontmoedigd. Een groot deel van de mensen die hier gaan wonen zullen een baan hebben in de economische centra Utrecht- Amsterdam, of zuidwaarts in Den Bosch-Eindhoven. De stationshub biedt een ideale snelle verbinding naar deze centra. Het bezitten van een eigen auto is hierdoor minder noodzakelijk. Voor veel woningen in de Stationsomgeving zal het niet mogelijk zijn om de privé-auto te parkeren voor de deur. De deelauto mogelijk wel.

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

Referentiebeelden parkeervoorzieningen:



Parkeergarage Katwolderplein (Zwolle)



Parkeergarage High Tech Campus (Eindhoven)

Enkele parkeervergunning per huishouden
In de stationsomgeving wordt een parkeervergunning noodzakelijk. Het uitgangspunt wordt maximaal 1 parkeervergunning per adres. Een tweede bewonersvergunning is alleen mogelijk als er voldoende ruimte beschikbaar is in het gebied en tegen een hoger tarief. Over de tarieven wordt nog gesproken met de raad op een later moment. De tarifering zal eraan moeten bijdragen deelmobiliteit aantrekkelijker te maken dan de aanschaf van een 2e privé auto.

Lagere parkeernorm
Behalve dat we met een lage parkeernorm andere, duurzamere vormen van mobiliteit stimuleren, is het ook voor de haalbaarheid van de ontwikkeling gewenst om met lage parkeernormen te werken. Om op deze plek voldoende woningen te kunnen bouwen is een aanzienlijke verdichting in het gebied noodzakelijk. Parkeergebouwen zijn de grootste kostenpost in de haalbaarheidsstudie, want ze zijn duur om te bouwen, leveren weinig tot niks op, en nemen grond in waar geen woningen kunnen staan. Een verlaging van de parkeernorm heeft dan ook een direct groot effect op de financiële slagingskans van een ontwikkeling. De gemeente werkt daarom momenteel aan het herzien van het beleid voor deze omgeving.

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

Meervoudige duurzaamheid centraal
Meervoudige duurzaamheid staat centraal in de ontwikkeling van de stationsomgeving. Dit krijgt niet alleen vorm in de energieprestaties van de nieuwbouw en de realisatie van groen op en om de gebouwen maar komt voort uit de essentie van de ontwikkeling. Doordat Culemborg er voor kiest om het stationsgebied te ontwikkelen en hier woningen te realiseren op loopafstand van een vernieuwd aangenaam station, zullen duizenden nieuwe bewoners elke dag de keuze kunnen maken om de trein te pakken in plaats van met de auto.
Door in te zetten op een gemengd stedelijk gebied met een combinatie van wonen, werken en voorzieningen kunnen veel bewoners voor hun dagelijkse behoeften vertrouwen op hun directe omgeving. Goede veilige en snelle fietsverbindingen, waaronder de nieuwe onderdoorgang bij het station, stimuleren het fietsgebruik in de nieuwe wijk zelf en in de rest van Culemborg. En door veel water en groen in de nieuwe ontwikkeling op te nemen is het gebied voorbereid op toenemende regenval en hittestress in de toekomst. De inzet op het collectieve gebruik van vele voorzieningen op verschillende schaalniveaus biedt ook een basis voor een sociaal-maatschappelijke duurzaamheid.

Waterberging
Water en waterberging vormen een belangrijke uitdaging van deze locatie. Culemborg is een laaggelegen gebied en binnen Culemborg is Pavijen ook weer het laagste gebied. In de huidige situatie zijn de stationsomgeving en bedrijventerrein Pavijen vrijwel volledig verhard of bestraat. In de nieuwe wijk neemt de hoeveelheid verharding af en is er meer ruimte voor groen en water.

Verspreid groen
Dit groen komt niet allemaal op één plek. Het klimaatadapatiebeleid houdt in dat bij de ontwikkeling van elk deelgebied ingespeeld wordt op het voorkomen van hittestress. Groen is voor alle bewoners en gebruikers van het gebied dichtbij en bereikbaar. De natuurlijke speelplekken langs wandel- en fietsroutes uit het speelruimtebeleid vinden zo ook hun logische plek in deze ontwikkeling. In de invulling wordt, naast het groen op 'maaiveld', ook gezocht naar nieuwe concepten waaronder groene daken en groene gevels.

Groene spoordijk
De nieuwe wijk zorgt voor het versterken van bestaande groene structuren. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor de Spoordijk. De spoordijk snijdt als een brede groene centrale as door Culemborg. Dit is een bijzonder krachtig element. Deze as is waardevol als groene long in de stad, als herkenbaar element in de ‘mental map’ van Culemborg, als verbindende route voor flora en fauna (biodiversiteit) én in toenemende mate als recreatieroute voor bewoners en bezoekers. Momenteel wordt de groene as onderbroken bij het station. Deze onderbreking willen we in het plan opheffen of in ieder geval verminderen. Het is de ambitie om deze groene as te versterken in beeld, in ecologische waarde en als (recreatieve) route. Daarbij is het belangrijk dat er samenhang is in het groene beeld van de gehele spoordijk: aaneengesloten bomenrijen, weitjes, moestuinen, fruitbomen en groene wandelroutes.

Referentiebeelden groene luwe binnenwerelden:

Woningbouw / Pavijen

Groene luwe binnenwerelden

