Stationsomgeving Culemborg

Masterplan

26 april 2024



SVP flux

colofon

team

SVP flux LANDSCAPE ARCHITECTURE

publicatiedatum
26 april 2024

registratienummer
GZDGCB 1427640/1434903

adres
SVP architectuur en stedenbouw
't Zand 17, 3811 GB Amersfoort

E-mail
info@svp-svp.nl

in opdracht van
Gemeente Culemborg

projectteam
Esther Vlaswinkel
Barbara Dirks
Ilse van den Berg
Eva Witlox
Gerwin de Vries
Kris Kersten
Bob Nouwens
Kasper Neeleman

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag worden gegeven.

voorbehoud
Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Stationsomgeving Culemborg

Masterplan

26 april 2024

Inhoudsopgave

Inleiding 9

doel & opgave

Culemborg 10
Culemborg optimaal verbonden 12
Wat levert het op voor de stad 14
Stadsvisie Culemborg 16

masterplan

Essentie van het plan 20
Hoofdstructuren 22
Plankaart 26

thema's

Groenstructuur 30
Waterstructuur 32
Het station 34
De gemengde stad 42
Samenleven 52
Energie 56
Mobiliteit 62
Multifunctionele buurthubs 64
Circulariteit 66

masterplan uitwerking

landschappelijk raamwerk 68
Park 74
Straten 78
Buurtparkjes 80
Stationsplein 82
Spoorpark 86

stedenbouwkundige principes 88
De parkrand 92
De gemengde stadsbuurt: de mix 94
De polderrand 100

beeldkwaliteit 102

fasering
Ontwikkelstrategie 112
Placemaking 116

proces

Overzicht proces en samenwerking 120
Pressure Cookers 122
beeldverslag pressure cookers 124
Participatie 126
beeldverslag participatie 128

bijlage

Participatieverslag Masterplan
1427640/1469340


station
Culemborg
Wethouder Schoutenweg
Houtweg
Industrieweg
Randweg
Parallelweg Oost
Parallelweg West
Beesdseweg
N320



Inleiding

Culemborg werkt aan haar toekomst. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van de Stationsomgeving. De transformatie van een deel van het huidige bedrijventerrein Pavijen naar een wijk met een duurzame en levendige woon- en werkomgeving. Een wijk waar Culemborgers een passende woning kunnen vinden en gezond en prettig kunnen leven.

aanleiding

De Culemborgse gemeenteraad stelde op 9 maart 2023 de Structuurvisie Stationsomgeving vast. De structuurvisie biedt vanuit verschillende ambities - op het gebied van wonen, mobiliteit, duurzaamheid, klimaat, economie, werkgelegenheid en onderwijs - een ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van de Stationsomgeving. Het geeft richting en inhoud aan de transformatie van het gebied. De visie biedt daarmee zowel een afwegingskader als een startpunt voor het Masterplan.

doelstelling masterplan

Waar de structuurvisie een beschrijving is van de ambities, krijgen die in het Masterplan een gezicht. Hier worden de ambities naar een globaal ruimtelijk plan vertaald. In het Masterplan wordt de hoofdplanstructuur vastgelegd. Een doordacht plan met een uitgewerkt raamwerk en duidelijke principes (spelregels) voor de bouwvelden. Een plan dat haalbaar en realistisch is, waarin ambities goed verankerd zijn maar dat ook nog flexibel is. Immers, het plan wordt over een langere periode gerealiseerd. Het masterplan dient gedurende die periode als kader van waaruit de deelontwikkelingen verder uitgewerkt kunnen worden.

plangebied

De Stationsomgeving betreft de wijk ten westen van station en het spoortalud. Op naastgelegen afbeelding is het plangebied aangegeven, in totaal ongeveer 40 hectare.

opgave & doel

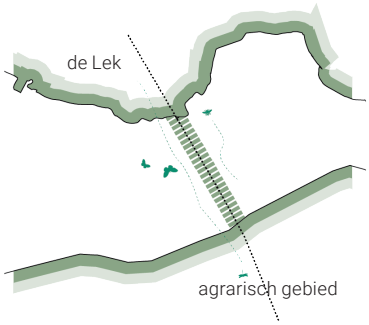
Culemborg

Culemborg is een middelgrote stad met een idyllische landelijke ligging; aan de oevers van de Lek en onderdeel van de Betuwe. Tegelijk ligt Culemborg centraal in het land en is de stad goed verbonden via spoor en weg.

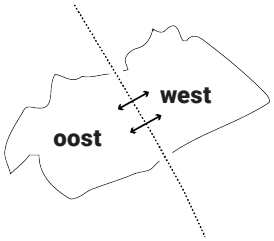
Oorspronkelijk was Culemborg een nederzetting op de zuidelijke oeverwal van de Lek. De in 1868 in gebruik genomen Kuilenburgse spoorbrug maakte van Culemborg een centrale en goed te bereiken plek in het land. Dat gaf een belangrijke stimulans aan de industriële ontwikkeling van Culemborg. Vooral de sigaren- en meubelindustrie kwamen sterk op. Om met de hoge brug over de Lek te komen moest een spoordijk worden aangelegd; station Culemborg kwam onder aan de helling en dus een eind buiten de stad te liggen. Daar was wel ruimte voor bedrijven om zich te vestigen dichtbij het station. De bedrijvigheid is over de jaren verder gegroeid en vormt nu het huidige bedrijventerrein Pavijen.

Vanaf de jaren 60 groeit ook het inwoneraantal van Culemborg en zowel ten oosten als ten westen van het spoortalud worden verschillende woonwijken gebouwd. Culemborg wordt aan de noordzijde begrensd door de Lek en aan de zuidzijde door agrarisch gebied. Het spoortalud is een belangrijke ecologische en landschappelijke verbinding tussen de Lek en de polder.

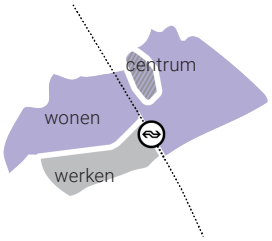
Nu Culemborg voor de opgave staat om meer woningen te bouwen, kijkt de gemeente in eerste instantie naar binnenstedelijke locaties. Het buitengebied van Culemborg is beperkt, het grootste deel ervan ligt in het Unesco Werelderfgoed ‘de Nieuwe Hollandse Waterlinie’. Bovendien is het wenselijk dat het waardevolle groene buitengebied open kan blijven voor natuur en agrarische bedrijven. De gemeente kiest nu voor verdichting in het plangebied ten westen van het station. Een plangebied op steenworp afstand van het historische centrum én het landschap. Bovendien een plangebied gelegen aan het station en zo optimaal verbonden met zowel de Randstad als Brabant.



ecologische verbinding
spoortalud als ecologische verbinding tussen de polder (de Betuwe) en de Lek



oost-west
de uitbreiding van Culemborg heeft zich rondom het spoor gevouwen waardoor het spoor het dorp in tweeën splitst



industrie naast het station
het industriegebied van Culemborg ligt direct naast het station


historisch centrum
Lek
station
N320
plangebied masterplan
Pavijen

Culemborg optimaal verbonden

Culemborg ligt centraal in Nederland en is fantastisch verbonden via de weg en het spoor. Vanaf het station is de reiziger binnen 18 minuten op Utrecht Centraal en binnen 26 minuten in Den Bosch.

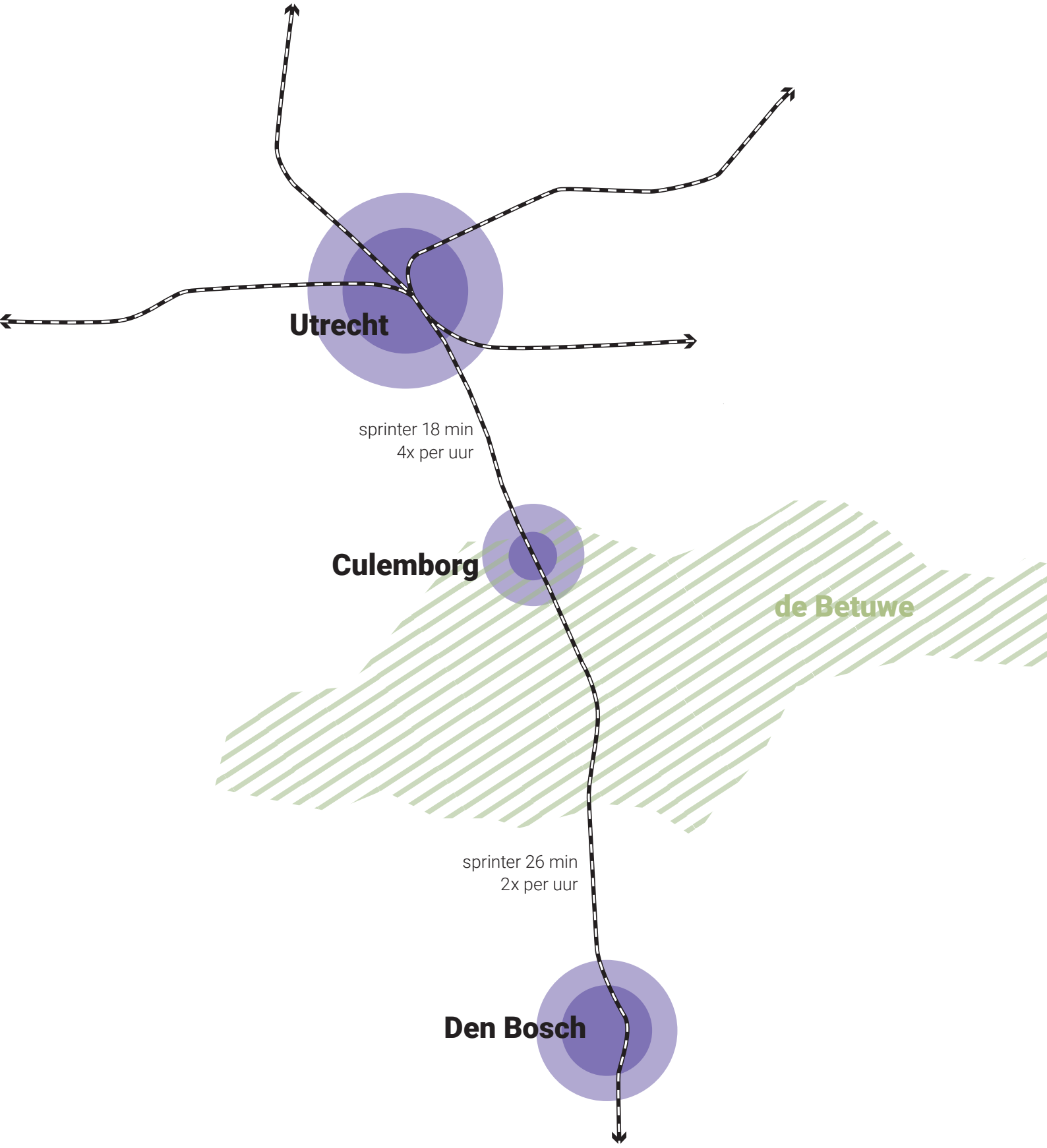
Culemborg is met circa 9.000 in- en uitstappers als treinstation representatief voor het Nederlandse gemiddelde. Vanwege haar plek in het netwerk kent Culemborg nauwelijks overstappers. De helft van de huidige reizigers is jonger dan 20 jaar en heeft voornamelijk school of studie als reismotief.

Maar het station heeft een groter gebruikerspotentieel. Voor reizigers naar de (binnen)steden Utrecht en Den Bosch - voor recreatie of werk - is het een aantrekkelijk(er) alternatief dan met de auto via de A2. Daarvoor is wel een laagdrempelige overstap nodig van privévervoer naar de trein, óók voor bewoners uit de regiokernen. Een goed bereikbare P+R (vanaf de N320) draagt daar aan bij. Zo worden gebruikers niet alleen verleid duurzame(re) vervoerskeuzes te maken, maar wordt ook het hoofdwegennet ontlast. En omgekeerd, voor reizigers vanuit Utrecht of Den Bosch kan het gebruik van het spoor aantrekkelijker worden als er bij station Culemborg diverse vormen van deelmobiliteit beschikbaar zijn voor het vervolgtraject. Zo wordt het station meer dan een halte en een echt knooppunt voor duurzame vervoerskeuzes; een Regionale OV-Hub.

Op zoek naar een leefbare, gezonde en duurzame stad benutten we in de Stationsomgeving alle kansen die een stationsgebied biedt. Een station is niet alleen een opstapplek voor treinreizigers, maar is ook een aankomst- en verblijfsplek en een visitekaartje van de stad. Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit gaan hand in hand en versterken elkaar. Een station is, naast knooppunt ook een kans voor een dichter bebouwd gebied met diverse functies en een hoge kwaliteit openbare ruimte. Het station als ontmoetingsplek. Een plek die bovendien goed verbonden en verweven is met de omliggende stad waardoor het bewoners verleidt meer duurzame keuzes maken voor hun bewegingen.

Een goed verbonden plek is niet alleen prettig voor de bewoners van Culemborg, maar biedt ook economische kansen. Goede bereikbaarheid via het spoor is een toegevoegde waarde voor het vestigingsklimaat. Denk aan regiokantoren (ook vanwege de centrale ligging in het land) en (voortgezet) onderwijs, die op hun beurt weer een positief effect hebben op nieuwe medewerkers.

Tot slot heeft Culemborg alles in huis om zowel recreatie als toerisme tot een succes te maken. De Stationsomgeving vormt hiervoor de poort. De plek waar je als bezoeker aankomt en binnen 10 minuten de historische binnenstad in loopt. De plek waarvandaan je zo de uiterwaarden of de Betuwe in wandelt of fietst. Of de plek waar je direct (het erfgoed) van de meubelindustrie ervaart, met alle (culturele) initiatieven die daarop gevolgd zijn.


Utrecht
sprinter 18 min
4x per uur
Culemborg
de Betuwe
sprinter 26 min
2x per uur
Den Bosch

Wat levert het op voor de stad

Met de Stationsomgeving bouwt de gemeente niet alleen een nieuwe wijk, maar investeert Culemborg in de hele stad. De realisatie van de Stations-omgeving geeft Culemborg de volgende impuls:

VERBINDING TUSSEN OOST EN WEST VERSTERKEN

- een nieuwe, veilige route toevoegen voor langzaam verkeer dwars door Culemborg (en daarmee de doorstroming en veiligheid op de Tunnelweg-Ovonde verbeteren)
- het verankeren van de nieuwe wijk in de stad

RUIMTE OM TE WONEN

- er komen veel woningen, met name gericht op woningen voor 1 en 2-persoonshuishoudens, want daar is behoefte aan in Culemborg en zal bijdragen aan de doorstroom op de woningmarkt
- een uniek woonmilieu binnen de stad (groen én stedelijk) en biedt daarmee een extra keuzemogelijkheid voor alle bewoners van Culemborg
- een heterogene wijk waar bewoners met een verschillende beurs een woning kunnen vinden

EEN LEVENDIGE, SOCIALE WIJK MET EEN NIEUW STADSPARK

- een levendig stadsdeel met werkgelegenheid en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven
- een wijk waarin door de opzet van de buurten, blokken en gebouwen, ontmoeten en omzien naar elkaar wordt gestimuleerd
- een wijk waarin zorgbehoevenden en de groeiende groep ouderen lang(er) thuis kunnen blijven wonen
- een nieuw stadspark dat voor voor alle Culemborgers aantrekkelijk is om naar toe te gaan

EEN HOOGWAARDIGE STATIONSOMGEVING

- een station en stationsplein waar het aantrekkelijk is om te wachten of af te spreken
- een station dat functioneel optimaal georganiseerd is (fietsparkeren, perron, routes, P+R)
- een stationsplein met ondersteunende voorzieningen (supermarkt, horeca, werkplekken, etc.)

KOPLOPER BLIJVEN IN DE ENERGIETRANSITIE

- Culemborg zichtbaar als duurzame gemeente, initiatiefrijk in oplossingen
- (relatieve) onafhankelijkheid in een wispelturige energiemarkt
- door te kiezen voor een innovatief energiesysteem haalt Culemborg kennis ‘in huis’
- een duurzaam netwerk creëren waar de rest van Culemborg in de toekomst op aan kan sluiten



VAN STENIG
BEDRIJVENTERREIN

V

NAAR LEVENDIGE
WOON-WERK-WIJK

meervoudig duurzaam

Bij duurzaamheid wordt vaak als eerste gedacht aan milieubewustheid en ecologisch verantwoorde keuzes. Meervoudig duurzaam is echter breder dan dat. Meervoudige duurzaamheid betekent dat we in Culemborg zoeken naar het ideale evenwicht tussen ecologische, economische en sociale belangen.
Werken aan meervoudige duurzaamheid betekent het maken van keuzes die bijdragen aan een gezond Culemborg, met welvarende inwoners en een goed functionerend ecosysteem. Oplossingen die meervoudig duurzaam zijn, dienen meerdere perspectieven en belangen. Meervoudige duurzaamheid wordt goed beschreven door de duurzame ontwikkelingsdoelen van de Verenigde Naties en voor gemeenten verder uitgewerkt door de VNG.



proeftuin en innovatie

Het kernbegrip proeftuin/ innovatie geeft aan dat Culemborg een vruchtbare bodem biedt voor experimenten en het ontplooien van initiatieven. In Culemborg worden innovatieve oplossingen bedacht, buiten de gebruikelijke kaders. Werken in proeftuinen biedt kansen om nieuwe innovatieve oplossingen te bedenken voor de vraagstukken die op ons afkomen. Werken in proeftuinen betekent ook dat we dingen uitproberen en dat er dus fouten gemaakt kunnen worden. Niet alle proeftuinen komen tot volle bloei. Bij het werken in proeftuinen speelt de gemeente vaak een faciliterende rol, om waar nodig en mogelijk te ondersteunen, zonder alles over te nemen.

De Culemborgse proeftuinen zijn een inspiratiebron voor de rest van het land. Culemborg is tenslotte Nederland in het klein. In onze proeftuinen worden zaken ontwikkeld die een voorbeeld zijn voor ontwikkelingen elders. Onze proeftuinen hebben de meeste impact als ze passen binnen het DNA van Culemborg en dus aansluiten bij waar we al sterk in zijn.







verbindend

Een stad die bestaat uit verschillende individuen, gemeenschappen en groepen inwoners, heeft verbindingen nodig om te functioneren. Verbindingen zijn nodig om Culemborg te laten zijn wat het is; Nederland in het klein. Een verbindend Culemborg betekent dat inwoners en organisaties in de stad verbonden zijn aan elkaar, ook buiten de eigen directe kringen. Verbindingen zorgen voor relaties binnen de sterke lokale basisinfrastructuur in Culemborg, bestaande uit bijvoorbeeld ondernemers, onderwijsinstellingen en verenigingen. De schaal van de stad Culemborg biedt mogelijkheden om verbindingen te organiseren. Culemborg is groot genoeg om een sterke sociale basis te kunnen organiseren en onderhouden en tegelijkertijd klein genoeg om elkaar te kunnen vinden. Daarnaast vraagt het kernbegrip verbindend om samenwerking buiten de stadsmuren, binnen de regio's en met landelijke partners. Zo kunnen ontwikkelingen in Culemborg in verbinding bredere effecten hebben.

Verbindend heeft als kernbegrip van de stadsvisie een meervoudige rol. Verbindend is een doel op zichzelf, maar ook een middel en een randvoorwaarde. Zo kan verbinding een middel zijn om enkelvoudige duurzaamheidsdoelstellingen om te zetten tot meervoudige duurzaamheid of om proeftuinen duurzame effecten te laten hebben. Daarnaast is verbinding een randvoorwaarde om de samenleving te laten bloeien.

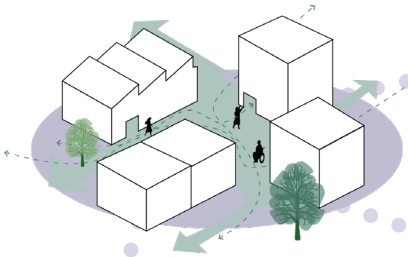
Stadsvisie Culemborg

De Stadsvisie Culemborg is een kompas bij ontwikkelingen in de stad. Zij zet aan tot denken over de verschillende aspecten die vanuit het DNA van Culemborg van belang zijn bij een ontwikkeling.

hoofdstructuur masterplan

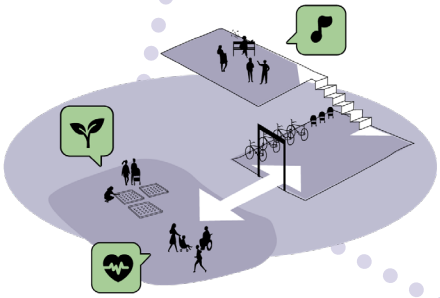
Stationsomgeving in essentie

Voor de Stationsomgeving zijn in de structuurvisie ambities en kansen geformuleerd op vrijwel alle beleidsvelden. In het Masterplan is de samenhang gezocht tussen alle ambities en kansen. Zo is het niet enkel een stapeling van ambities, maar zijn de kansen benut om de ambities waar te maken; het geheel is dan méér dan de som der delen. Hieronder beschrijven we deze samenhangende keuzes. Deze punten vormen de essentie van de Stationsomgeving.



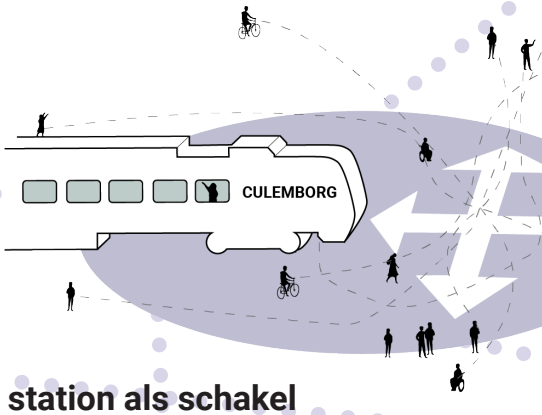
compact en doordwaalbaar

Een ommetje kunnen maken dichtbij huis of werk is prettig; een frisse neus halen, je hoofd leegmaken, een praatje maken. De autoluwe, groene Stationsomgeving is ontworpen voor de wandelaar; de open structuur van bouwblokken zorgt ervoor dat de beste weg te voet is. Dwaal door de wijk en word verrast door wie of wat je tegenkomt!



aandacht voor samenleven

Op buurt-, blok- en gebouwniveau worden ontmoetingen gefaciliteerd. Inwoners komen elkaar tegen en kennen elkaar. Dat legt de basis voor een sociale wijk. Een sterk sociaal netwerk is van groot belang voor de zelfredzaamheid en samenredzaamheid van mensen.



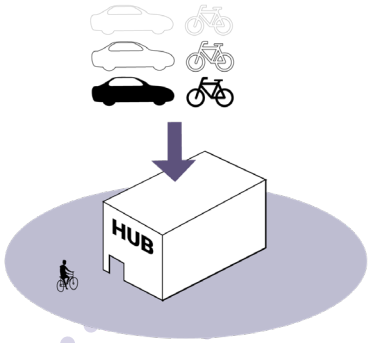
het station als schakel

Het station als plek waar Culemborgers, forensen, scholieren en recreanten e
kruisen, niet alleen op de perrons, maar ook in de onderdoorgang die west me
Culemborg verbindt. Een overzichtelijke, veilige en aantrekkelijke plek waar ie
zijn weg kan vinden. Bovendien een plek om elkaar te treffen!



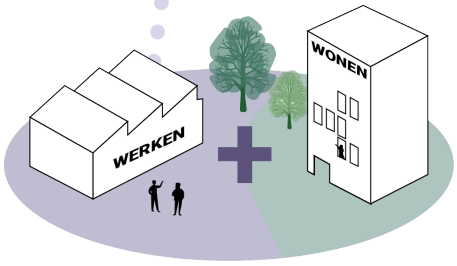
groen en gezond

Groen krijgt de ruimte in de stationsopgeving met wortels in de volle grond! Dat kan dankzij het parkeren in hubs zodat er veel ruimte overblijft. De groene openbare ruimte biedt schaduw, een hogere luchtvochtigheid, verkoeling en schone lucht. Kortom, groen is goed voor de biodiversiteit, positief voor de gezondheid en bewezen: een voorwaarde voor geluk.



autoluw: parkeren in hubs

In de Stationsomgeving geven we voorrang aan de voetganger en fietser. Om de autoluwe wijk mogelijk te maken, worden auto's geparkeerd in hubs. De auto's hoeven dus minder ver de wijk in. Elke bewoner en werknemer wandelt of fietst tussen bestemming en auto (of station) met als resultaat: meer leven op straat!



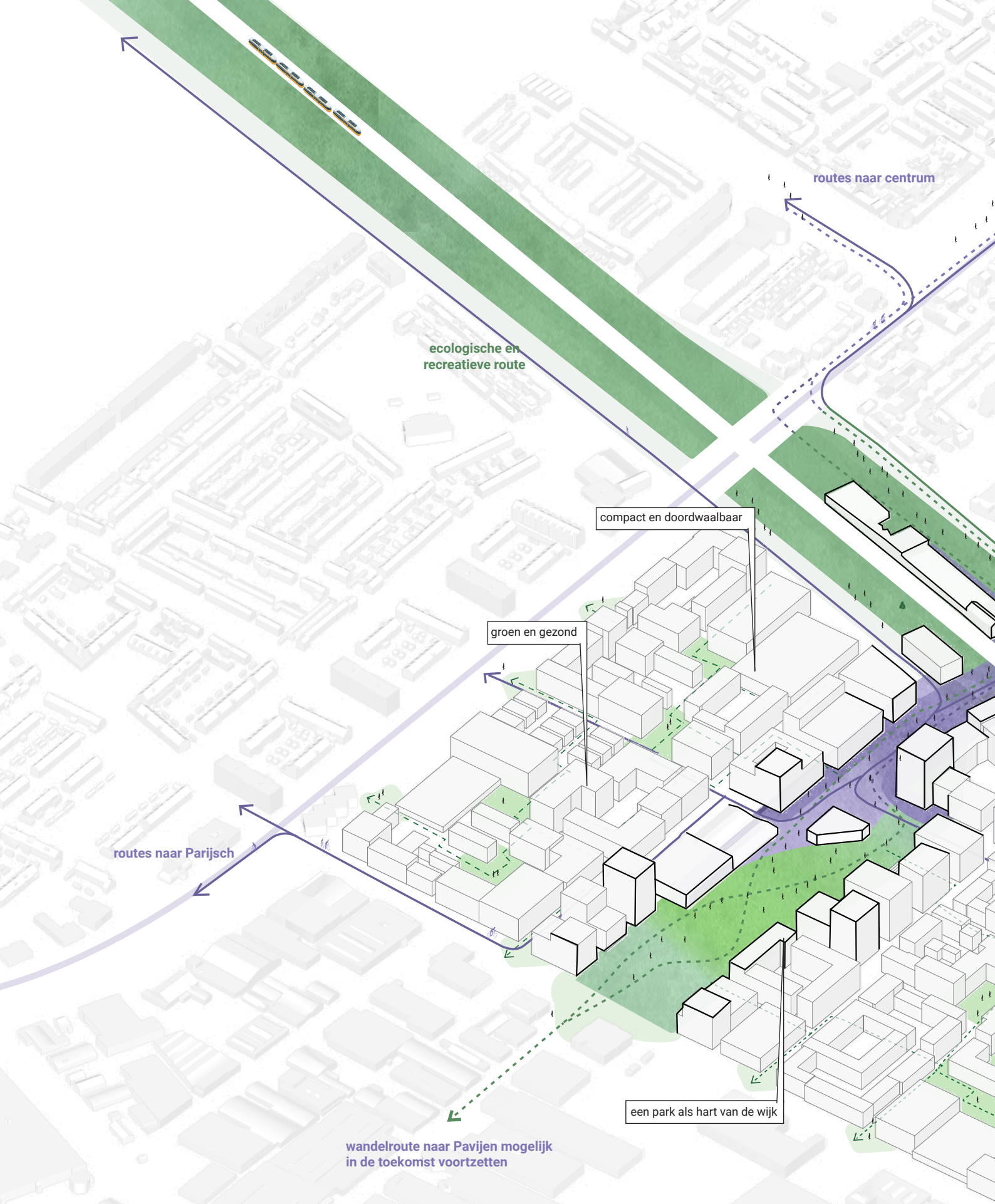
gemengd wonen én werken

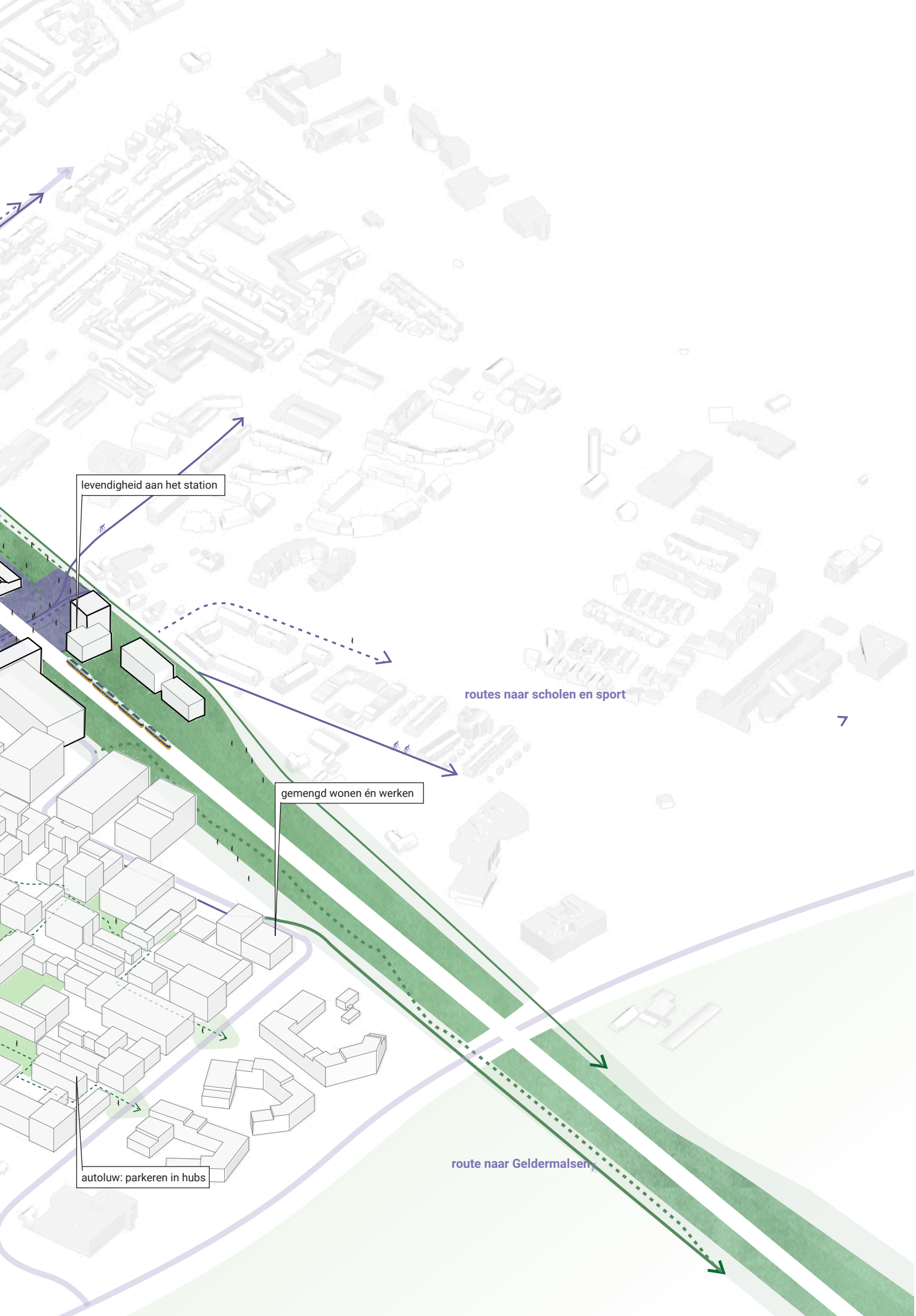
Verdichting betekent ruimte voor wonen en ruimte voor werken. Zo blijft de stad toegankelijk en bereikbaar voor iedereen. Dankzij de mix ontstaat er een gevarieerde stadswijk met een geheel eigen dynamische sfeer. Een wijk met een stedelijk en stoer tintje die op elk moment van de dag levendig is. Fijn voor jonge mensen maar zeker ook voor de ouderen die meer thuis zijn overdag.



park als hart van de wijk

Bij een wijk hoort een hart. Het hart van de Stationsomgeving is een park; een plek voor ontmoeting, ontspanning, beweging en verrassing. Een stadspark direct bij het station is niet alleen voor de nieuwe bewoners, maar ook een cadeau voor de hele stad! Een nieuwe Culemborgse bestemming om te sporten, te picknicken, een rommelmarkt of openluchtconcert te bezoeken op Konings-dag of gewoon een ijsje te eten na school.

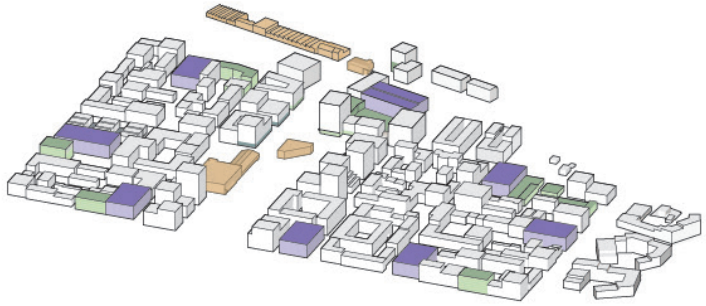

routes naar centrum
ecologische en
recreatieve route
compact en doordwaalbaar
groen en gezond
routes naar Parijsch
een park als hart van de wijk
wandelroute naar Pavijen mogelijk
in de toekomst voortzetten


levendigheid aan het station
routes naar scholen en sport
gemengd wonen én werken
route naar Geldermalsen
autoluw: parkeren in hubs

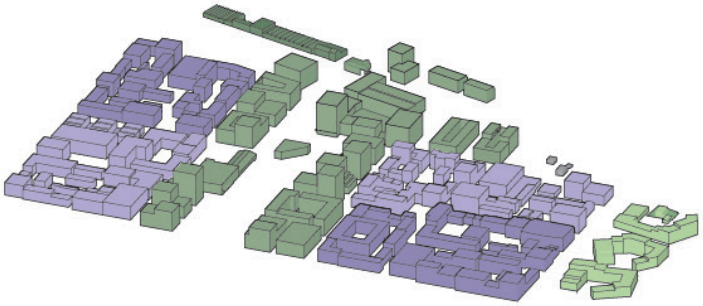
Opbouw van de hoofdstructuur

Op deze pagina wordt het Masterplan toegelicht aan de hand van de hoofdstructuren. We beginnen niet vanaf een tabula rasa, maar wat er is, wat over de jaren ontstaan is, stuurt ons. En we voegen toe wat nodig is om de levendige woon-werk-wijk de plek te maken die we beogen.

gemengde
bebouwing



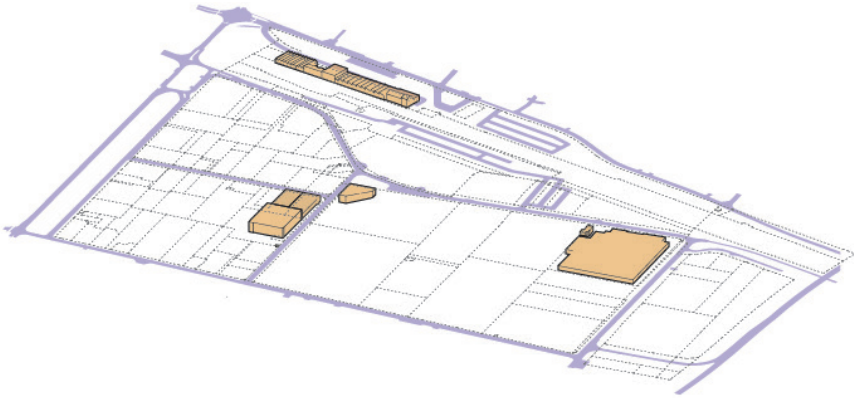
verschillende
woonsferen



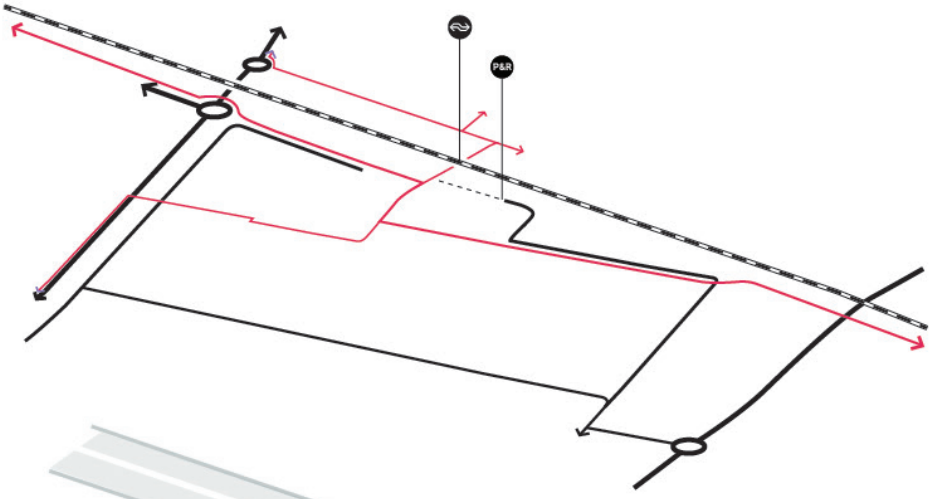
rijke groene
openbare ruimte



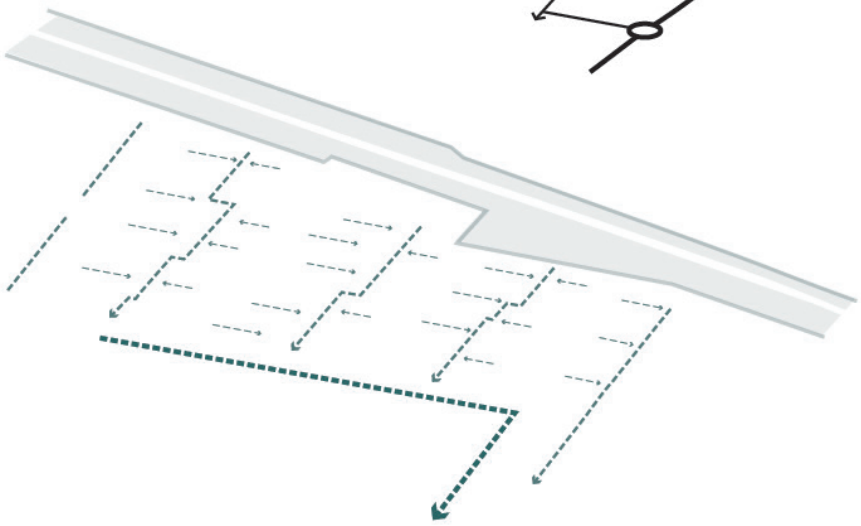
voortbouwen op bestaande infrastructuur, deelgebieden en historische bebouwing

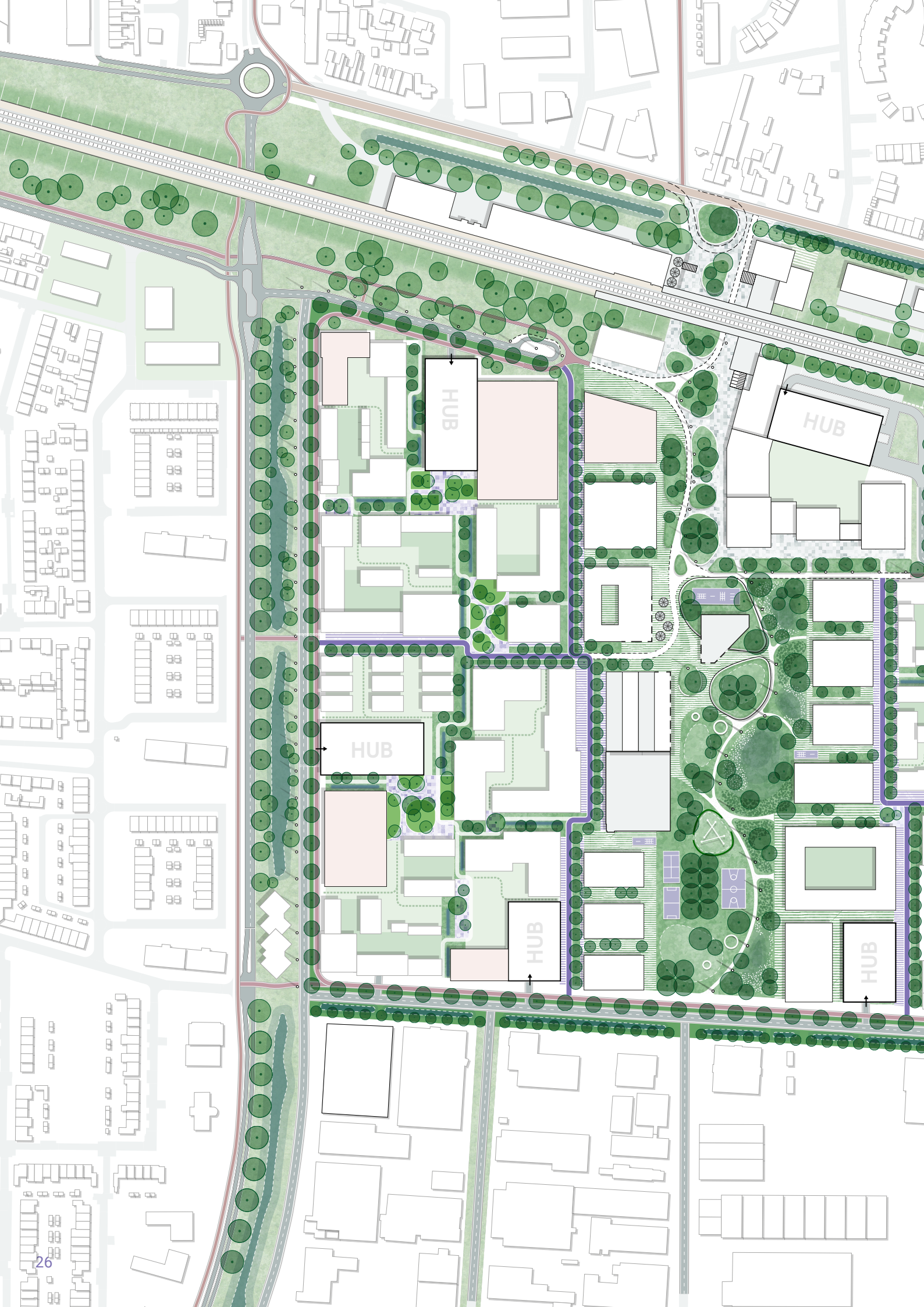


nieuwe hiërarchie infrastructuur



bodem en water gestuurd




HUB
HUB
HUB
HUB
HUB

plankaart

De plankaart geeft een mogelijke invulling van de bouwvolumes en openbare ruimte weer.



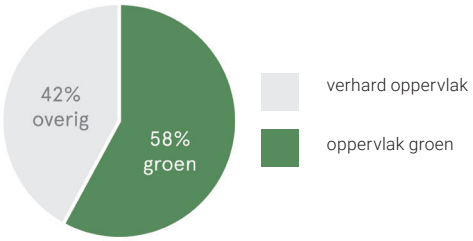
thema's_

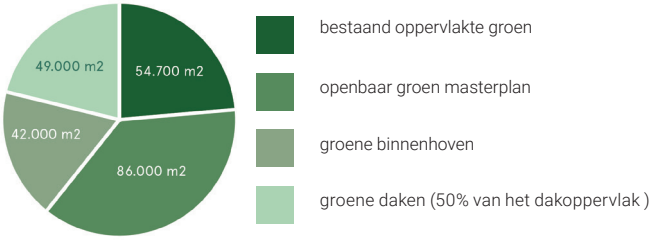
groenstructuur
waterstructuur
het station
de gemengde stad
samenleven
energie
mobiliteit
multifunctionele buurthubs
circulariteit

Groenstructuur

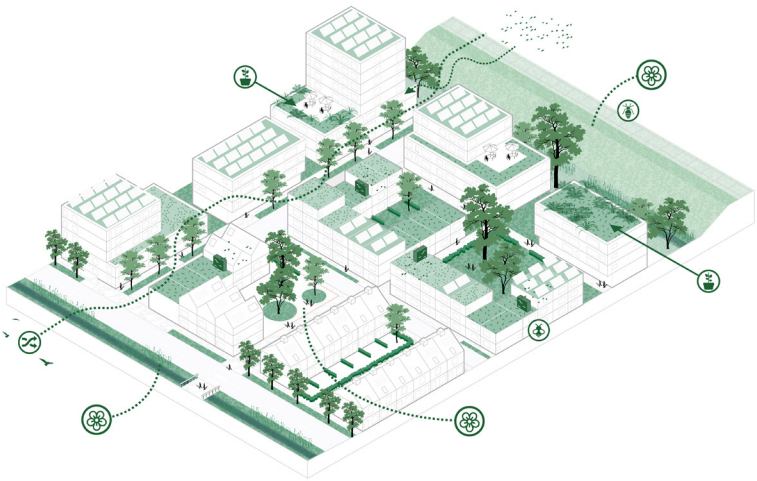
De Stationsomgeving gaat verdichten en krijgt een stedelijk karakter, maar daar staat tegenover dat we maximaal gaan vergroenen. Door op strategische plekken te verdichten en door anders om te gaan met mobiliteit, is het mogelijk om een park te realiseren, doorgaande groene verbindingen te maken en kleinere buurtparkjes in de wijk toe te voegen. Bovendien zijn de binnentuinen in volle grond. De openbare ruimte van de Stationsomgeving richten we in volgens het principe 'groen tenzij'. Verharding wordt alleen gemaakt op plekken waar dit echt nodig is; bij gebouwen op de begane grond met drukbezochte voorzieningen, waar je loopt, fietst, rijdt of elkaar ontmoet. Zo maken we van de Stationsomgeving een maximaal groene wijk.

Een goede en groene invulling van de buitenruimte betekent een impuls voor biodiversiteit, klimaat en gezondheid. Door het principe 'groen tenzij' toe te passen realiseren we een groene openbare ruimte. Als we hier nog de groene binnenhoven en groene daken aan toevoegen, kleurt de hele wijk groen. Om te zorgen dat het groen ook ecologische waarde heeft, zijn er vijf doelsoorten bepaald voor het groen in de wijk. Het groen wordt zo ingericht dat er leefgebieden ontstaan voor deze doelsoorten. De specifieke soorten bomen, heesters en kruiden worden in een vervolgfase verder onderzocht en bepaald.



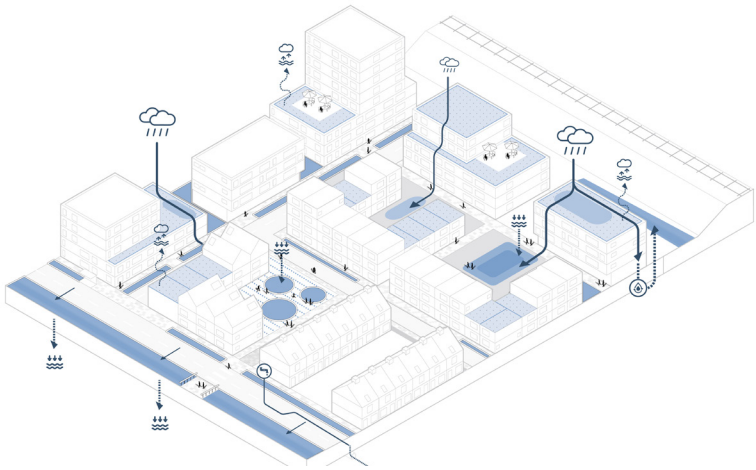


	soort	verblijfplaatsen	voedsel	verbinding
huismus		Holtes in gebouwen, wintergroene heesters, dichtvertakte struiken en in neststenen.		- Benodigde habitatelementen in straal 50 tot 100 m rond het nest. - Afstand verblijfplaatsen - hoog dekking gevend groen: max. 5 m. - Afstand voedselplekken - dekking: max. 5 m. - Afstand zandbad & waterbad - dekking: max. 2 m. - Afstand verblijfplaatsen - voedselplekken: max. 50 m.
vleermuis		In (oude) gebouwen en vleermuiskasten.		- Jachtgebied: waterpartijen en beschutte oevers van beken en vijvers. Jagen binnen een straal van 2-5 km van de verblijfplaats. - Vliegen in lijnvormige structuren.
kleine watersalamander		Kleine watertjes die regelmatig in de zon staan. Waterplanten zijn essentieel voor de afzet van de eitjes, liefst klein- en veelbladige soorten zoals waterpest. De dieren hebben behoefte aan schuilplaatsen als lage struikachtige planten.		- Salamanders gaan altijd weer terug naar hun geboorte vijver en er dient voorkomen te worden dat ze grote wegen moeten oversteken.
bijen/ hommels		Veel te vinden in tuinen en parken oorspronkelijk een echte bossoort. Nesten worden gemaakt in allerlei holtes, onder daken, in schuren en stallen, in oude vogelnestjes of in opgehangen nestkastjes.		- Voldoende opgaand groen.
gierzwaluw		Voor hun nestgelegenheid zijn gierzwaluwen afhankelijk van beschikbaarheid van gebouwen met geschikte holtes. Ze jagen boven uiteenlopende habitats in dorpen en steden. Ze zijn gespecialiseerd in het vangen van insecten in volle vlucht.		- Voorzie bij nieuwbouw of renovatie standaard in nestgelegenheid. Plaats nestpannen en/of neststenen in groepjes, bij voorkeur op een hoek of langs de kopse kant van een gebouw op het noorden of oosten.



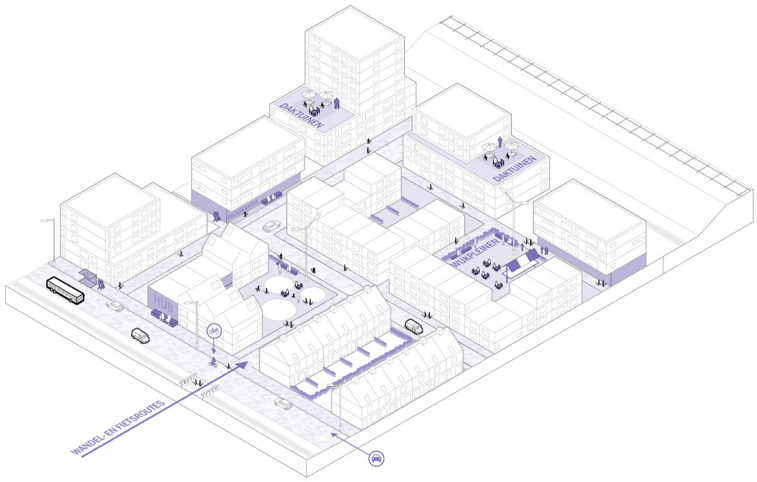
natuurinclusief

- toename hoeveelheid groen
- versterken biodiversiteit door variatie en lagen
- groen van maaiveld tot dak
- groen sluit aan op de doelsoorten van het Stationskwartier
- toepassen grote bomen voor verkoeling in de stad



klimaatadaptiviteit

- minimaliseren van het aantal duikers
- minimaliseren verharding
- plantvakken zijn verlaagd
- op strategische locaties worden wadi's ingepast
- uitgangspunt is waterberging op eigen kavel (groene en blauwe daken)

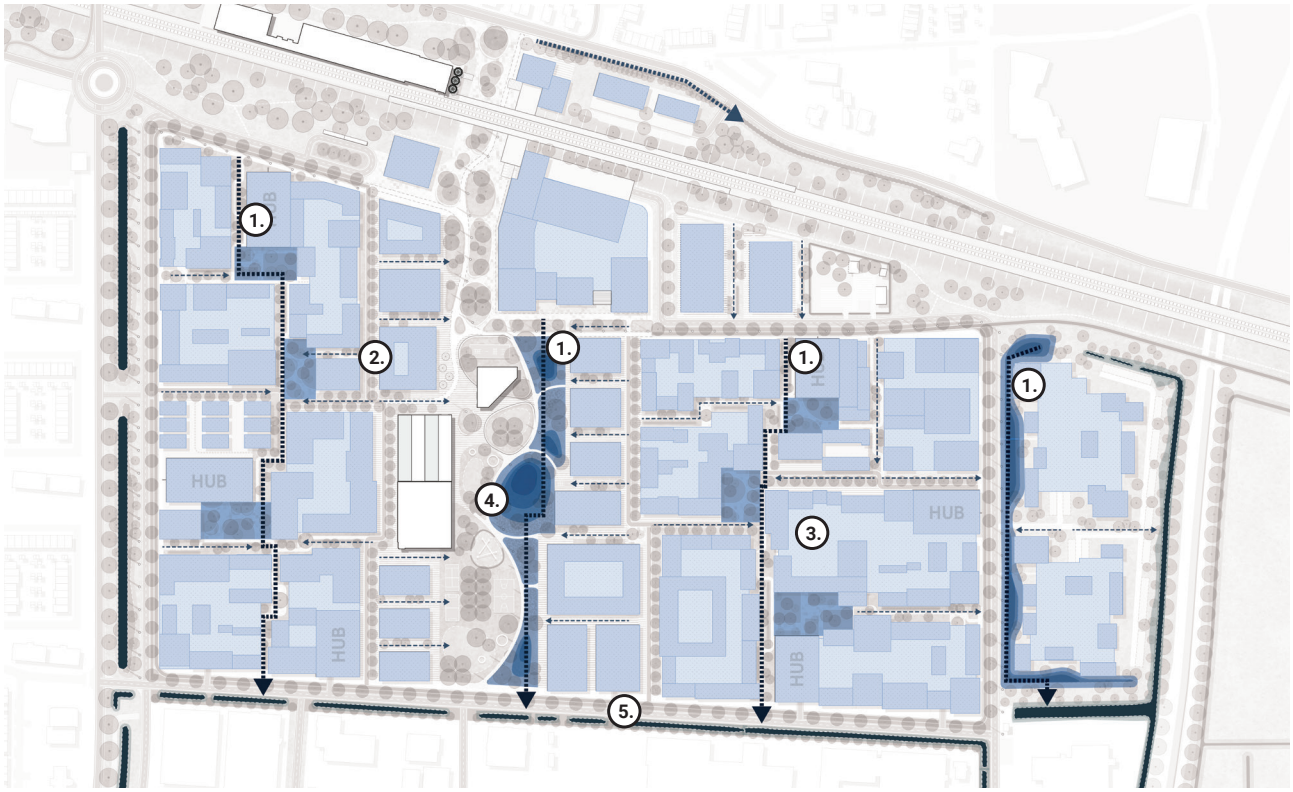


gezondheid

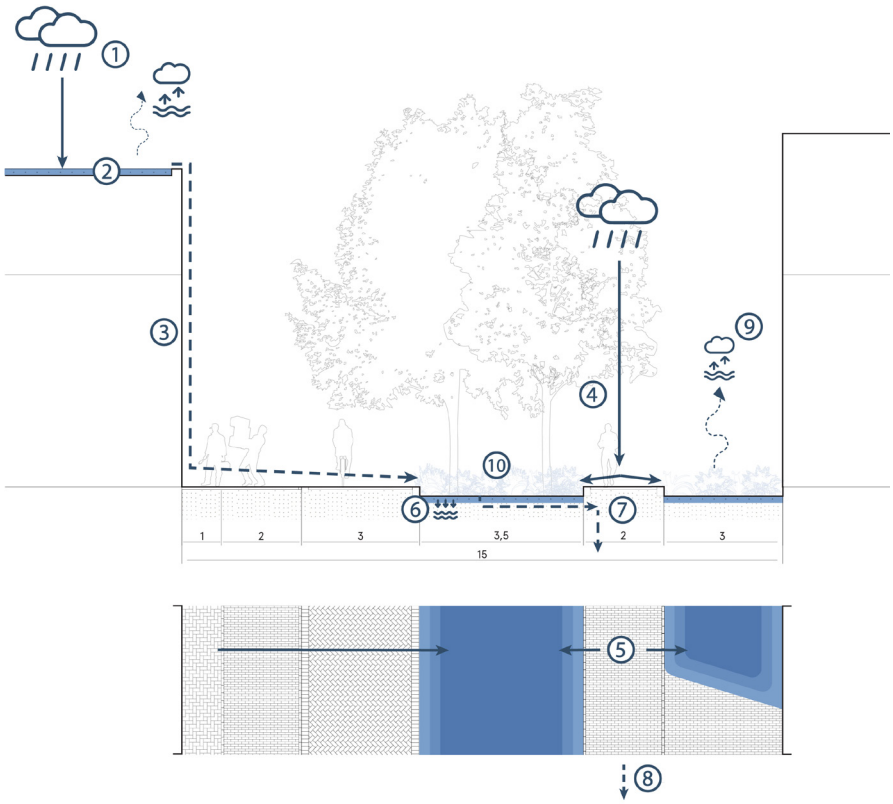
- meer woningen vraagt om meer kwalitatieve openbare ruimte
- diversiteit in plekken en gebruik
- bewegen en spelen voor alle leeftijdsca-tegorieën
- specifieke aandacht voor overgangen tussen binnen en buiten
- ommetjes van verschillende afstanden door het groen

Waterstructuur

Voor het Masterplan is op systeemniveau nagedacht over hoe om te gaan met water. Het doel hierin is om het water zo lang mogelijk vast te houden en het groen van de openbare ruimte als spons te laten functioneren. We krijgen in de toekomst nog meer te maken met lange periodes van droogte en heviger neerslag. Daarom is het van belang dat we water niet zo snel mogelijk afvoeren richting het riool, maar dit proces zo veel mogelijk vertragen. Zo kan groen er zoveel mogelijk van profiteren en heeft de bodem voldoende tijd om het water op te nemen. Voor het Masterplan resulteert dit in de volgende inrichtingsprincipes. Plantvakken liggen altijd lager dan de verharding. In het Masterplan liggen vier robuuste structuren, deze lopen van het noordoosten naar het zuidwesten. Deze structuren bestaan uit wadi's. Overige straten en aangrenzende bebouwing wateren hierop af. Deze vier structuren monden uit op de watergang langs de Randweg of direct op de HWA (hemelwaterafvoer). Gezien de zware kleilagen in de ondergrond is niet duidelijk of bijvoorbeeld wadi's overal goed in te passen zijn. Het risico is dat het water slecht weg kan. In een vervolguitwerking onderzoekt de gemeente wat er mogelijk is met deze ondergrond.



1. Er zijn vier directe waterverbindingen, bovengronds waar mogelijk anders met het gebruik van HWA riool.
2. Het water dat elders valt, watert af op deze vier waterverbindingen.
3. Per kavel moet een bepaalde wateropgave opgevangen worden.
4. Het water wordt zo lang mogelijk in het gebied vastgehouden en gebruikt voor het groen in het gebied.
5. Vervolgens gaat het via het oppervlaktewater naar het grotere watersysteem.



1. Regenwater valt op de daken.
2. Regenwater dat op de daken valt, wordt binnen het plot opgevangen en vastgehouden.
3. Het overige water wordt vertraagd afgevoerd naar de openbare ruimte.
4. Regenwater valt in de openbare ruimte.
5. Via een afschot (+/- 2%) wordt het regenwater naar de plantvakken begeleid.
6. Plantvakken zijn iets verdiept waardoor daar regenwater in kan blijven staan. Zo wordt het regenwater dat in de openbare ruimte valt gebufferd en kan het infiltreren.
7. In de ondergrond is een hemelwater-afvoer aanwezig (HWA).
8. Water wat niet kan infiltreren, wordt afgevoerd naar de grote wadi's in het park of het oppervlaktewater van de omliggende sloten.
9. Het op een natuurlijke manier afwateren en bufferen van regen-water creëert verkoeling van de openbare ruimte en gaat hittestress tegen.
10. Opgevangen regenwater wordt gebruikt om de beplanting van water te voorzien.



Zichtbare afwatering vanaf gevel



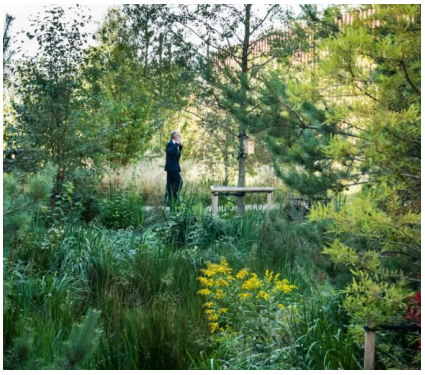
Zichtbare afwatering naar plantvak



Afwatering via opsluitband



Avontuurlijk spelen bij de wadi



Beplanting aanpassen op condities wadi



Secundaire paadjes van stapstenen

Het station

Het station als regionale OV-hub die het Rivierenland met de Randstad verbindt. Die gebruikers verleidt tot het maken van duurzame(re) vervoerskeuzes; door voor vertrekkende reizigers een laagdrempelige overstap te faciliteren van privévervoer - of ander OV - op de trein en door voor aankomende reizigers diverse vormen van deelmobiliteit beschikbaar te stellen voor het vervolgtraject.

In dit Masterplan formuleert de gemeente een ruimtelijk wensbeeld voor het station, de nieuwe onderdoorgang en de omgeving van het station.

onderdoorgang

De gemeente wil met een ingreep bij het station de twee zijden van de stad beter met elkaar verbinden en de nieuwe wijk goed laten aansluiten op het openbaar vervoer en de rest van Culemborg. Een extra verbinding voor fietsers en voetgangers is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de nieuwe wijk.

regionale OV-hub

Met de realisatie van een gebouwde P+R bij het station en een nieuwe aansluiting op de provinciale weg wordt Culemborg ingezet als regionale OV-hub. Hiermee willen gemeente en provincie het Rivierenland beter verbinden met de Randstad. De gemeente heeft subsidie en financiering voor de P+R en de nieuwe aansluiting op de provinciale weg.

wonen / programma

De gemeente wil de ruimte bij het station graag benutten om woningen te realiseren met onder meer een supermarkt en stationsgerelateerde detailhandel.

station

Tot slot wil de gemeente graag in samenhang met deze ingrepen een nieuw station realiseren dat gaat functioneren als een levendig gebied met aantrekkelijke verblijfsplekken en een duidelijke oriëntatie en welkom voor bezoekers. Financiering van het station is de primaire verantwoordelijkheid van ProRail en komt dus niet in de gebiedsexploitatie. Hiervoor is een lobbytraject ingezet.

wensbeeld

De ontwikkeling en uitwerking van het station is een complexe opgave die de komende periode nog veel aandacht vraagt. Het wensbeeld in dit Masterplan is nadrukkelijk geen blauwdruk voor deze uitwerking. Het is een eerste verkenning die laat zien hoe een aantal van de wensen van de gemeente in samenhang een plek zouden kunnen krijgen.

De gemeente wil na vaststelling van het Masterplan de uitwerking van deze ‘stationsknoop’ graag verder oppakken in nauwe samenwerking met de provincie, spoorse partijen, ministeries en de grondeigenaren in het gebied. Daarbij kunnen ook nog verschillende ruimtelijke modellen verkend worden en de mogelijkheden voor aanvullende financiering gezocht worden.

KANS: DE GELDERLANDFABRIEK

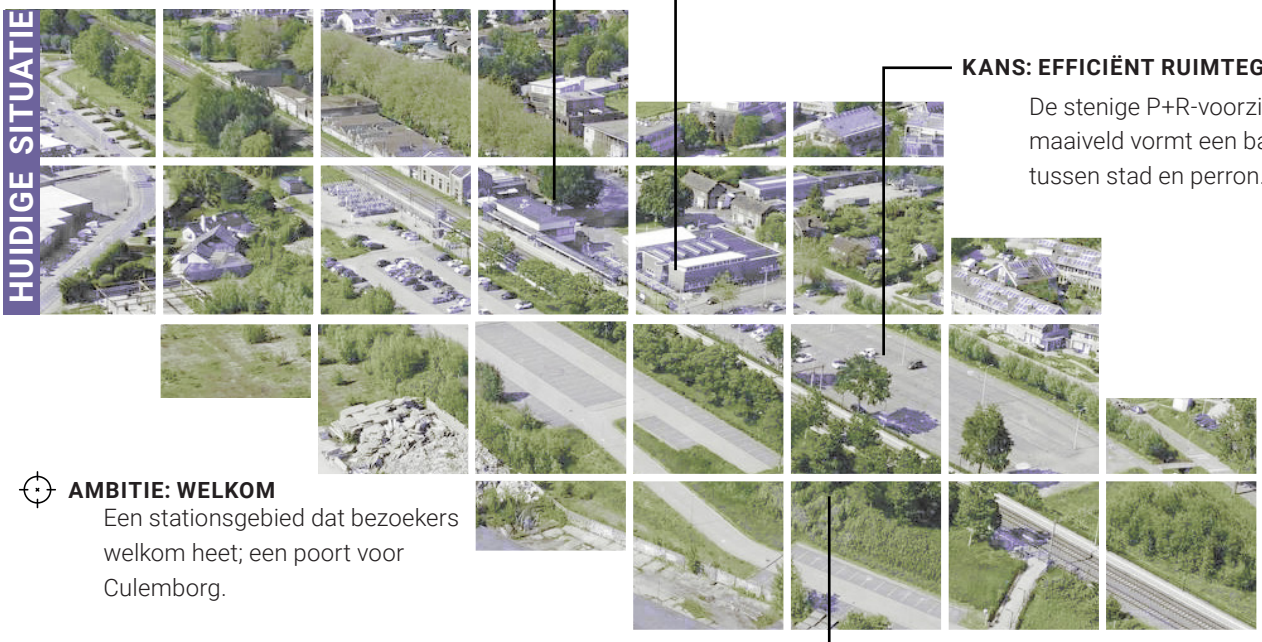
Historisch erfgoed dat getransformeerd is tot culturele hotspot in Culemborg.

BEPERKING: TWEE GEZICHTEN

De achterkant (westzijde) is ruimtelijk niet verbonden met de wijk Pavijen. De voorkant (oost) is vooral een verkeerskundig ontvangstplein.

KANS: EFFICIËNT RUIMTEGEBRUIK

De stenige P+R-voorziening op maaiveld vormt een barrière tussen stad en perron.



AMBITIE: WELKOM

Een stationsgebied dat bezoekers welkom heet; een poort voor Culemborg.

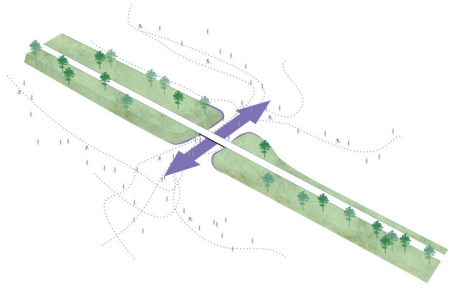
PROGRAMMA VAN EISEN

Gebouwde P+R-voorziening, onderdoorgang voor voetgangers en fietsers.

AANWEZIGE KWALITEIT: HET SPOORTALUD

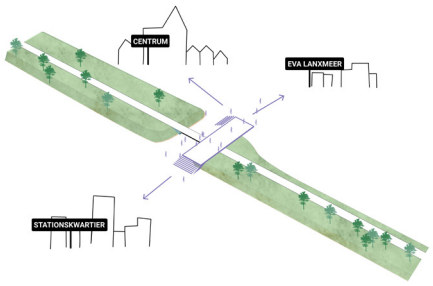
Als landschappelijk herkenningspunt in Culemborg met bovendien grote waarde als ecologische verbinding.

Naast de rol van regionale OV-hub - als knooppunt van verschillende mobiliteitsstromen - heeft het station ook een ruimtelijke betekenis in de stad. Zo is het de plek waar bezoekers van Culemborg aankomen, verwelkomd worden en van waaruit ze hun weg vinden naar de vele diverse bestemmingen. Bovendien komt het station met de transformatie van de Stationsomgeving midden in de stad te liggen. Voor het station is de ambitie geformuleerd dat het geen barrière vormt in de stad, maar juist verbindingen toevoegt en de wijken ten oosten met het westen verweeft. Terwijl het spoortalud wel degelijk aanwezig blijft als landschappelijk herkenningspunt; een lange lijn die de stad verbindt met het ommeland. Die bovendien een belangrijke schakel is in de ecologische hoofdstructuur. In onderstaande schema's is deze opgave voor het station vertaald in vier ruimtelijke uitgangspunten.



VERBINDEN VAN DE STAD

de onderdoorgang faciliteert de verbinding voor fietsers en wandelaars tussen verschillende stadsdelen



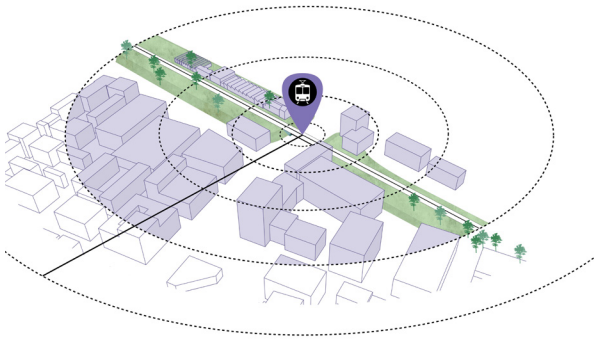
STADSBALKON VOOR ORIËNTATIE

de reiziger komt aan in een herkenbare Culemborgse Stationsomgeving en kan zich oriënteren voor zijn vervolgreis



DE NIEUWE WIJK RUIMTELIJK VERBINDEN AAN HET STATION

het stationsplein is ruimtelijk verbonden met het park van de nieuwe wijk



STATIONSOMGEVING ALS BESTEMMING

de Stationsomgeving als een levendig gebied met faciliteiten, aantrekkelijke verblijfsplekken en cultuur


Culemborg


1
1537
Intercity
Den Helder

“Je kan maar één keer
een eerste indruk maken”





levendigheid in de plint

Functies gericht op (jongere) bewoners als magneet voor levendigheid in het gebied: wasbar, flexwerkplekken, sportschool of onderwijs.



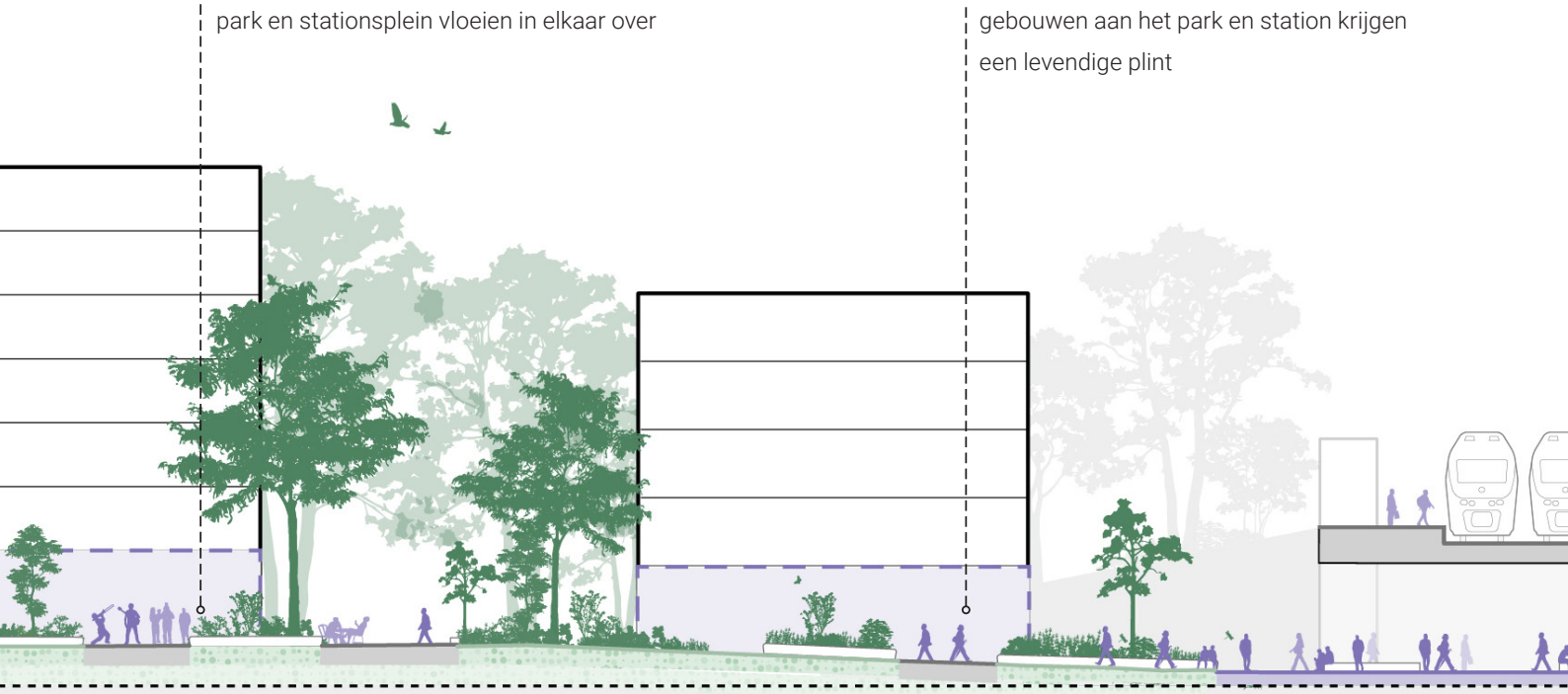
verbinding

Een onderdoorgang verbindt het westelijke met het oostelijke stationsplein. Een brede, lichte onderdoorgang is de ambitie. De haalbaarheid daarvan wordt nader onderzocht (zie p. 36). De onderdoorgang als functionele verbinding voor fietsers en wandelaars komt er sowieso!



stadsbalkon

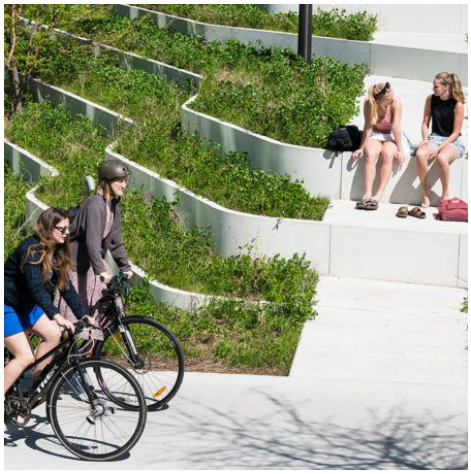
Het perron als verlengde van de openbare ruimte; een laagdrempelige overgang tussen stad en vervoer.





cultuur & horeca

De Gelderlandfabriek als culturele hotspot van Culemborg met horecaterras aan het stationsplein.



openbare ruimte

Groene trappen verbinden het stations-plein met het stadsbalkon, de perrons en het natuurlijke spoortalud.



de overstap

Prioriteit zijn optimale overstapfaciliteiten voor de reiziger. Dat betekent aandacht voor de positie en verbindingen tussen de ‘mobiliteitsfunctionaliteiten’ zoals de fietsenstalling, P+R, OV-fietsen, Kiss&Ride en regionaal busvervoer.

stationsplein met stadsbalkon vormt een nieuw welkom voor reizigers naar Culemborg

bestaande monumentale kastanjeboom wordt onderdeel van het plein



De gemengde stad

In de Stationsomgeving realiseren we woningen om tegemoet te komen aan de grote behoefte aan woningen in Culemborg. Dat doen we graag op een duurzame en sociale manier. We geven hier invulling aan door een wijk te ontwikkelen met een stedelijke dichtheid die beleefd wordt als een groene wijk met een goede sociale samenhang.

brede mix

De Stationsomgeving wordt divers, gedifferentieerd, zorgzaam en meervoudig duurzaam. We kiezen bewust voor een gemengd woonmilieu waarin verschillende doelgroepen (zoals jongeren, alleenstaanden, jonge gezinnen, zorgbehoevenden, vitale en kwetsbare ouderen en coöperatieve woonvormen) een plek kunnen vinden. In de Stationsomgeving spelen we in op demografische ontwikkelingen zoals vergrijzing. Maar ook maatschappelijke ontwikkelingen zoals de toename van 1- en 2-persoonshuishoudens. Sommige trends zullen doorzetten, andere trends zijn tijdelijk. De verwachting is dat de vergrijzing over 20 jaar op haar hoogtepunt is. We bouwen de Stationsomgeving ook voor de periode daarna. Het woningbouwprogramma voor de Stationsomgeving heeft voldoende flexibiliteit om hierop in te spelen.

1- en 2-persoonshuishoudens

Vanuit Culemborg is een grote vraag naar woningen voor 1- en 2-persoonshuishoudens. Deze trend is niet alleen van nu, maar zet nog zeker 15 jaar door. De Stationsomgeving is binnen Culemborg bij uitstek de geschikte woonomgeving voor deze woningen: voornamelijk kleinere appartementen met één of twee slaapkamers. Deze woningen zijn bijvoorbeeld aantrekkelijk voor starters en jongvolwassenen. Een deel van deze woningen moet geschikt zijn voor mensen met een (lichte) zorgvraag. Voor deze woningen is toegankelijkheid een belangrijk aandachtspunt. Door ook ruimere appartementen te bouwen voor senioren wordt de doorstroming vanuit grotere gezinswoningen in andere wijken op gang gebracht.

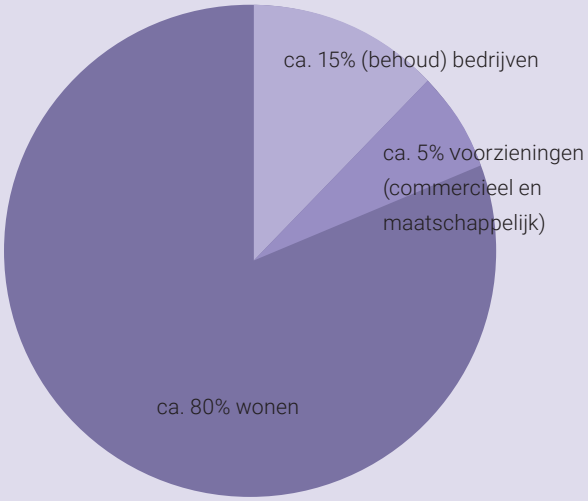
sociale woningbouw

De sociale woningbouw in de Stationsomgeving zal bestaan uit gestapelde woonvormen voor hoofdzakelijk 1- en 2-persoonshuishoudens van allerlei leeftijden. Naast de doelgroepen starters en senioren met een laag inkomen, zal een klein aantal van de toekomstige bewoners uit bijzondere doelgroepen afkomstig zijn zoals statushouders en uitstromers uit zorg. We hebben ook aandacht voor de specifieke woonwensen van de doelgroep ouderen met een migratieachtergrond. Tenslotte is sociale woningbouw ook bedoeld voor studenten, jongvolwassenen en eventuele spoedzoekers die afhankelijk zijn van lage huur en tijdelijke woonvormen.

Voor sociale koop zijn aanvullende betaalbaarheidsinstrumenten nodig. De belangrijkste doelgroep hiervoor is starters. Voor ouderen met een kleine portemonnee willen we mogelijkheden onderzoeken voor kleinschalige, gedeelde woongebouwen.

middeldure woningbouw

Voor de middeldure huur komen doelgroepen in aanmerking waarvoor het niet mogelijk is sociaal te huren, maar ook niet kapitaalkrachtig genoeg zijn om te kopen of een vrije markt huurwoning te huren. De realisatie van middel-



functie



woonprogramma

*huidig prijspeil

In de Stationsomgeving bouwen we in de verhouding 30/40/30 (sociaal, middelduur, duur). Hiermee sluiten we aan op onze woonvisie (vastgesteld in november 2023).

In onze actuele prijsgrenzennotitie staan de precieze bedragen genoemd die op de verschillende categorieën van toepassing zijn. Deze prijsgrenzen passen we periodiek aan in de prijsgrenzennotitie zoals de gemeenteraad die vaststelt. Bij de Nota van uitgangspunten per deelgebied hanteren we de prijsgrenzen zoals die op dat moment gelden.

De Stationsomgeving zal gefaseerd opgeleverd worden. Per fase sturen we op de 30/40/30 prijscategorie-verhouding. We nemen geen voorschot op de toekomst door een afwijkend woningbouwprogramma per deelgebied toe te staan. De gemeenteraad heeft besloten een vereveningsfonds in te stellen. Dit fonds is bedoeld om bij eventuele afwijkingen van het 30/40/30 woningbouwprogramma een afrekening te doen. Dit fonds wordt binnenkort ingesteld. De spelregels van het vereveningsfonds zullen ook van toepassing zijn in de Stationsomgeving.

In de categorie sociale huur rekenen we met bruto huurprijzen. Dit zijn de huurprijzen inclusief servicekosten en verzekeringen. Binnen de sociale categorie is beperkt ruimte om bewoners via servicekosten of abonnementsgelden aan collectieve voorzieningen te laten meebetalen. Collectiviteit is een belangrijk thema in de Stationsomgeving. In het Masterplan zitten collectieve voorzieningen als parkeren en een warmtenet. Het is belangrijk om het uitgangspunt van betaalbaarheid hierbij niet uit het oog te verliezen. Hierover maken we afspraken met KleurrijkWonen in de Nota van uitgangspunten per deelgebied.

dure huur is in de huidige marktomstandigheden een lastig te realiseren product, maar blijft een doelstelling voor de lange termijn.

In de middeldure koop voorzien we hoofdzakelijk ouderen/ senioren (1- en 2-persoonshuishoudens) en gezinnen als doelgroep. In de Stationsomgeving zal de middeldure woningbouw vooral bestaan uit gestapelde woningen. Het aantal grondgebonden woningen in de middeldure koop zal relatief klein zijn, maar deze woningen zijn wel belangrijk voor de diverse samenstelling van de wijk. Jonge gezinnen in de wijk zorgen voor levendigheid en reuring.

dure woningbouw

In de Stationsomgeving zal dure woningbouw bestaan uit grote appartementen en grondgebonden woningen. Dure huur zal hoofdzakelijk ouderen, gezinnen en forenzen aantrekken. Dit heeft vooral te maken met de nabijheid van het station én de landelijke omgeving. De dure koop zal hoofdzakelijk aantrekkelijk zijn voor medioren en gezinnen. Daarvan zal een deel uit Culemborg afkomstig zijn, bijvoorbeeld uit wijken waar bewoners al lang wonen (De Hond en Voorkoop). Zij zijn wellicht toe aan een woonvorm in een stadswijk die beter aansluit op hun woonbehoefte.

woningtypen

Het is de nadrukkelijke ambitie om in de hele Stationsomgeving te komen tot een rijke mix van verschillende woningtypen in een stedelijk woonmilieu. Daarbinnen kunnen ontwikkelaars tot creatieve eigentijdse woningcategorieën komen. Mogelijke woningtypen zijn grondgebonden stadswoningen (smalle en hoge rijwoningen), appartementen, maisonnettes of split-level woningen.

appartementen vs 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 circa 80-90% uit appartementen bestaat en 10-20% grondgebonden woningen.

toegankelijkheid

De woningen in de Stationsomgeving bouwen we voor een lange periode. Dat betekent dat voldoende woningen geschikt moeten zijn voor verschillende doelgroepen. Als woningen zo gebouwd worden dat ze geschikt zijn voor senioren, betekent dat automatisch dat ze ook voor doelgroepen geschikt zijn die minder eisen hebben op het gebied van toegankelijkheid. De vergrijzing en de noodzaak om langer zelfstandig thuis te wonen stelt technische eisen aan de woningen die we voor de doelgroep ouderen moeten realiseren.

geclusterde 'nultrede-woningen'

In de Stationsomgeving realiseren we ook geclusterde woningen in de diverse prijscategorieën. Dit is een woonvorm die bestaat uit een aantal 'nultrede-woningen' rondom een gezamenlijke ontmoetingsruimte en, indien nodig, in de nabijheid van zorgprofessionals. Deze woningen zijn met name geschikt voor mensen met (lichte) lichamelijke beperkingen; woonverblijven liggen gelijkvloers op hetzelfde niveau als de voordeur. Naast voor ouderen is dit concept ook geschikt voor inwoners met een bijzondere zorgvraag (denk aan autisme of inwoners met een psychische kwetsbaarheid). Ook in de sociale woningbouw is behoefte aan geclusterde woonvormen.

opdrachtgeverschap

De gemeente biedt in de Stationsomgeving ook ruimte aan alternatieve vormen van opdrachtgeverschap (particulier, collectief of mede-opdrachtgeverschap) dat gericht is op maatschappelijke doelstellingen. De gemeente zal in gesprekken met initiatiefnemers een gevarieerd woningaanbod stimuleren. Waar mogelijk nemen we eisen hierover op in nota's van uitgangspunten voor de deelprojecten.

tijdelijke woningen

Dit Masterplan richt zich op de realisatie van een nieuwe, hoogwaardige en permanente wijk in Culemborg. Echter, wanneer tijdelijke woningbouw op een bepaalde locatie in

het plangebied bij kan dragen aan de doelen op de lange termijn, kan deze mogelijkheid nader verkend worden.

verdere stappen

De gemeente rondt in de loop van 2025 de woonwelzijn-zorgvisie af. Deze geeft de gemeente de nadere onderbouwing om het woningbouwprogramma voor aandachtsgroepen verder in te kleuren en preciezer te sturen op de benodigde aantallen zorgwoningen.



Sanne en Kim wonen met hun zoontje Storm in een eengezinswoning in de wijk. Ze zijn geboren en getogen in Culemborg. Ze zijn klimaatbewust en vinden het fijn dat hun woning duurzaam ontwikkeld is. Omdat ze makkelijk met de trein naar hun werk in Utrecht en Den Bosch kunnen, hebben ze geen auto. Bovendien is er een deelauto in de wijk, dus die gebruiken ze soms. Maar voor boodschappen pakken ze liever de deelbakfiets.



Oma Janet is verhuisd naar een appartement waar ze dankzij de zorg aan huis nog zelfstandig kan wonen. Het is erg handig dat haar kleinkind, die vaak langskomt, kan slapen in de gedeelde logeerkamer van het appartementengebouw. Janet maakt regelmatig een praatje met medebewoners. Ook maakt ze graag een ommetje in de groene buurt, bijvoorbeeld om naar de buurtkamer om de hoek te gaan waar ze op dinsdag bridge speelt.



Aref woont in Culemborg en studeert aan de hogeschool in Den Bosch. In zijn vrije tijd voetbalt hij bij Focus '07 waar hij ook jeugdtrainer is. In zijn kleine woning is hij steeds minder te vinden omdat hij eropuit gaat met nieuwe vrienden die hij in de wijk leerde kennen. Samen gaan ze trainen bij de crossfit aan het park, met mooi weer staan de deuren open.



verschillende woonsferen

In de Stationsomgeving zijn verschillende woonsferen. Zo is er enerzijds keuze voor bewoners en kan er anderzijds worden aangesloten op het karakter en de kwaliteiten van de omgeving.

De Mix

De Mix is aantrekkelijk voor mensen die in een gemengde buurt willen wonen met veel diversiteit. Appartementen, stadwoningen en bedrijfsgebouwen staan naast elkaar in half open bouwblokken waar je door heen kan lopen. De Mix is een woonmilieu waar de menselijke maat centraal staat, verrassing om de hoek is en waar de bewoners hun buren kennen en het leuk vinden om een praatje te maken op straat, op de groene pleintjes en elkaar treffen bij de buurtvoorzieningen op de begane grond van de hub.

De Parkrand

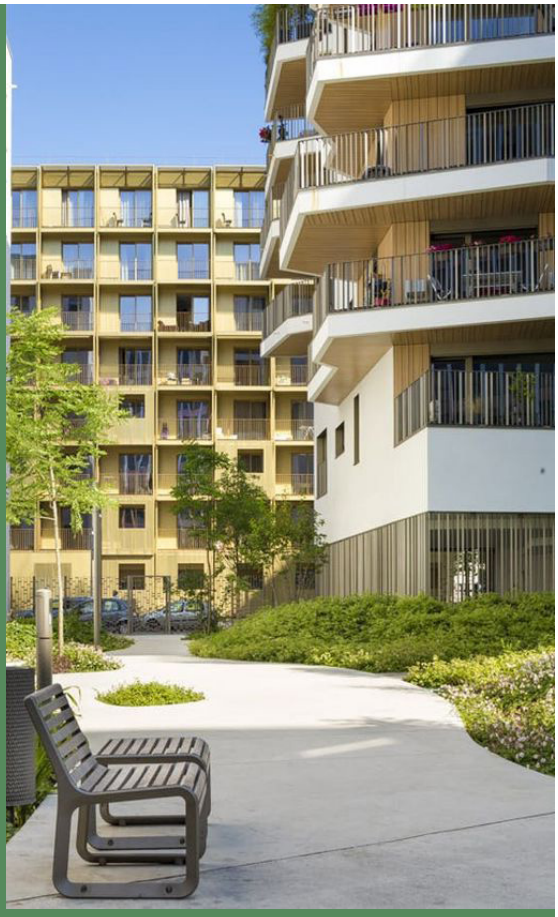
Langs het nieuwe park komen aan weerszijde alzijdige appartementengebouwen met elk een eigen architectuur. Hier kan bebouwing de hoogte in omdat deze hier de ruimte heeft. Zo profiteren veel mensen van het park en het vrije uitzicht op het groen. De appartementengebouwen staan los naast elkaar zodat er voldoende paden naar het park zijn vanuit de aangrenzende buurten.

De Polderrand

In het landschap dat grenst aan de provinciale weg komen enkele grotere gebouwen met elk een eigen karakter. Ze liggen vrij in de polderzone die overgaat in een landschappelijk talud als geluidswering naar de weg. De grotere maat past bij de schaal van de stadsrand.

In het hoofdstuk ‘stedenbouwkundige principes’ worden deze drie gebieden nader toegelicht.





PARKRAND

DE MIX





POLDERRAND

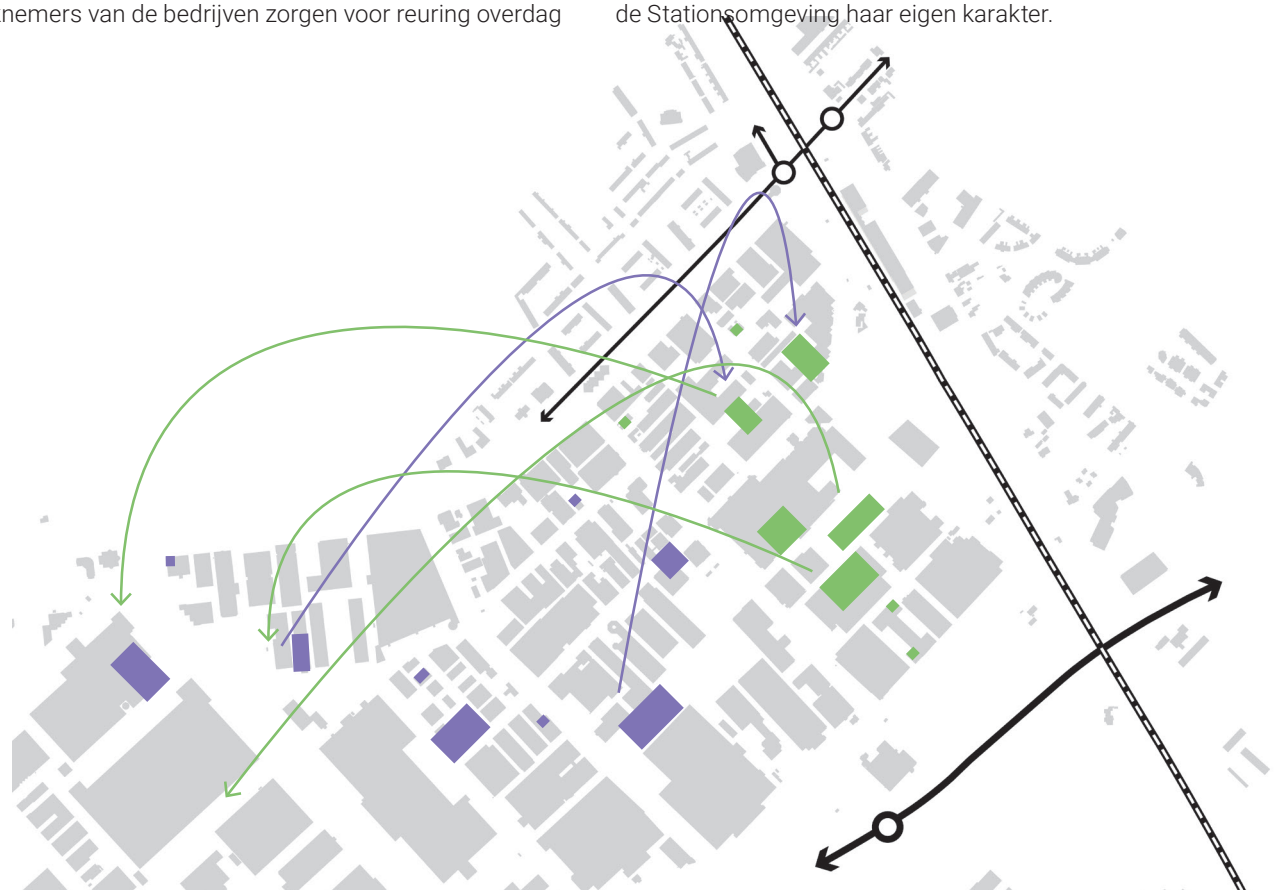
verschillende sferen voor
verschillende bewoners

behoud van bedrijvigheid

Pavijen is een goedlopend bedrijventerrein met veel dynamiek. Om woningen te kunnen bouwen in het plangebied dat op een deel van Pavijen ligt, zullen bedrijven in het gebied plaats moeten maken. Voor de werkgelegenheid in Culemborg is het van belang dat deze bedrijven een alternatieve locatie kunnen vinden elders op Pavijen. Er zijn ook bedrijven die nu gesitueerd zijn in Pavijen 2-5, maar juist goed ingepast kunnen worden in de nieuwe Stationsomgeving, dit is bedrijvigheid die goed 'samenleeft' met woningen. Door dit bij elkaar te brengen ontstaat een carrousel van verhuizingen. Dit is een complexe exercitie die met zorg moet gebeuren en waarbij maatwerk nodig is. Hier werkt de gemeente al aan.

Het mengen van wonen en werken in de Stationsomgeving heeft verschillende voordelen. Bedrijven in de wijk voorkomen dat de Stationsomgeving een slaapwijk wordt. Werknemers van de bedrijven zorgen voor reuring overdag en er komt meer draagvlak voor voorzieningen. De huidige bedrijven geven ook karakter aan de Stationsomgeving. Deze ondernemende gebruikers helpen bovendien nieuwe groepen bekend te maken met het gebied en dragen met hun activiteiten bij aan placemaking. Ook draagt het bij aan het dubbelgebruik van parkeervoorzieningen. Werknemers van bedrijven kunnen de parkeercapaciteit benutten wanneer bewoners van de Stationsomgeving overdag weg zijn. Ook rondom energieverbruik profiteren woningen en bedrijven van elkaar; bedrijven hebben vooral overdag een energievraag, waar woningen vooral 's avonds vraag naar energie hebben. Door uitwisseling verkleinen we de piekbelasting en wordt de wijk als geheel energieneutraler.

Kortom, de Stationsomgeving is gebaat bij het op een zorgvuldige manier mengen van bedrijven en woningen. Bovendien wissen we op zo'n manier de geschiedenis van het gebied niet uit, maar bouwen we er op voort. Zo krijgt de Stationsomgeving haar eigen karakter.



* deze kaart is een schematische weergave van de carrousel en betreft geen concrete verhuizingen

bedrijven uit Pavijen 2-5 met potentie om naar de Stationsomgeving te verplaatsen (tot milieucategorie 2)

bedrijven uit Pavijen 1 die een nieuwe plek in Pavijen 2-5 kunnen vinden

bedrijven versterken het stoere karakter van de Stationsomgeving en zorgen voor levendigheid







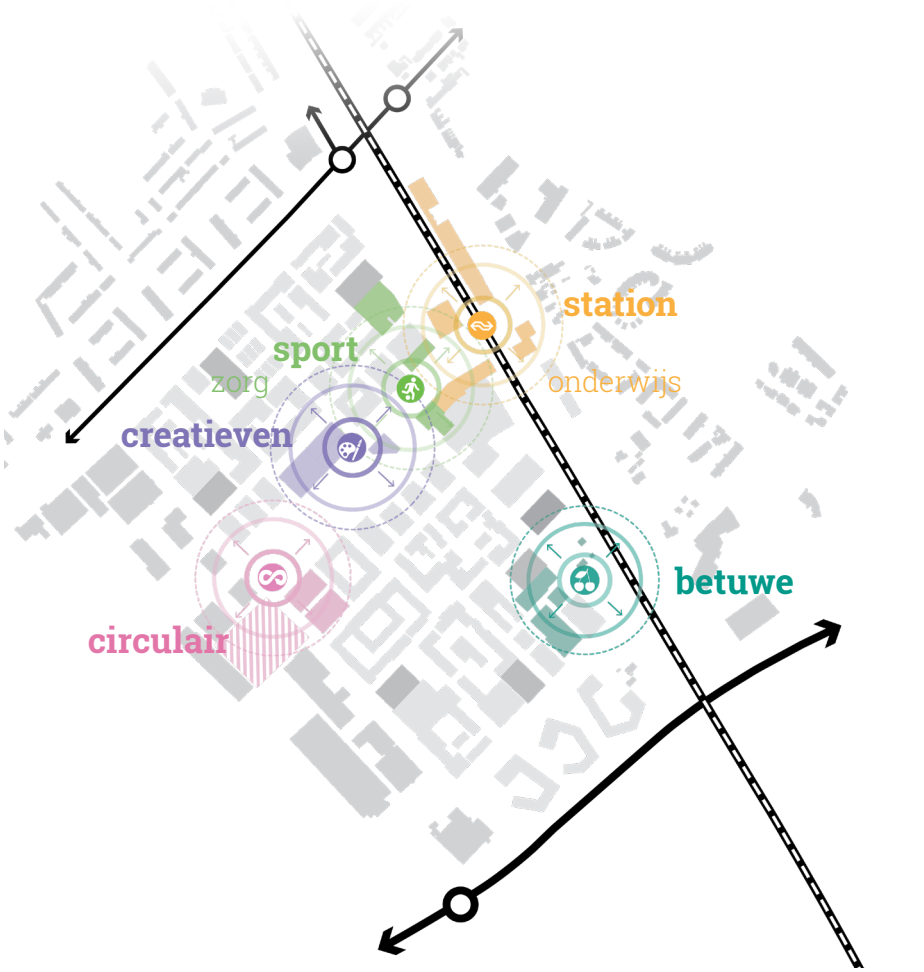


het Gispen experience center wordt de eyecatcher in het park

reuring organiseren

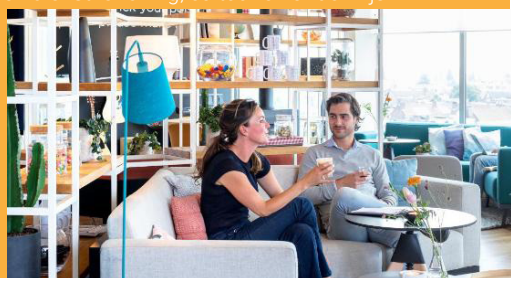
De levendigheid van de Stationsomgeving wordt teweeg gebracht door de menging van wonen en werken en door het grote aantal reizigers in het gebied. Bij een stadswijk horen ook sociale voorzieningen, maatschappelijke functies en mogelijk onderwijs. Reuring ontstaat wanneer de verschillende functies en gebruikers elkaar onverwachts ontmoeten. Door na te denken over de positionering van functies, kun je die onverwachte ontmoeting teweeg brengen. Zo ontstaat een aantrekkelijk vestigingsklimaat waarin het geheel (de stadswijk) groter is dan de som der delen (de functies). Door functies te clusteren per 'thema' wordt synergie en uitwisseling gefaciliteerd. Bovendien kan een cluster kleur geven aan de openbare ruimte.

Op basis van de reeds aanwezige bedrijvigheid (ondernemers) in Pavijen, is in onderstaande kaart een suggestie geschetst van een mogelijke positionering van clusters en functies. Het station zal zich verder ontwikkelen als levendige plek met de Gelderlandfabriek als culturele aanjager. Het is een geschikte plek voor (flex)werkplekken of onderwijs, (kleine) dienstverlening en detailhandel. Het cluster 'sport' ligt zowel aan het stationsplein om forensen te verleiden, als aan het park om daar ook buiten te kunnen sporten. De 'creatieven' zijn ook al zichtbaar vanaf het station en een gangmaker voor het park met hun buitenruimtes (aan de zonnige kant van het park) waar allerlei uitwisseling kan plaatsvinden zoals evenementen en exposities. Het vernieuwde hoofdkantoor van Gispen is een anker. Het cluster 'circulair' knoopt de Stationsomgeving aan Pavijen, waar de huidige milieustraat transformeert tot een plek voor circulaire uitwisseling van materialen die via de Randweg vervoerd kunnen worden. Het cluster 'Betuwe' bouwt voort op de aanwezige ondernemers rondom De Roze Bunker en legt de ruimtelijke link met het achterland; de Betuwe.



STATION

horeca, (flex)werkplekken, (kleine) detailhandel en dienstverlening, cultuur en onderwijs



CIRCULAIR

recycling, materialen-bank, tweedehands winkel





CREATIEVEN

(meubel)makers, interieur, kunstenaars



SPORT

sportscholen, personal trainers, verwante dienstverlening en winkels



BETUWE

duurzame voedselverwerking

slimme clustering is een
'booster' voor activiteit

Samenleven

Voor ‘samenleefkracht’ is het nodig de Stationsomgeving niet alleen fysiek maar ook sociaal te ontwikkelen. We weten dat een sterk sociaal netwerk (een sterke sociale basis) van groot belang is voor de zelfredzaamheid en samenredzaamheid van mensen. En daarmee voor de draagkracht van een wijk en de gezondheid van inwoners. In de Stationsomgeving willen we dit sterke sociale netwerk ondersteunen en stimuleren.

sociale basis

De sociale basis bestaat uit persoonlijke, gemeenschappelijke en institutionele netwerken. Het bestaat uit het kleine kringetje om je heen van de mensen die een groot deel van je leven bij je zullen zijn. Maar ook uit de grote kring van mensen die je ontmoet op je werk, de sportschool, bij je muziekvereniging en in je woonomgeving. De sociale basis vindt dus ook plek in buurten en wijken van de bewoners.

De stedenbouwkundige opzet van de Stationsomgeving zet in op het faciliteren van de ontmoeting tussen bewoners en gebruikers. In eerste plaats door het stimuleren van lopen door de buurt. In tweede plaats door het aanmoedigen van collectief gebruik en in de derde plaats door de ‘drempelzone’ te ontwerpen in de overgang tussen privé en openbaar.

buurtniveau: wandelen

Een buurt die wandelen stimuleert, heeft een stedelijk weefsel met een grote differentiatie van openbare ruimtes. De buurten in de Stationsomgeving bestaan uit een netwerk van autoluwe straten die uitkomen in een centraal buurtpark. Deze openbare ruimte is aantrekkelijk ingericht met hoofdzakelijk groen en verblijfsplekken met een divers aanbod zodat er ook aanleiding is voor mensen om elkaar te ontmoeten. De gedeelde parkeervoorziening op afstand van de woning is een reden om door de buurt te lopen. Ook de maatschappelijke functies, bedrijvigheid en andere voorzieningen die verspreidt door de buurten liggen zijn aanleiding voor een wandelingetje en geven bewoners een reden om de deur uit te gaan. In een buurtje woont bij voorkeur een mix van mensen die meer dragen en mensen die meer vragen, zowel jong als oud, meer en minder welgesteld en met diverse achtergronden. De toevoeging van niet-woonfuncties aan de buurt brengt andere gebruikers met zich mee en verlevendigen op hun beurt de buurt.

blokniveau: collectief gebruik

In de Stationsomgeving wordt collectief gebruik aangemoedigd. Dat begint bij de collectieve parkeervoorziening, de hub (zie p. 66 voor nadere toelichting). Deze hub is bovendien een geschikte plek om maatschappelijke en of collectieve voorzieningen onder te brengen; er is immers al een natuurlijke aanloop. Door de hub aan het buurtpark te leggen ontstaat de kans om deze centrale functie niet alleen binnen te laten plaatsvinden, maar ook in de openbare ruimte. Het kan zo zelfs definiëren welke collectieve functies er in de buurtparkjes komen (zie p. 82 voor nadere toelichting). De bouwblokken gaan uit van een collectieve (binnen)tuin die bovendien vanuit meerdere routes toegankelijk is. Voor collectieve plekken is het belangrijk dat bewoners op een terloopse manier zien wat er gebeurt zodat de drempel om deel te nemen zo laag mogelijk is. De collectieve (binnen)ruimte bevindt zich tussen het privé van de woning en het openbare van de stad en vervuld daarmee een unieke rol. Activiteiten die

gebouw

gebouwniveau: wooncomplex, bedrijfspand of woningcluster

blok

blokniveau: doorwaadbaar bouwblok met gedeelde tuin

buurt

buurtniveau: compacte gemixte blokken met groene straten en buurtparkjes

bewoners niet kunnen of willen doen in hun eigen huis, kunnen plaatsvinden in deze veilige collectieve ruimte. De inrichting en voorzieningen (wasmachines, een koffietafel, klusruimte etc.) in zo'n ruimte kunnen het gezamenlijk gebruik aanmoedigen. Het is het mooiste als de vraag naar specifieke voorzieningen bij de bewoners zelf vandaan komt. Een gemeenschappelijke ruimte is ook kwetsbaar; hij functioneert alleen als ontmoetingsplek als hij ook daadwerkelijk gebruikt wordt en alle bewoners zich er welkom voelen. Bij de ontwikkeling van deze ruimtes is het belangrijk dat helder is wie hier een sturende rol in vervult. Netwerkversterkende activiteiten als opbouwwerk kunnen hierin ondersteunend zijn.

gebouwniveau: de drempelzone

Bij appartementsgebouwen delen bewoners de verkeersruimte: de hoofdentree, de gemeenschappelijke fietsenstalling, de trap en de gang of galerij. Het is prettig als je woning te bereiken is door verschillende routes. Soms heb je haast en neem je de kortste route naar buiten, maar op een ander moment loop je wellicht even langs de gemeenschappelijke ruimte of tuin. Het inbouwen van wat extra ruimte in de routes (verkeersruimtes) geeft de bewoners de mogelijkheid om bij het passeren ook even een praatje te maken. Bijvoorbeeld op de galerij als je langs een buur loopt die net het raam openzet. Daarom vragen we aandacht voor het ontwerpen van de 'drempelzone'. Daarmee bedoelen we de overgang tussen privé en openbaar. De zones waar bewoners bij de voordeur een ruimte hebben die ze zich enigszins kunnen toe-eigenen. Het ontwerpen van de drempelzone dient ter vergroting van het contact tussen buren, maar is ook een vergroting van privacy in de woning. Hoe beter een bewoner zich terug kan trekken in zijn woning, hoe makkelijk hij ook weer contact met anderen aangaat. Juist omdat de keuze er is. Als deze drempelzones goed zijn ontworpen dragen ze bij aan de samenhang van de gebouwde omgeving. Daarom is hier in het beeldkwaliteitskader al aandacht aan gegeven.

Voor specifieke gebouwen kan overwogen worden om voorwaarden te stellen bij het samenleven; een soort sollicitatie/motivatiebrief bij de woning waarbij wordt ingezet op buurtbetrokkenheid, cohesie en zorg voor elkaar zoals woonvormen van studenten met ouderen.

gezondheid en zorg

De aandacht voor faciliteren van de sociale basis in de Stationsomgeving, zoals hierboven omschreven, gaat over het creëren van sterke netwerken in de wijk waar inwoners plezier, ontmoeting en steun aan ontlenen. Dit is ook goed voor de gezondheid van mensen. Prettig wonen en een sterk sociaal netwerk is voor iedereen belangrijk, maar voor de doelgroep senioren in het bijzonder.

De dubbele vergrijzing - er komen meer ouderen én ze worden ouder - leidt tot een toenemende zorg- en welzijnsvraag. Ook zien we een toename van psychische en sociale problemen bij alle leeftijden. Met de afname van zorgpersoneel, stijgende zorgkosten en minder mantelzorgers ontstaat een grote opgave en een groter beroep op de sociale basis.

De Stationsomgeving is een buurt waar ouderen zelfstandig wonen en tegelijkertijd de mogelijkheid hebben tot contact, zorg en geborgenheid van andere mensen om zich heen. Ook zijn er logeermogelijkheden in de gemeenschappelijke ruimtes. Hiermee kan het woonplezier worden verhoogd, eenzaamheid verminderd en kunnen zorguitgaven worden beperkt. Tegelijkertijd is de Stationsomgeving ook geschikt voor mensen die zorg aan huis nodig hebben. Daarom zorgen we dat er ruimte is voor welzijns- en zorgvoorzieningen in de buurt.








referenties

Energiesysteem

De energiehuishouding van de Stationsomgeving draait om comfort voor de gebruikers en om CO_2-emissiereductie. Dat bereiken we door de totale (piek)vraag van energie voor verwarmen, koelen en huishoudelijk gebruik laag te houden. Energie wekken we zo lokaal mogelijk duurzaam op. En de energie die we op enig moment over hebben, slaan we op zodat we die op een later moment kunnen gebruiken. Ook beperken we de (piek-)belasting van het elektriciteitsnetwerk om netcongestie te voorkomen. Tenslotte maken we mogelijk dat (toekomstige) bewoners een actieve bijdrage kunnen leveren aan de betaalbaarheid en de optimale werking van de energievoorziening.

energie in de structuurvisie

In de structuurvisie is de ambitie geformuleerd dat de Stationsomgeving energieneutraal wordt. Om deze ambitie te realiseren zijn in de structuurvisie de volgende doelen genoemd:

1. Alle woningen in de Stationsomgeving worden gebouwd als nul-op-de-meter-woningen;
2. In de Stationsomgeving wordt geen nieuwe aardgasinfrastructuur aangelegd;
3. Uitgangspunt voor de ontwikkeling is dat de warmtevoorziening een collectief systeem wordt, bij voorkeur in eigendom van de toekomstige bewoners (model Thermo Bello);
4. In de Stationsomgeving wordt maximaal ingezet op het opwekken van duurzame elektriciteit door middel van zon-PV (zowel op alle gebouwen als in de openbare ruimte).

De energiestrategie in dit masterplan bouwt hier op door en is een eerste stap in de uitwerking van deze ambities binnen de projectgrenzen van het Masterplan.

ambitie energiesysteem

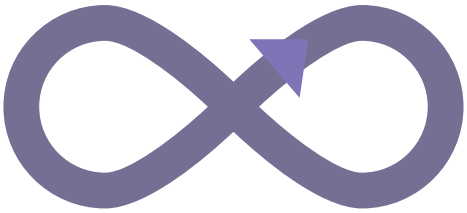
De ambitie is een duurzame, betrouwbare en betaalbare energievoorziening in eigendom van de bewoners.
De warmtevraag wordt laag gehouden door wettelijke bouwnormen (BENG) te respecteren. Omdat er door klimaatverandering een groei van de koelvraag wordt voorzien, krijgen de woningen zowel verwarming als koeling. De restwarmte die bij koeling vrijkomt, wordt in buffers opgeslagen. Om warmte en koude efficiënt te kunnen uitwisselen, krijgt de Stationsomgeving een collectieve voorziening met een warmte- en koudenet.

De energievoorziening wordt modulair opgebouwd en daarbij wordt in eerste instantie op gebouwniveau, dan op buurtniveau en tenslotte op wijkniveau geoptimaliseerd. Warmte en elektriciteit wordt zoveel mogelijk in de wijk zelf opgewekt met respectievelijk zonnecollectoren en zonnepanelen op de daken van gebouwen. De warmte wordt opgeslagen in buffers. De opgewekte stroom wordt zoveel mogelijk gelijktijdig benut voor verwarming, koeling of het opladen van elektrische auto's. Daardoor worden de aanbodpieken op het elektriciteitsnet afgevlakt en wordt netcongestie voorkomen. Dit geheel leidt op wijkniveau tot nul-op-de meter-woningen.

In een coöperatie delen bewoners bij voorkeur het eigendom en de zeggenschap over deze energie-infrastructuren. Bewoners hebben de betaalbaarheid en betrouwbaarheid voor een belangrijk deel in eigen hand. Zij zitten zelf aan de knoppen om de voorziening te optimaliseren. Uiteraard is de energievoorziening geen dagelijkse zorg van bewoners omdat processen zijn geautomatiseerd. Keuzeprocessen van bewoners in de energiehuishouding die ertoe bijdragen dat het energiesysteem optimaal werkt met zo laag mogelijke kosten voor bewoners, worden met apps gefaciliteerd. Een groep bewoners zal actief betrokken zijn bij de optimalisatie.

1 energie uit duurzame bronnen

De ambitie is een duurzame, betrouwbare en betaalbare energievoorziening in eigendom van de bewoners. Uitgangspunt is duurzame energieopwekking. Bovendien hergebruik van zoveel mogelijk restwarmte en -koude.



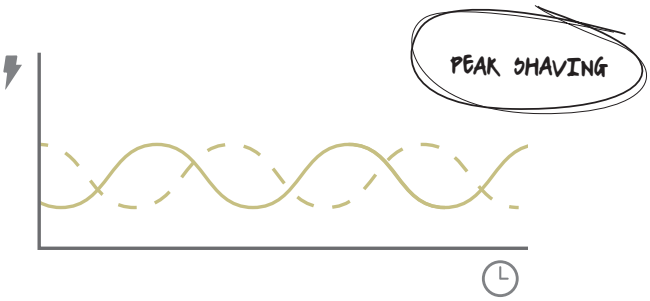
2 één systeem dat efficiënt verwarmen, koelen en elektriciteit combineert

De woningen krijgen zowel verwarming als koeling. Om warmte en koude efficiënt te kunnen uitwisselen, krijgt de Stationsomgeving een collectieve voorziening met een warmte- en koudenet.



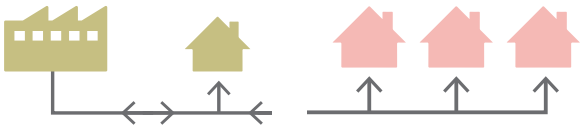
3 netcongestie reduceren

Energieproductie en -transport vindt alleen plaats waar en wanneer er vraag is. Daardoor worden de aanbodpieken op het elektriciteitsnet afgevlakt en wordt netcongestie voorkomen.



4 in de toekomst kunnen andere wijken op dit net aansluiten

De energievoorziening wordt modulair opgebouwd en daarbij wordt in eerste instantie op gebouwniveau, dan op buurtniveau en tenslotte op wijkniveau geoptimaliseerd. Later kan het verder uitgebreid worden en kunnen andere buurten aantakken.



De elektriciteitsvraag voor mobiliteit (elektrische auto's en scooters) is te groot om in het gebied zelf op te wekken. Daarnaast is in de winter ook voor verwarming extra stroom nodig. Daarvoor worden lange termijn afspraken gemaakt met eigenaren van duurzame opwekinstallaties (wind of zon) in de omgeving.

ontwerpprincipes energiesysteem

Om in de Stationsomgeving een optimaal werkende energievoorziening te realiseren, worden vijf ontwerpprincipes voor geïntegreerd verwarmen en koelen toegepast.

principe 1: sluiting van de energiekringloop

Hergebruik zoveel mogelijk restwarmte en -koude. Dit principe wordt het beste bottom-up toegepast waarbij energie-uitwisselingen eerst binnen een gebouw/complex plaatsvinden, dan op cluster/buurtniveau en tot slot op wijkniveau. Omdat vraag en aanbod van warmte en koude niet matchen op hetzelfde moment, wordt koude of warmte tijdelijk opgeslagen in 8 WKO buffers in de bodem (tot 50 meter) op een temperatuurniveau van 5 tot 15 graden Celsius en in warmtebuffers in grond of in de hubs op een temperatuurniveau tussen de 20 en 40 graden Celsius. Elektriciteit van de zonnepanelen wordt zoveel mogelijk gelijktijdig gebruikt om warmtepompen, transportpompen en huishoudelijke apparaten te laten werken. Overschotten worden gebruikt om elektrische auto's te laden of opgeslagen in een buurtbatterij. De kringloop kan het beste worden gesloten als er diversiteit zit in het type gebruikers met verschillende profielen van vraag en aanbod van warmte of koude gedurende de dag/seizoen. Het is bijvoorbeeld optimaal als woningen en kantoren verwarmd worden met de restwarmte van een bedrijf, datacenter of supermarkt.

principe 2: gebruik van laagwaardige bronnen voor laagwaardige behoeften

Het verwarmen en koelen van gebouwen is een laagwaardige energievraag en moet dus zoveel mogelijk worden voldaan met laagwaardige bronnen. Voor het verwarmen van een moderne woning heb je aan 35 graden genoeg en voor koelen heb je water van 15 graden nodig. Voor tapwater is 65 graden nodig. In die behoefte kan je voorzien met laagwaardige bronnen zoals warmte van zonnecollectoren, ondiepe geothermische energie, industriële restwarmte, warmte uit oppervlaktewater of rioolwater, of restwarmte van koelprocessen van een supermarkt of datacenter.

principe 3: decentrale en vraaggestuurde energievoorziening

Energieproductie en -transport van warmte of koude vindt alleen plaats waar en wanneer er vraag is. Hierbij is het van belang dat de energieproductie gedecentraliseerd is om transportverliezen te minimaliseren en flexibel te kunnen inspelen op de warmtevraag of de koelvraag. Hierdoor is het ook mogelijk om verwarming en koeling te leveren met verschillende temperaturen op verschillende plekken, zonder dat het hele systeem op die temperaturen hoeft te opereren. Dus heeft een woning een buis met koud water voor de koeling, met lauwwarm water voor ruimteverwarming en met heet water voor tapwater. En de elektriciteit die met zonnepanelen wordt opgewekt als de zon schijnt, wordt zoveel mogelijk gelijktijdig benut zodat er geen piekaanbod op het elektriciteitsnet ontstaat.

principe 4: geïntegreerde aanpak van energiestromen

Maximaliseer de energie-efficiëntie van de energievoorziening door een geïntegreerde aanpak van verschillende energiestromen. Denk bijvoorbeeld aan het opslaan van warmte van zonnecollectoren of (rest)warmte van een supermarkt in een warmtebuffer. Of denk aan het uitwisselen van koud water en warm water in de bodem met een WKO-bron. Je kunt ook denken aan elektriciteit van zonnepanelen en opslag van overtollige stroom in elektrische auto's. Of ga ervan uit dat warmtebuffers opladen als er een aanbodpiek is van elektriciteit (en voorkom daarmee netcongestie).

principe 5: lokale bronnen als prioriteit

Maak efficiënt gebruik van lokaal aanwezige bronnen, gebruik die als eerste, en minimaliseer de afhankelijkheid van externe energiebronnen en beperk de gevraagde

capaciteit van het elektriciteitsnet. De betaalbaarheid van de energievoorziening wordt bepaald door de kostprijs van de componenten voor de levering van warmte, warm tapwater, koude en elektriciteit. De gebruiker betaalt de eerlijke prijs van wat de energievoorziening kost. Dit principe sluit een benadering uit waarmee de focus ligt op het verhandelen van de productie of opslagcapaciteit en flexibiliteit van het energiesysteem op energiemarkten.

uitwerking op vier niveaus

Voor de Stationsomgeving van Culemborg zijn deze principes uitgewerkt op woningniveau, gebouwniveau, buurtniveau en wijkniveau.

woningniveau

Op woningniveau wordt warmte en koude geleverd met een warmte- en koudenet met vier of vijf buizen met verschillende temperaturen. In deze fase is voor warm tapwater een ringleiding voorzien, waarin water van 65°C wordt rondgepompt. Bij voorkeur met boilervaten in de woning die in daluren op temperatuur worden gebracht om leidingverliezen te beperken. Het is ook denkbaar dat de warmtevraag per woning op woningniveau met een (booster-)warmtepomp wordt opgelost, zodat er geen ringleiding hoeft te komen. De energiekosten worden verdeeld door in de woningen het afgenomen volume aan warmte, koude en warm tapwater te meten.

gebouwniveau

Op gebouwniveau wordt een centrale energiecentrale voorzien met warmtepompen, transportpompen, buffervaten, afsluiters, regelkleppen, opnemers (temperatuur, volume en druk), een regelkast en een systeemregeling. Deze centrale wordt bij voorkeur inpandig in het gebouw geplaatst met een eigen toegang. Deze centrale zorgt ervoor dat de woningen in het gebouw de beschikking hebben over betrouwbare verwarming en koeling.

buurtniveau

Op buurtniveau ligt een clusternetwerk van een warme en koude buis die de verschillende energiecentrales verbindt. Deze watercircuits worden hydraulisch gescheiden. Op buurtniveau is, indien mogelijk, ook decentraal warmte-opslag en koude-opslag gerealiseerd. De opslag van deze warmte en koude in buffers gebeurt inpandig in de kelder van de hubs of wordt gerealiseerd door opslag onder het openbaar groen. Zo wordt op buurtniveau zoveel mogelijk energie vastgehouden en uitgewisseld. De vraag en aanbodprofielen zullen per buurt verschillen. In buurten waar veel restwarmte beschikbaar is, zal dat de warmtebehoefte van die buurt ruimschoots dekken. Door buurten te verbinden ontstaat energieuitwisseling op wijkniveau.

wijkniveau

Op wijkniveau ligt een backbone (een lauwwarme buis en een koude buis) met een energieuitwisselstation per buurt. De backbone is het twee-pijps leidingnetwerk voor thermische energie dat afzonderlijke 'cluster'-netwerken verbindt. Er zijn geen actieve (genererende) energiecentrales in de backbone, alleen lage (bron) temperaturen van bijvoorbeeld WKO's en gebiedsbuffers. De energieuitwisselstations wisselen thermische energie uit tussen de buurten en zorgen ervoor dat het clusternetwerk hydraulisch in evenwicht wordt gehouden.

vervolg

Om de ambitie van een duurzame, betrouwbare en betaalbare energievoorziening in eigendom van de bewoners te realiseren is nadrukkelijke regie nodig van één partij. Dat is nodig omdat de Stationsomgeving door verschillende partijen over een lange periode ontwikkeld zal worden. Daarnaast is het zaak om de kaders van het energiesysteem aan de voorkant goed uit te werken en de verschillende ontwikkelaars geen ruimte te geven om daarvan af te wijken. De uitwerking hiervan wordt de komende periode verder opgepakt.

Het voorstel is om een entiteit op te richten - zoals bijvoorbeeld een gebiedscoöperatie - die deze regiefunctie in het belang van de (toekomstige) bewoners en bedrijven kan vervullen. Gezien de planning van ontwikkeling van de spoorzone (fase 1) is het belangrijk om deze entiteit nog in

2024 (Q3) op te richten en van middelen te voorzien om het concept van het energiesysteem nader uit te werken.

eerste stappen

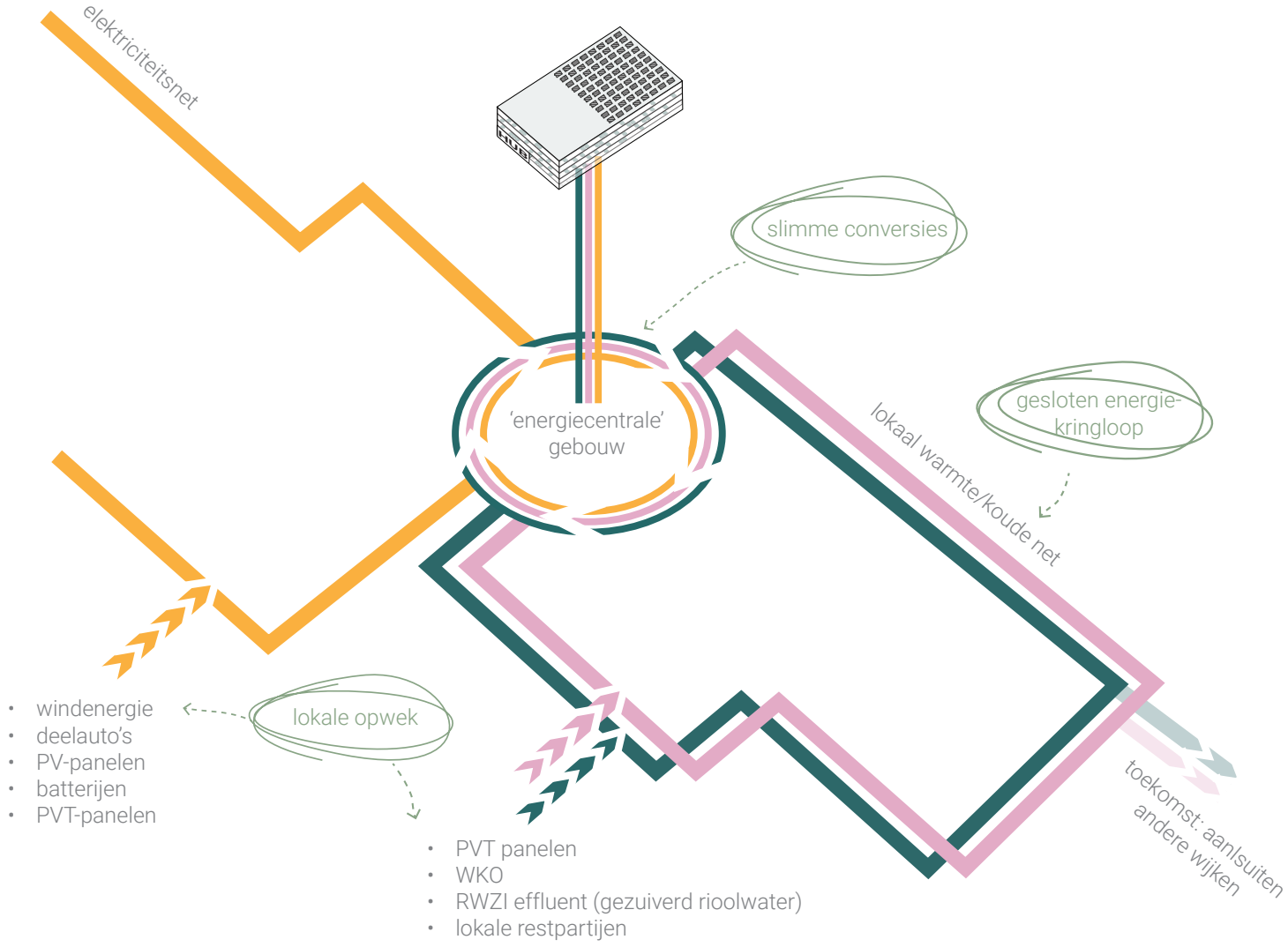
Concreet worden op de korte termijn de volgende stappen voorzien:

- Het logisch verbinden ('zwaluwstaarten') van de thema's energie en mobiliteit (parkeerhubs, delen, data) op het gebied van governance, financiering en data. Onderzoeken of en hoe dit deel onder te brengen in de gebiedscoöperatie die werkt in het belang van de toekomstige bewoners.
- Besluitvorming over de entiteit (bv. gebiedscoöperatie) en de samenwerkende partijen die daarin actief worden, met daarbij in het bijzonder aandacht voor de rol van de gemeente. Hiervoor wordt juridisch advies ingewonnen. Besluitvorming over deze entiteit is geen onderdeel van de besluitvorming over het Masterplan maar vindt apart plaats.
- Gezien de netcongestieproblematiek op het hoogspanningsnet van Tennet; technische scenario's uitwerken die ervan uitgaan dat er tijdelijk een 'stand-alone' energievoorziening in het stationsgebied gerealiseerd moet worden die 'Tennet-neutraal' is, inclusief een inschatting van de (extra) kosten.
- Voorbereidingen treffen voor een bodemonderzoek voor WKO-bronnen in de Stationsomgeving (belangrijk voor het tracé van de backbone en de positionering van de energie-uitwisselstations).
- Concretiseren van een opdracht aan een marktpartij om het energiesysteem voor de spoorzone (fase 1) uit te werken in een voorlopig ontwerp (VO).
- Risico's in kaart brengen en verkennen van kansen op energieuitwisseling met bedrijven op Pavijen.
- Concretiseren van de samenwerking van de gebiedscoöperatie i.o. en de ontwikkelende partijen in de spoorzone (fase 1), met name met KlokGroep / In den Eng en KleurrijkWonen.
- Uitwerken van spelregelkaarten waarmee wordt geborgd dat de gebiedscoöperatie in de ontwikkel-, realisatie-, en exploitatiefase grip houdt op de thema's energie en mobiliteit.

de rol van de hub in het energiesysteem

We zien een zo efficiënt mogelijk duurzaam energiesysteem voor ons, door op buurtniveau zoveel mogelijk energie vast te houden en uit te wisselen. De opslag van deze warmte en koude in buffers kan bij uitstek gerealiseerd worden onder de hub. Zo worden transportverliezen geminimaliseerd en kan flexibel ingespeeld worden op de energievraag. Opgewekte elektriciteit van de zonnepanelen op het dak van de hub wordt zoveel mogelijk direct gebruikt voor de werking van warmtepompen, transportpompen en huishoudelijke apparaten. Opgewekte elektriciteit die over is, wordt gebruikt om elektrische auto's te laden of wordt opgeslagen in een buurtbatterij, die ook een plek heeft in de hub.

HUB: centrale rol energie-
voorziening en opwekking



- windenergie
- deelauto's
- PV-panelen
- batterijen
- PVT-panelen

- PVT panelen
- WKO
- RWZI effluent (gezuiverd rioolwater)
- lokale restpartijen

Mobiliteit

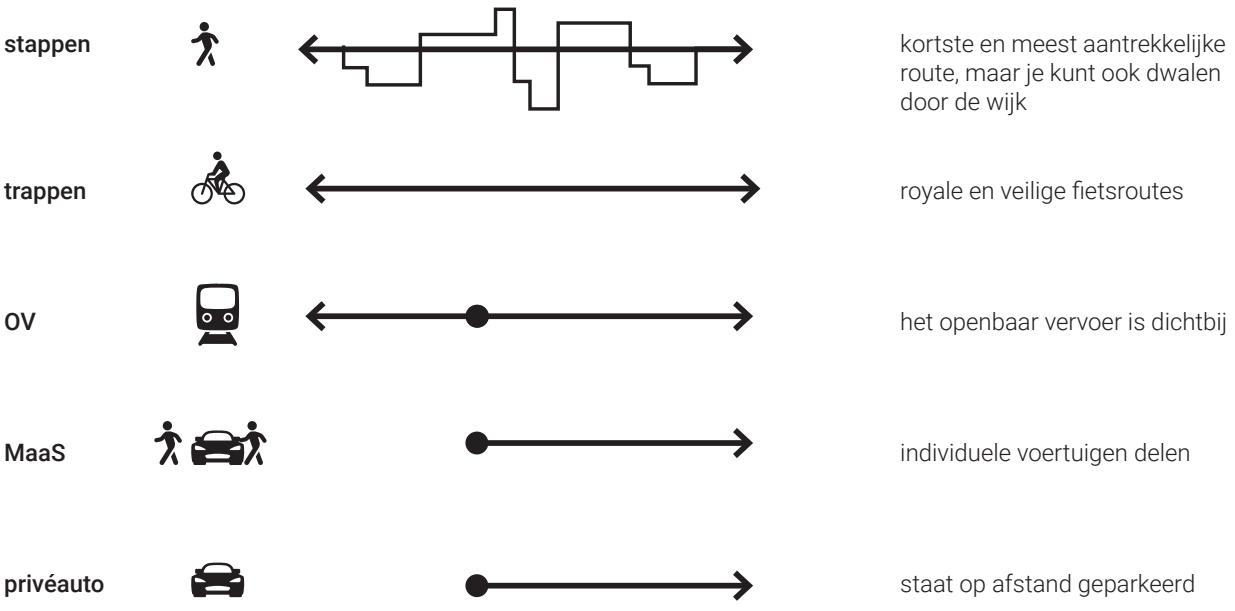
De Stationsomgeving wordt een wijk waarin bewoners als vanzelf meer duurzame keuzes maken voor hun bewegingen. Te voet naar het station, met de fiets naar andere plekken in Culemborg, met de trein naar 's-Hertogenbosch en Utrecht en met de deelauto naar plaatsen die moeilijker met het OV te bereiken zijn.

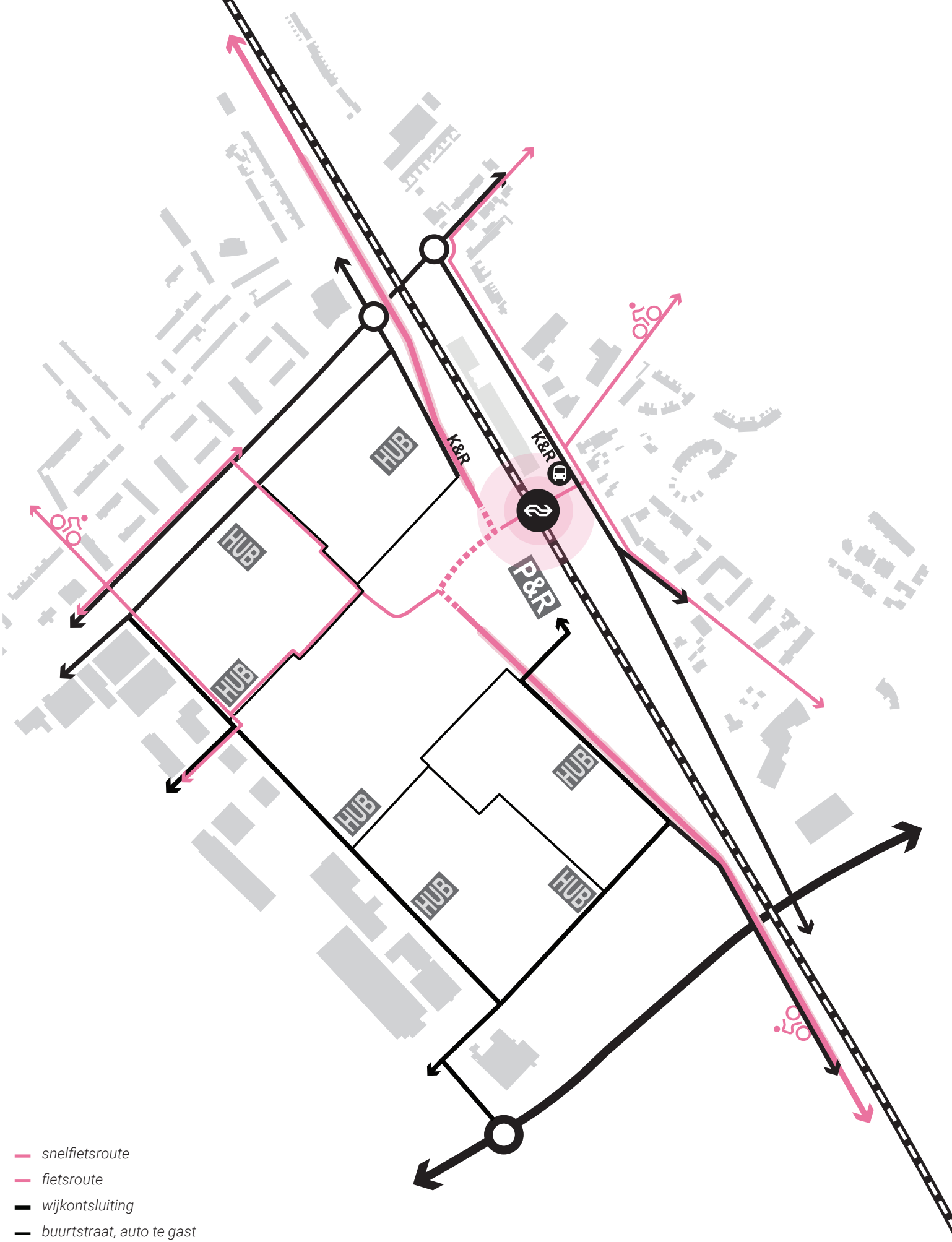
In de structuurvisie is de ambitie geformuleerd dat in de Stationsomgeving voetganger, fietser, openbaar vervoer en deelmobiliteit voorrang krijgen op de privé auto. Om deze ambitie te realiseren is het STOMP-principe gehanteerd.

De privéauto heeft een plek in de Stationsomgeving maar gebruik en bezit ervan wordt niet gestimuleerd. Er komen gedeelde parkeervoorzieningen (hubs). Ga je met het openbaar vervoer dan stap je op bij het station. Ga je met de auto dan stap je op bij de hub. Wanneer de eigen auto verder weg staat, wordt het voor de nieuwe bewoners vanzelfsprekend minder aantrekkelijk om de auto te gebruiken voor korte afstanden en ook minder aantrekkelijk om (meerdere) auto's te bezitten. Zeker wanneer deelmobiliteit ruimschoots beschikbaar, betaalbaar en kwalitatief goed is.

Dit betekent ook dat de inrichting van het gebied volledig is afgestemd op goede, toegankelijke en veilige routes voor de voetganger en de fietser. In de straten krijgt de fietser alle ruimte en komen er ruime trottoirs voor voetgangers. De verbindingen met de omgeving worden verbeterd onder andere door nieuwe oversteken en de nieuwe onderdoorgang bij het station. De auto leiden we zo veel mogelijk rondom de buurten. Langs deze toegangswegen liggen de hubs en bedrijven die afhankelijk zijn van veel vervoersbewegingen. In de buurtstraten is de auto te gast, maar er is wel ruimte voor incidentele leverancies, hulpdiensten en zorgverleners. Op pagina 78 worden de nieuwe straatprofielen geïllusteerd.

STOMP-principe




HUB
HUB
HUB
HUB
HUB
HUB
K&R
K&R
P&R
050
050
050
snelfietsroute
fietsroute
wijkontsluiting
buurtstraat, auto te gast

Multifunctionele buurthubs

In de Stationsomgeving komen gedeelde gebouwde parkeervoorzieningen. Deze collectieve parkeervoorzieningen - die we voortaan hubs noemen - krijgen een efficiënte invulling zodat bezoekers er overdag gebruik van kunnen maken. In de avonduren en weekenden worden dezelfde parkeerplaatsen gebruikt door bewoners. Door te kiezen voor gebiedsgerichte parkeervoorzieningen houden we veel meer ruimte voor wonen en groen en dragen we bij aan een gezondere en socialere wijk.

De hubs in de Stationsomgeving functioneren als een netwerk van locaties waar gemeenschappelijke diensten bij elkaar worden geplaatst. Deze diensten zijn onder meer: (deel-)mobiliteit, energievoorzieningen voor het (bi-) directioneel laden, energieopslag, bezorgkluizen, afvalverzamelpunten, ontmoetingsplekken, etc.
De hubs:
• vormen het knooppunt van een mobiliteits-, energie en sociaal netwerk
• zijn een transferpunt van zware naar lichtere infrastructuur (mobiliteit en energie); een opslag/overslagpunt van auto's en energie
• zijn een scheiding tussen vervoers- en verblijfsfunctie (move and place)
De services en het type services die op de hubs worden aangeboden variëren per locatie. Per hub worden de aangeboden services afgestemd met de bewoners in de directe omgeving van de hub. Vanzelfsprekend wordt ook gezorgd voor een spreiding van functies over het Stationsgebied en de rest van Culemborg.

deelmobiliteit

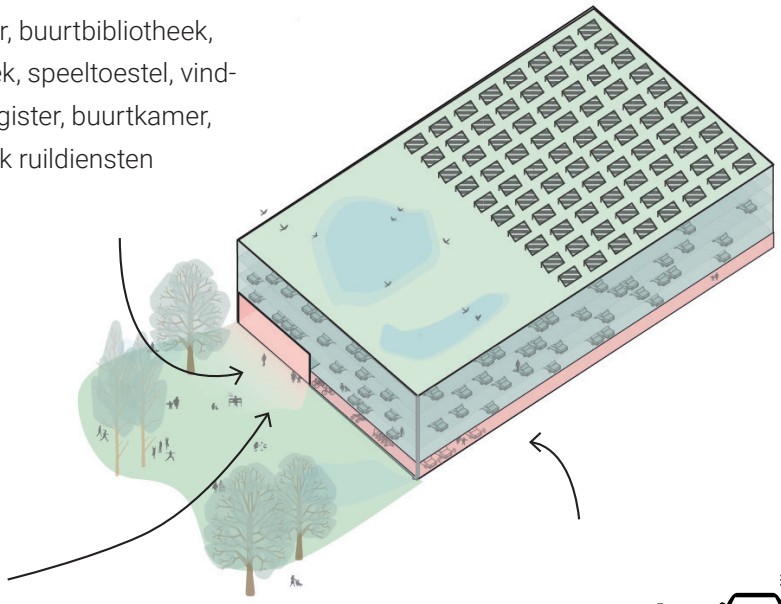
De gemeente neemt in eerste plaats een regierol op zich om te zorgen voor voldoende aanbod van deelmobiliteit. De deelauto's staan in de parkeerhubs op de begane grond. Zo heeft iedereen in de wijk altijd een deelauto dichtbij. De verwachting en trend is dat deelmobiliteit - niet alleen de deelauto, maar ook een elektrische step, busje of bakfiets voor een verhuizing, scooter of kleine auto - in de komende tien jaar flink toeneemt en onder de nieuwe generatie meer gemeengoed wordt.

flexibiliteit

Het is op dit moment onduidelijk hoe het autobezit zich het komende decennium ontwikkelt. Op dit moment laten de statistieken al jaren een daling van het autobezit zien in de leeftijd tot circa 35 jaar. Of deze groep na hun 35e wel (meer) auto's bezit, is nog de vraag. Bij de start van de ontwikkeling houden we daarom rekening met de huidige situatie. We willen voorkomen dat we dure garages bouwen die leeg komen te staan ten koste van ruimte voor wonen. Ook willen we bij een hogere parkeervraag niet klem komen te zitten. Doordat gekozen is voor gebiedsgerichte parkeervoorzieningen kan er - tijdens de langdurige ontwikkeling van het gehele gebied - flexibel ingespeeld worden op een wijzigende vraag. Er kan immers in een latere fase bijgestuurd worden en meer of minder parkeervoorzieningen worden gebouwd dan we nu denken nodig te hebben. Ook kunnen de gebouwde parkeervoorzieningen bij onvoldoende gebruik gedemonteerd worden (en ergens anders weer opgebouwd) of getransformeerd worden tot ander gebruik.

parkeernormen

De gemeente heeft voor de Stationsomgeving nieuwe parkeernormen vastgesteld. Deze zijn gebaseerd op onder meer landelijke kengetallen en trendanalyses onder de doelgroepen (zoals beoogd in de Stationsomgeving) en rekening houdend met de nabijheid van het OV. Zoals hierboven reeds omschreven, wordt gedurende de ontwikkeling de parkeerbehoefte gemonitord. Dit geeft ruimte om voor de exacte invulling van het parkeeraanbod te kunnen anticiperen op innovatie, voortschrijdend inzicht en veranderende trends.



SOCIALE FUNCTIES

buurtkamer, buurtbibliotheek, picknickplek, speeltoestel, vindhek, biovergister, buurtkamer, aanbiedplek ruildiensten

ENERGIECENTRALE

warmte-koude-opslag, zonnepanelen, laadpalen, auto-batterij-opslag

FACILITEITEN

pakketkluis, kiosk, watertap, afvalcontainers, wachtruimte, brievenbus, wifi-hotspot, kaartautomaten, informatievoorziening

MOBILITEIT

deelauto's, deelfietsen, parkeerplaatsen, steps, deelbakfiets, rolstoelplek, kinderfietsen, scootmobielpool, aanhangers, bedrijfsauto's

Circulariteit

Circulair bouwen draait om het goed omgaan met bouwmaterialen zodat deze een zo'n klein mogelijke milieudruk hebben. Dat kan door duurzame, natuurlijke bouwmaterialen te kiezen én ervoor te zorgen dat deze na afloop weer met hoge kwaliteit hergebruikt kunnen worden. Hiermee sluit je kringlopen en voorkom je afval. Omdat het energieverbruik van gebouwen steeds lager wordt, zal de milieuprestatie van materialen van gebouwen een steeds belangrijkere factor worden in de totale milieubelasting van een gebouw.

Maatgevend voor circulaire bouw is de MPG-norm (milieuprestatie van gebouwen). De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik. Het doel van de landelijke overheid is om deze norm stapsgewijs aan te scherpen zodat deze uiterlijk in 2030 gehalveerd is van 1 naar 0,5.

De MPG is een objectief hulpmiddel in het ontwerpproces en kan gebruikt worden in een programma van eisen om het resultaat van een ontwerpproces vast te leggen. Gegeven het feit dat de MPG de komende jaren lager wordt en de feitelijke realisatie van de Stationsomgeving nog een aantal jaren voorbereidingstijd kent, is de MPG-norm voor de Stationsomgeving maximaal 0,5. Mocht de geldende norm te zijner tijd lager worden, dan geldt uiteraard de landelijke lagere norm.

Op de naastgelegen pagina staan vier strategieën om invulling te geven aan circulair bouwen in de Stationsomgeving. In de Stationsomgeving combineren we deze verschillende circulaire strategieën met elkaar om zo de meest duurzame en circulaire gebouwen te creëren. Hieronder volgt een toelichting per strategie.

Om dit te bereiken wil de gemeente de volgende stappen zetten. We dagen ontwikkelaars uit om minimaal twee (van de vier) circulaire strategieën mee te nemen in hun ontwikkeling. Per ontwikkeling bepalen we samen welke strategie het best past bij de locatie en onze gezamenlijke ambitie. De uitwerking in bijvoorbeeld een materiaalpaspoort, percentage houtbouw of hergebruikt materiaal leggen we vast.

De gemeente kijkt naar het Gispenpand dat in hun bezit is en hoe daar circulair gesloopt en gebouwd kan worden. Hiervoor is de gemeente nu al een studie begonnen naar de aanwezige materialen met ondersteuning van studenten.

1

gebruik wat er al is

Veel van de bestaande gebouwen op Pavijen 1 komen niet terug in de nieuwe woonwijk. Of niet in hun geheel. In elk gebouw zitten waardevolle materialen: van grote betonplaten tot kleine koperen bedrading. Door slim te slopen kunnen we een deel van deze materialen opnieuw inzetten. Ook blijft een heel aantal gebouwen bestaan die we goed inpassen in de nieuwe structuur van de Stationsomgeving.

2

bouw flexibel en remontabel

We bouwen in de Stationsomgeving voor de komende honderd jaar. Hoe we dan willen wonen weten we nog niet. Daarom is het slim om flexibel te bouwen. Door de begane grond net iets ruimer op te zetten, geven we de toekomstige bewoners de mogelijkheid om de plinten van een gebouw te transformeren. Ook zorgen we ervoor dat we functies met verschillende levensduren niet vastlijmen of storten. Dan kunnen ze namelijk makkelijker worden vervangen of gerepareerd. Dit alles doen we om de waarde van de materialen te behouden. Die waarde leggen we vast in een materialenpaspoort.

3

voorkom uitval (en dus afval)

Bouwen doen we in de Stationsomgeving zonder afval. Geen piepschuim dat over de bouwplaats waait en geen bergen met restmateriaal. Onze bouwplaats is afvalloos. Ook zorgen we ervoor dat we geen giftige materialen gebruiken, want hergebruik daarvan is niet mogelijk.

4

gebruik natuurlijke materialen

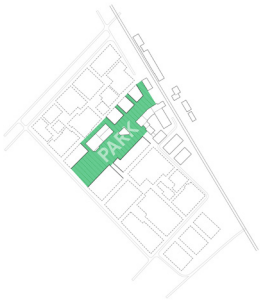
Passend bij de duurzaamheidsambities is bouwen met hout een bijzondere wens. Dit past ook op deze plek in Culemborg met de rijke geschiedenis van meubelmaken en houtbewerken. De gemeente zal zich inzetten om op eventuele eigen gronden en op gronden van derden de realisatie van woongebouwen in hout te stimuleren. Denk naast hout ook aan natuurlijk isolatiemateriaal en natuurlijke gevelbevelbekleding.

landschappe-lijk raamwerk
(openbare ruimte)

Reeks aan openbare ruimtes

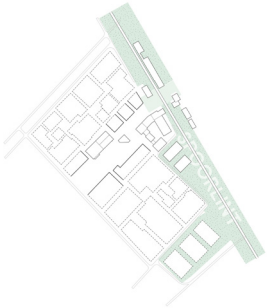
Voor het Masterplan is een raamwerk ontworpen. Dit raamwerk bestaat uit zes typen openbare ruimte: het spoorlint, het park, het stationsplein, de straten, de buurtparkjes en de binnenhoven. Hiermee ontstaat er een reeks van buitenruimtes. Door de verschillende typen openbare ruimtes als een reeks in beeld te brengen, kunnen kansen per type optimaal benut worden.





park

Het centrale park is het hart van de nieuwe wijk. Het park is wijkoverstijgend en draagt bij aan de stad Culemborg. In het park zijn mens en natuur in balans. Het park is maximaal groen, maar biedt ook verschillende verblijfsplekken voor ontmoeting, sport en beweging. Ook klimaatadaptatie is onderdeel van het park dat onder meer ruimte biedt voor grootschalige wadi's.



spoorlint

Op het hoogste schaalniveau legt het spoorlint een verbinding tussen de Betuwe en de rivier de Lek. Deze structuur is wijkoverstijgend en is van betekenis voor de hele stad Culemborg. Deze lijn vormt in de huidige situatie een belangrijke ecologische verbinding. Deze wordt behouden in het Masterplan. Bestaande functies als de Gelderlandfabriek blijven uiteraard bestaan.



stationsplein

Het stationsplein verbindt de Stationsomgeving met de rest van Culemborg. Het is ingericht als mobiliteitsknooppunt met hoge verblijfskwaliteit. Het plein is maximaal groen maar biedt voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers om zich op een prettige wijze van a naar b te bewegen.



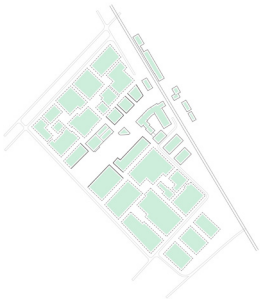
straten

De straten bestaan uit een netwerk van verschillende typen. De straten zijn maximaal groen ingericht met het groen-tenzij-principe. Hierdoor is er ruimte voor biodiversiteit, waterberging en verkoeling.



buurtparkjes

Een serie van buurtparken is een belangrijk onderdeel van het Masterplan. De buurtparken zijn maximaal groen en zijn een aangename plek voor ontmoeten, spelen en verblijven. De identiteiten van de buurtparken verschillen, maar ze leveren allen een bijdrage aan ontmoeting, natuurbeleving en klimaatadaptatie in de wijk.

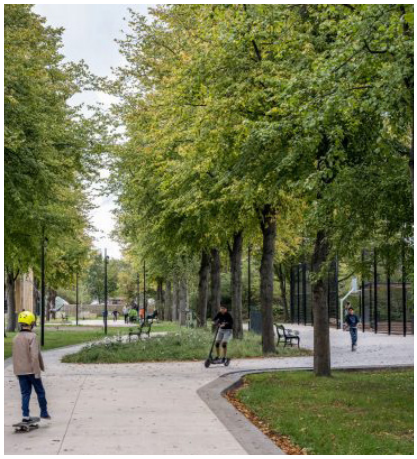


gebouwgebonden groen

Op schaalniveau van het bouwveld liggen grote kansen op het gebied van biodiversiteit en klimaat. Denk aan groene collectieve binnenhoven, nestgelegenheid in de gevel en groene daken waar water geborgen kan worden. Door het slimme mobiliteitsconcept liggen alle binnenhoven volledig in de volle grond, wat kansen biedt voor kwalitatieve groene hoven.

Klimaatadaptatie, biodiversiteit en gezondheid op elk schaalniveau

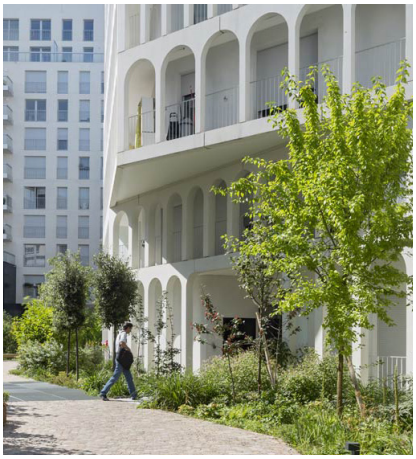
Een goede en groene invulling van de openbare ruimte geeft een impuls aan biodiversiteit, klimaat en gezondheid. De openbare ruimte is op elk schaalniveau ingericht met aandacht voor functionele kansen van water en groen, zoals water bergen, verkoeling bieden, de biodiversiteit verhogen, voedsel produceren of de luchtkwaliteit verbeteren. Daarnaast biedt een groene openbare ruimte kansen voor sociale opgaven. Gezondheid wordt verbeterd door het stimuleren van beweging (sporten, wandelen, fietsen, spelen), ontmoeten (verblijfskwaliteit, uitnodigen naar buiten te gaan) en fysieke gesteldheid (luchtkwaliteit, koelte). Door per type openbare ruimte in te zoomen, kunnen we laten zien hoe we de openbare ruimte op elk schaalniveau maximaal groen kunnen maken. Voor alle typen openbare ruimte zijn principes of voorbeelduitwerkingen gemaakt om inzichtelijk te maken hoe biodiversiteit, klimaatadaptatie en gezondheid een plek krijgen. Om een realistisch beeld hiervan te geven is in deze fase al rekening gehouden met ruimtereservering voor bijvoorbeeld kabels en leidingen ondergronds, maar ook hulpdienstroutes bovengronds.



referentie park



referentie buurtpark



referentie groene straat



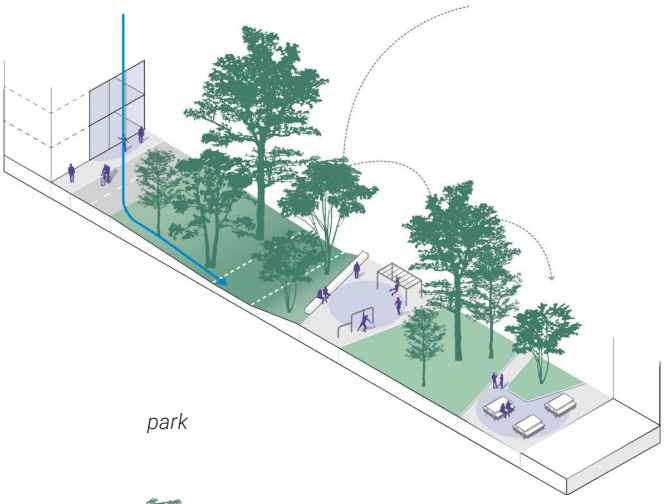
referentie groene straat



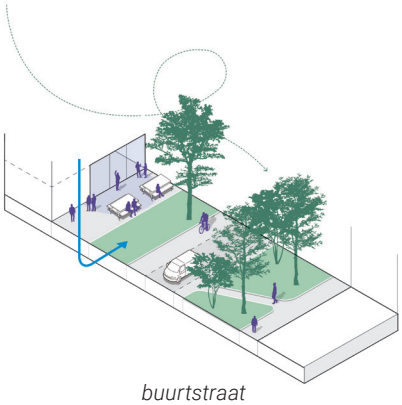
referentie stationsplein



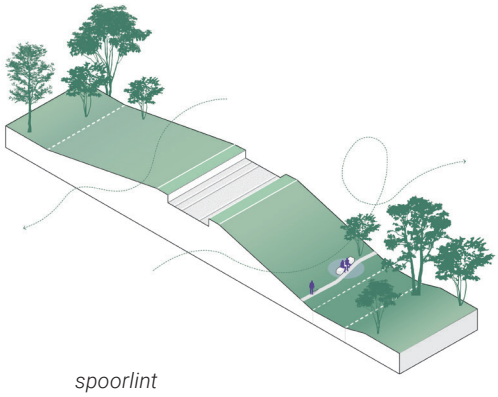
referentie binnenhof



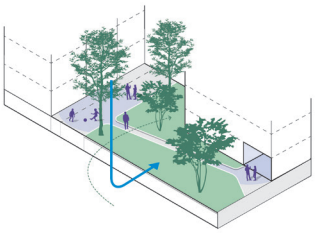
park



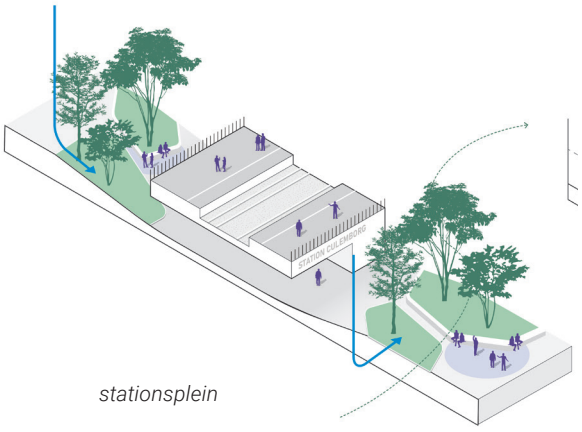
buurtstraat



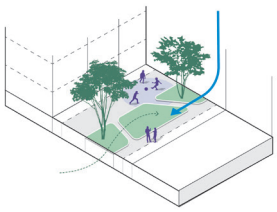
spoorlint



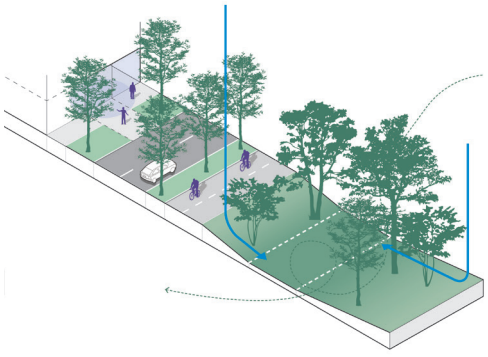
buurtpark



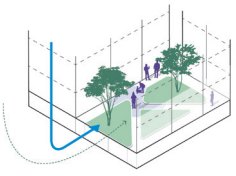
stationsplein



woonstraat



wijkontsluiting



hof

Park

Het park is wijkoverstijgend en wordt een nieuwe meerwaarde voor Culemborg. Het stationsplein loopt geleidelijk over in het park. In het park is een slimme zonering ontworpen waardoor de mens en natuur in balans zijn. Er is een actieve zijde met verschillende verblijfsplekken aan de zonzijde van het park. De plinten grenzend aan deze zijde zijn geactiveerd met bestaande horeca of creatieve bedrijvigheid. De andere zijde is luwer en heeft minder verblijfsplekken. Hier zijn grote wadi's ingepast die het water van de omliggende bebouwing kunnen bufferen. De wadi's worden gecombineerd met plekken voor natuurlijk spelen en avontuurlijke struinroutes.




Het park loopt over in het stationsplein
levendige centrale plek in het park
GISPEN
entrees naar het park zijn herkenbaar
en voorzien van fietsparkeerplekken
de verblijfsplekken zijn interessant en
waardevol voor heel Culemborg



1. De vormentaal van het park staat in contrast met de rest van de wijk met slingerende paden en ronde vormen.
2. De actieve zijde is op het zuiden georiënteerd.
3. De natuurlijke zijde is meer schaduwrijk.
4. Paviljoens staan altijd deels met de voeten in het groen en deels op het plein.
5. Er lopen een fietsroute en meerdere wandelroutes door het park. Fietsen door het park vraagt een ander tempo; de fietser is te gast.
6. De bouwvolumes aan de parkrand staan met hun voeten in het park.



slingerende parkpaden



verblijfplekken aan parkprogramma



levendige plinten



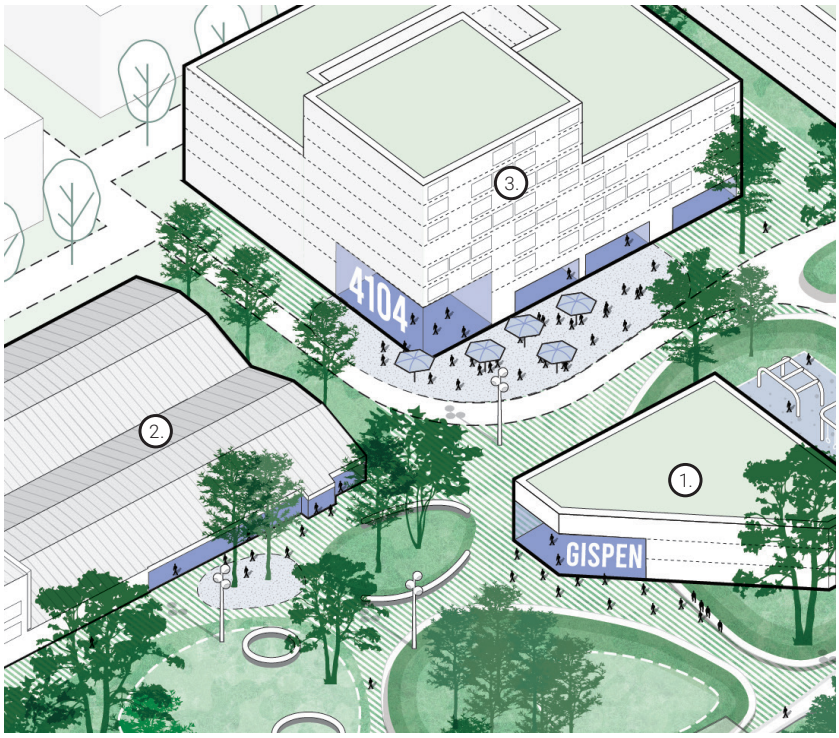
waterberging vormt ook spelaanleiding



actief parkprogramma met sport en spel

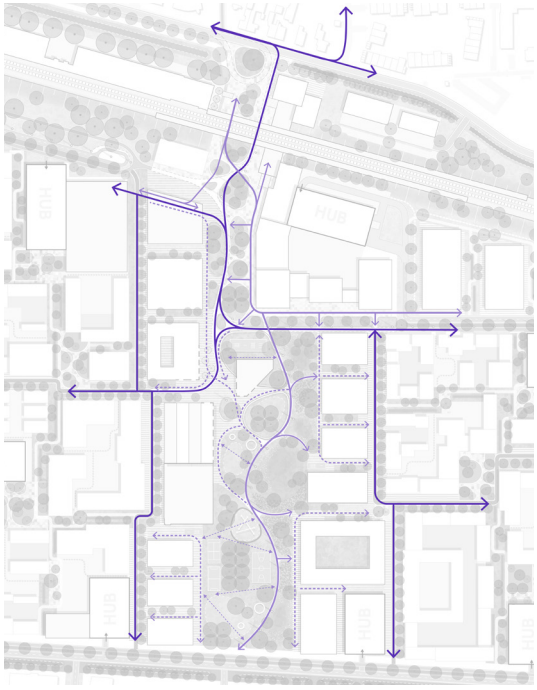


ruimte voor buitenactiviteiten



hart van het park

Het hart van het park is een centrale pleinruimte waar nieuwe en bestaande gebouwen aan staan. Uitwisseling tussen het programma in de plint van die gebouwen en de openbare ruimte van het park waarborgd de levendigheid die passend is bij die plek.
Gispen (1) ontwikkelt hun huidige kantoorgebouw tot een 'experience center'. De bestaande (voormalige Kluwer) bedrijfspanden kunnen ingevuld worden door creatieve bedrijven. De plinten van het nieuwe bouwvolume vragen om een levendige invulling met maatschappelijk of commercieel programma.



routes

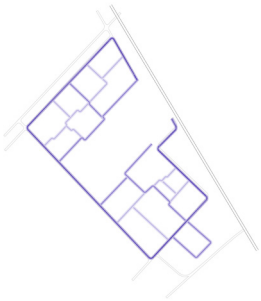
Er zijn fietsroutes die het park doorkruisen. Door deze gecentreerd aan de oostzijde van het park te plaatsen, ontstaat er één kruispunt dat zorgvuldig dient te worden ontworpen. Er is een centrale looproute door het park die alle plekken met elkaar verbindt.



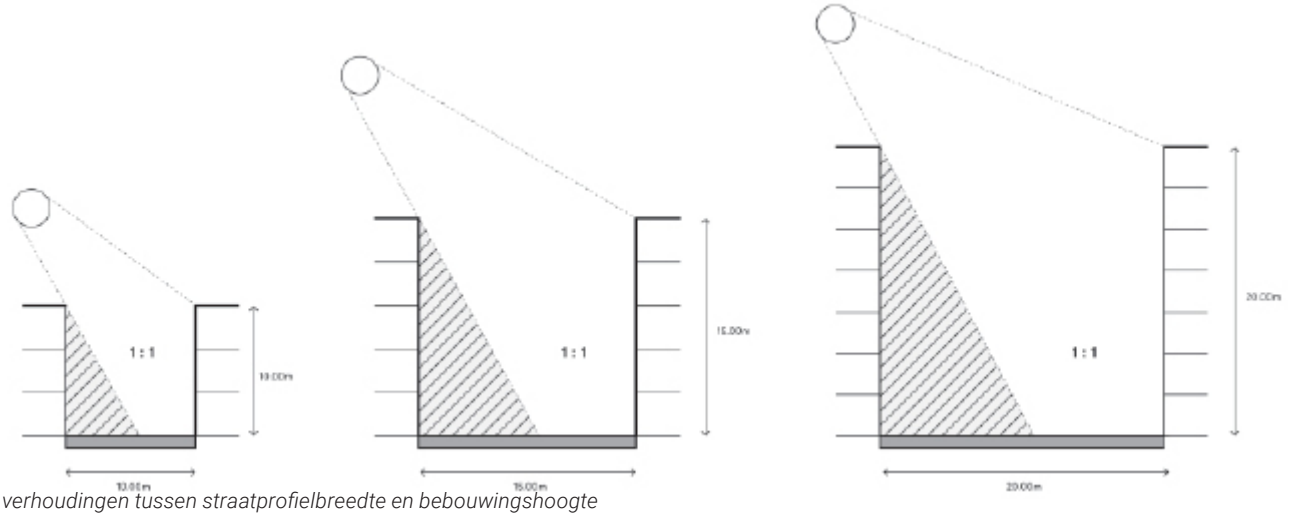
ontmoetingsplekken

De groene ontmoetingsplekken zijn voornamelijk gecentreerd aan de noordwestzijde van het park. Daar is ruimte voor culturele, maatschappelijke en sportieve activiteiten.

Straten



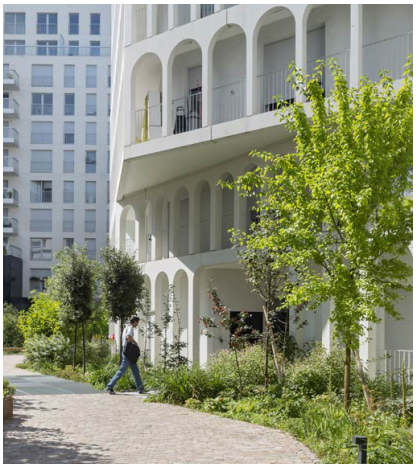
Het netwerk van maximaal groene straten laat de hele wijk groen kleuren. Er zijn drie typen straten: de wijkontsluiting (straat L) de buurtontsluiting (straat M) en de woonstraat (straat S). Per type straat is er een principe profiel getekend. Hierin is de ondergrond met kabels en leidingen meegetekend zodat we zeker weten dat de straten daadwerkelijk groen kunnen worden. Een belangrijk principe voor de straten is dat we uitgaan van een 1:1-verhouding. Om voldoende licht in de straten te krijgen, past de bebouwing zich aan op de breedte van de straat. Wanneer de straat twaalf meter breed is, kan de bebouwing direct aan de straat vier lagen hoog worden. Er gekozen voor riante groenvakken in elk straatprofiel om bij te dragen aan urgente klimaatopgaven zoals waterberging bij hevige regenval en een aangename woonomgeving op warme dagen. Het groen in de straten is zodanig gepositioneerd dat het zorgt voor een natuurlijke scheiding tussen functies; bijvoorbeeld tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Ook kunnen er zo prettige verblijfsplekken ontstaan in de straten.



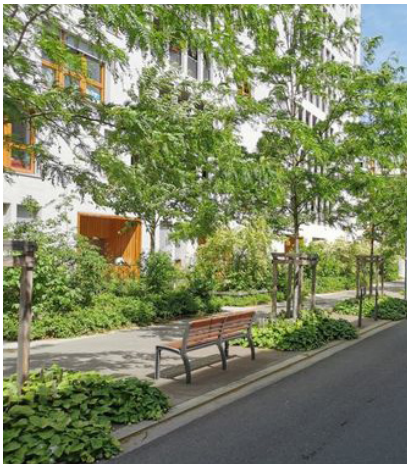
verhoudingen tussen straatprofielbreedte en bebouwingshoogte



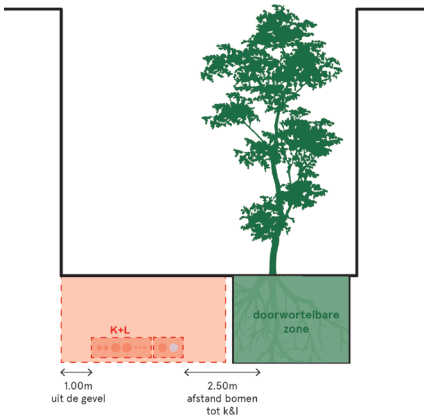
straten als aantrekkelijke fietsverbindingen



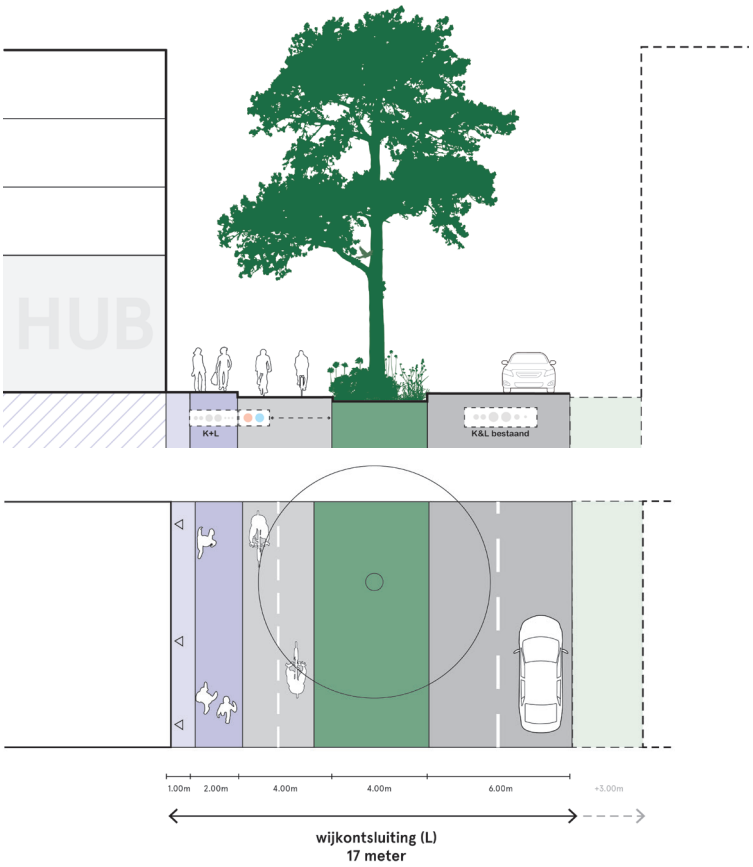
kruidenlaag, heesterlaag en bomenlaag

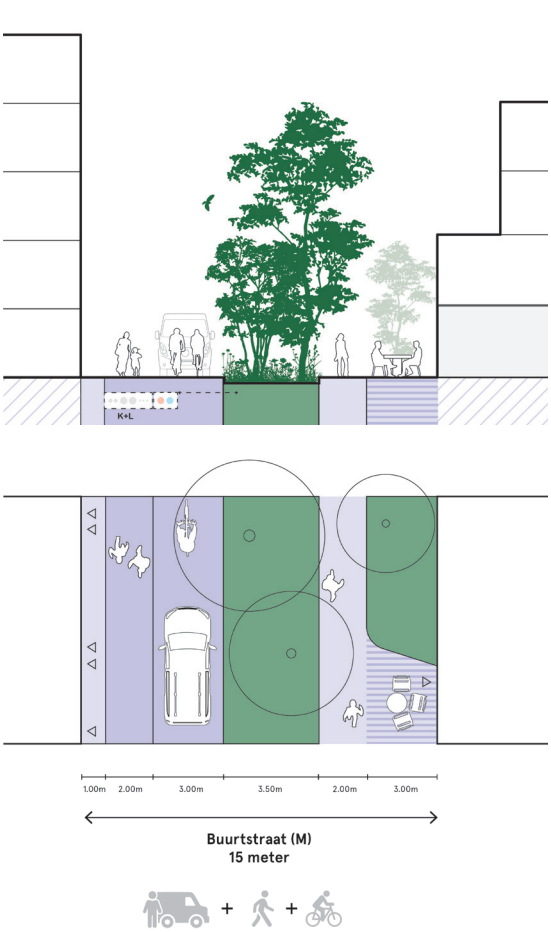


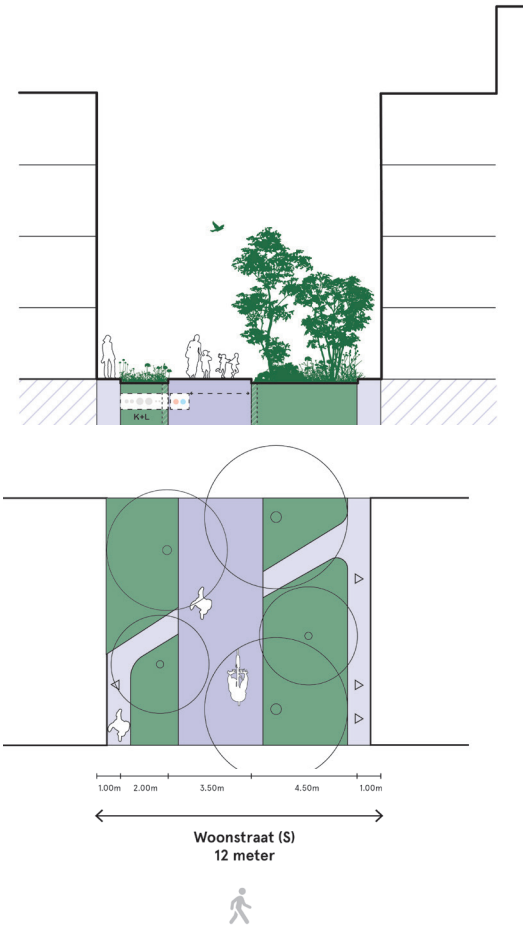
beplanting nadrukkelijk aanwezig in profiel



principe voor kabels en leidingen



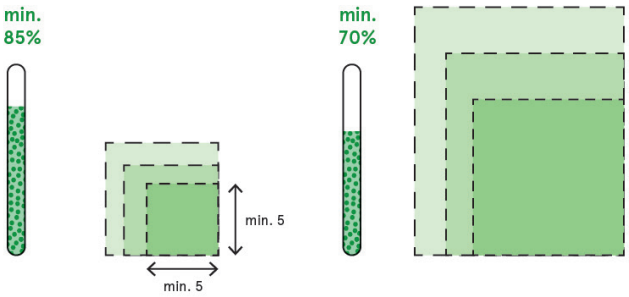




Buurtparkjes



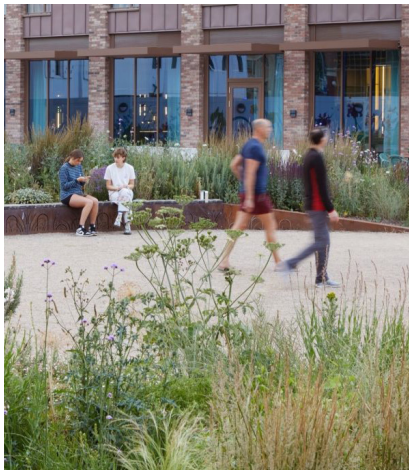
Een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte van de Stationsomgeving zijn de buurtparken. Voor de buurtparken gaan we uit van twee maten. De kleine buurtparken zijn groene plekken in de wijk, denk aan een verbreding van een straat bij de hoofdentree van een appartementencomplex waar een bankje en boom staan. De grotere buurtparken zijn groene ontmoetingsplekken in de wijk. De inrichting van de buurtparken is wisselend en kan aansluiten op de wensen en behoeften van de direct omwonenden. Om een beeld te geven van wat de buurtparken kunnen zijn, is een variatie aan mogelijke opties getekend. De straten monden uit in de buurtparken waardoor ze onderdeel worden van het netwerk waar mensen doorheen wandelen of fietsen. Een aantal buurtparken is gekoppeld aan de parkeerhubs. In de plint van de hubs zitten publieke voorzieningen. Door buurtparken hieraan te koppelen, ontstaan levendige plekken in de wijk waar buurtbewoners elkaar als vanzelfsprekend ontmoeten.



10 kernwaarden buurtparken

1. Zijn plekken in de buurt waar jong en oud elkaar ontmoeten;
2. Hebben een groen karakter. Dit betekent dat ze minimaal 70-85% uit kwalitatief groen bestaan;
3. Zijn altijd gekoppeld aan woonstraten (S). Hierdoor zijn het belangrijke knooppunten binnen de buurten;
4. Onderscheiden zich van het grotere park (wijkniveau) en de hoven (blokniveau) en zijn daarop ingericht qua programma en maat;
5. Zijn altijd publiek toegankelijk, ook na zonsondergang;
6. Zijn een familie van buurtplekken en zijn als zodanig herkenbaar als reeks/typologie;
7. Geven ruimte aan de klimaatopgave zoals voldoende schaduw en waterinfiltratie/buffering;
8. Kenmerken zich door bomen in de volle grond met voldoende ruimte voor goede groeicondities zowel boven als onder de grond;
9. Zijn vrij van nutsvoorzieningen zoals kabels en leidingen, trafo's, brandkranen, opstelplekken en inspectieputten;
10. Waar mogelijk gekoppeld aan publieke voorzieningen in de parkeerhubs zoals een buurtcentrum of huisarts.

schaalgrootte en hoeveelheid groen van buurtparken



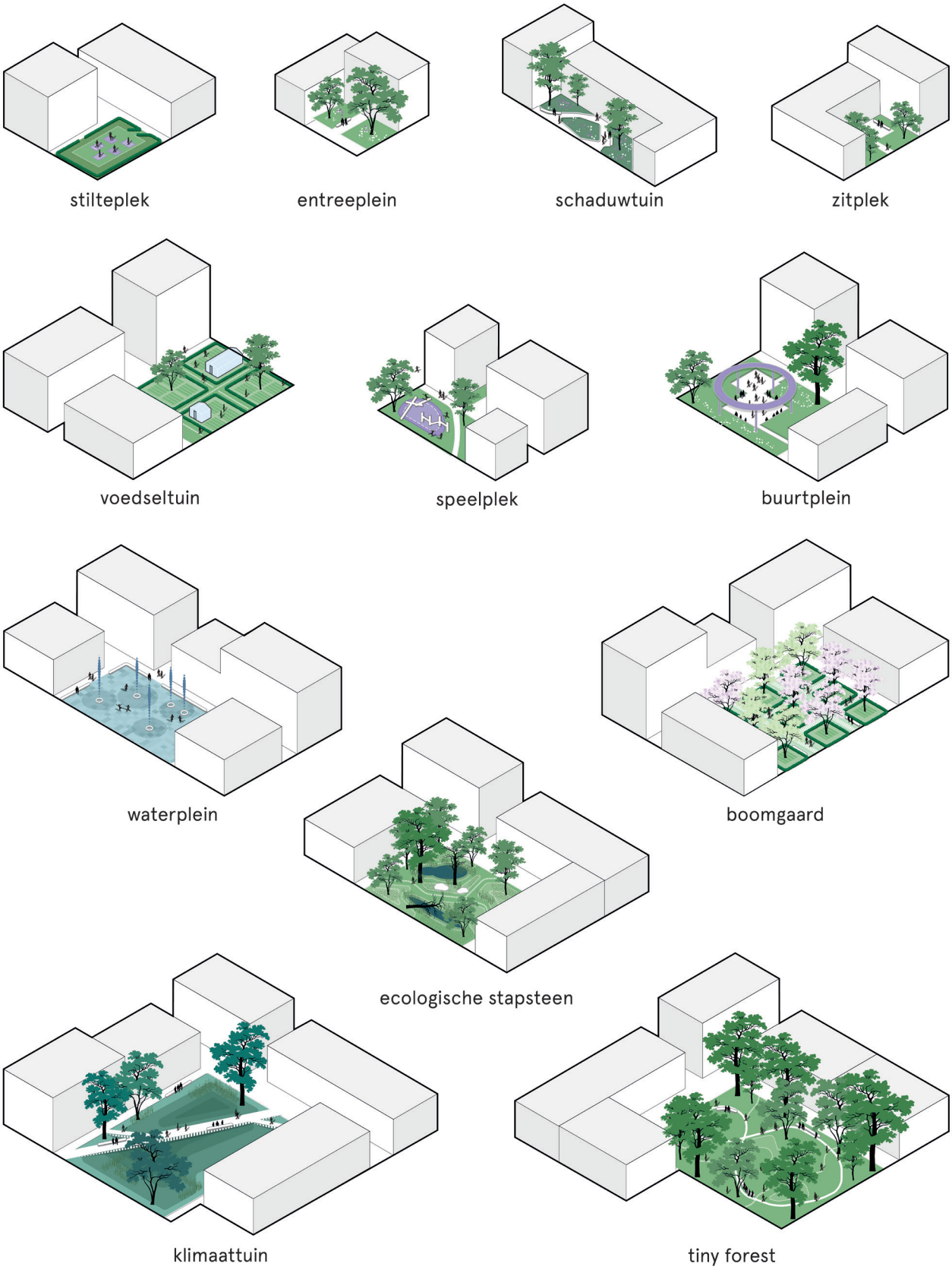
gekoppeld aan geprogrammeerde plint



divers plantsoen met structuurvariatie

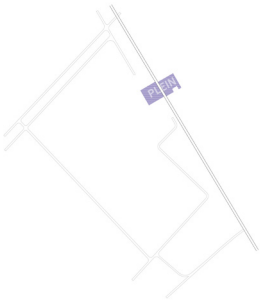


variatie aan plekken voor de buurt



voorbeeld uitwerkingen van de verschillende inrichtingsmogelijkheden voor kleine en grote buurtparken

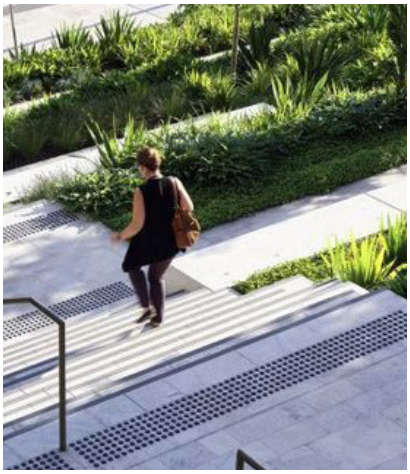
Het stationsplein



Het stationsplein ligt aan beide zijden van het spoor. Het plein is de schakel tussen de stad, de perrons en het landschappelijke spoortalud. Er komt een openbare onderdoorgang voor langzaam verkeer die beide pleinen verbindt onder het spoor door. De ambitie is een brede, lichte tunnel zodat het plein echt kan doorlopen in de onderdoorgang. Mede doordat de verharding vanuit het park onder het spoor doorloopt naar de andere zijde, worden de wijken aan de oost- en de westzijde door het plein met elkaar verbonden. Een belangrijk onderdeel van een goed werkend stationsplein zijn routes. Het plein moet als vanzelfsprekend gaan werken voor reizigers, zodat meteen duidelijk is waar je moet zijn. Het stationsplein is maximaal groen en loopt geleidelijk over in het park. Culemborg en de Stationsomgeving worden - door de arriverende reizigers - meteen ervaren als groene stad en wijk.



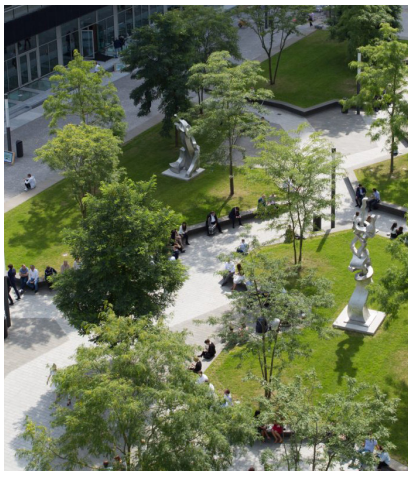
brede, lichte onderdoorgang



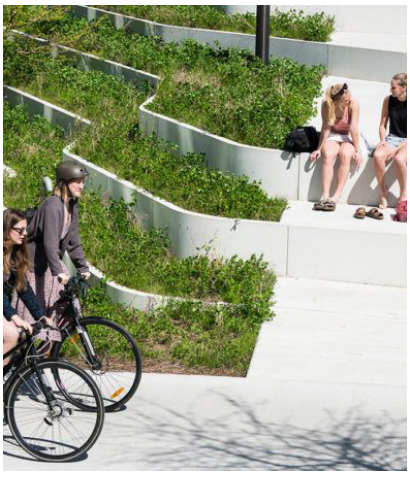
groene trappen naar de perrons



heldere fiets- en voetgangersroutes



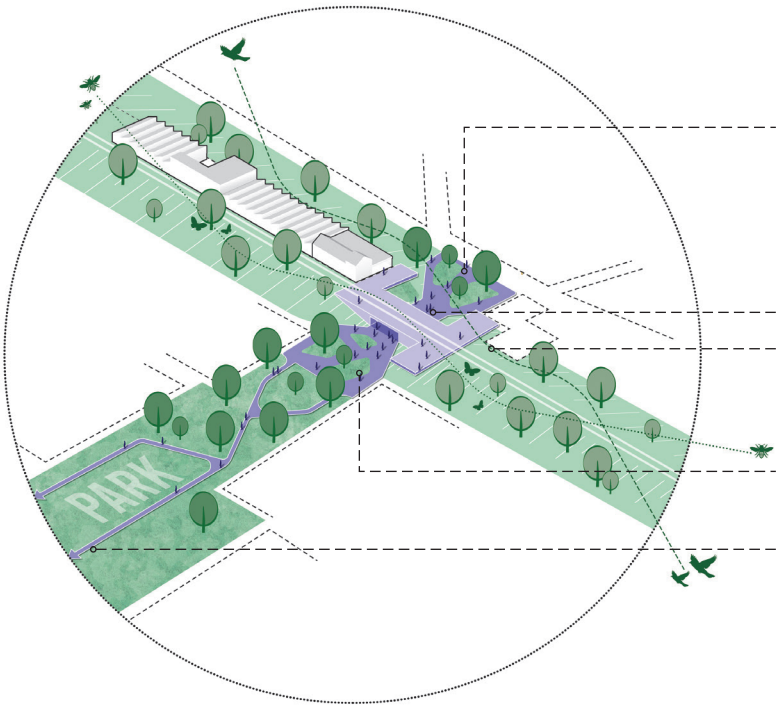
stationsplein is maximaal groen



groene trappen naar het stadsbalkon



brede onderdoorgang spoor



Het plein loopt door aan weerszijden van het station

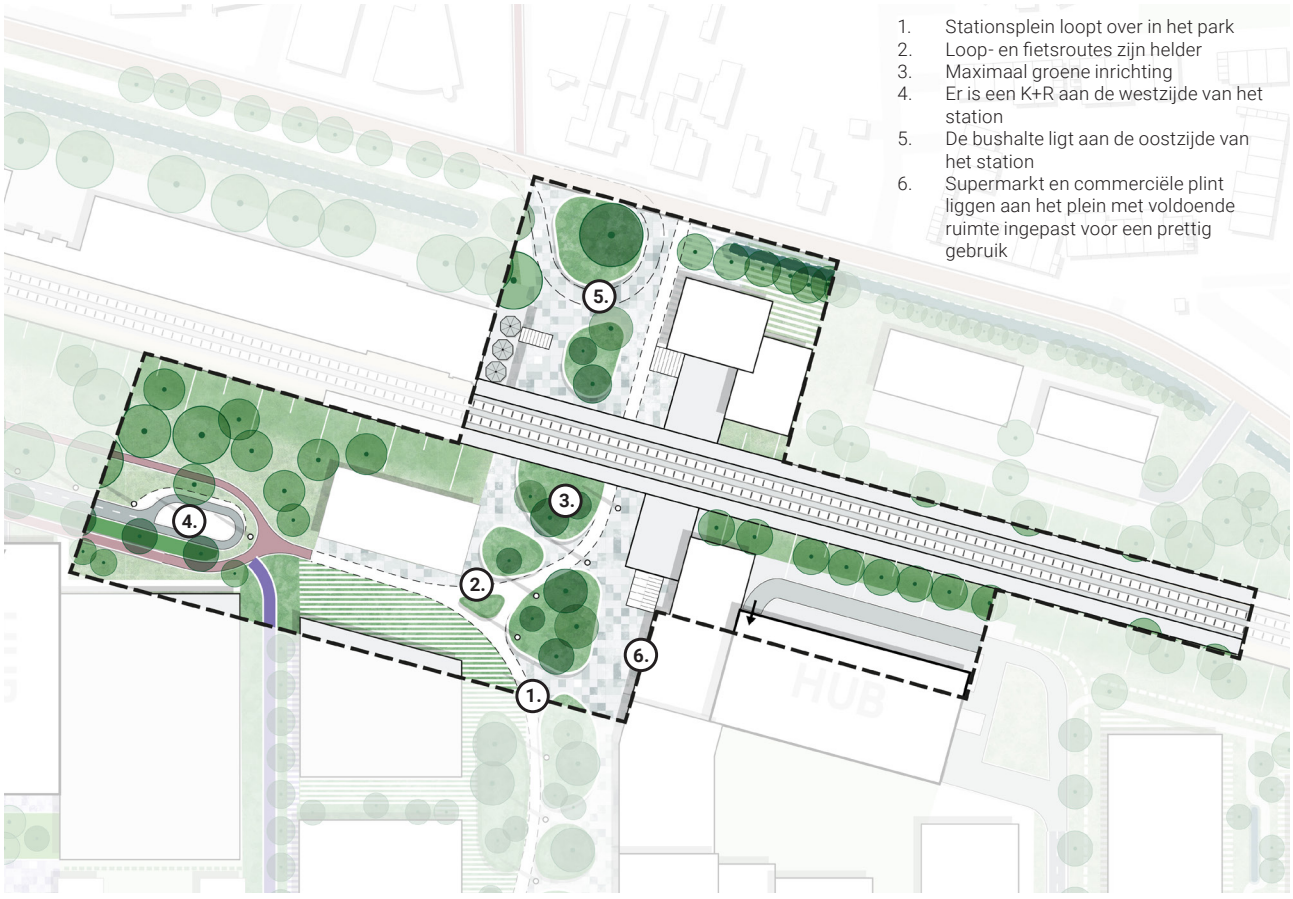
Vloer van het plein loopt door onder de onderdoorgang

Spoorlint is maximaal groen en ingericht voor de doelsoorten

Het groen uit het park loopt door op het stationsplein en het spoorlint

De parkpaden lopen over in het stationsplein en hebben eenzelfde materialisering

conceptschema stationsplein



1. Stationsplein loopt over in het park
2. Loop- en fietsroutes zijn helder
3. Maximaal groene inrichting
4. Er is een K+R aan de westzijde van het station
5. De bushalte ligt aan de oostzijde van het station
6. Supermarkt en commerciële plint liggen aan het plein met voldoende ruimte ingepast voor een prettig gebruik

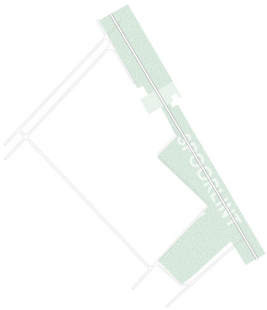
uitsnede plankaart stationsplein



1. Parkbeplanting en parkpaden vloeien samen met het stationsplein.
2. Brede, kwalitatieve onderdoorgang van het spoor. Het stationsplein loopt door aan weerszijden van het spoor.
3. Openbare functies stimuleren reuring aan het stationsplein.



Spoorlint



Het spoorlint is een belangrijke groene structuur op de schaal van Culemborg. Het heeft in de huidige situatie veel ecologische kwaliteit die we uiteraard willen behouden en versterken met het Masterplan. Hiervoor zijn de doelsoorten van het spoorlint in beeld gebracht die anders zijn dan de soorten voor de woonwijk. Het spoorlint wordt ter hoogte van het station onderbroken door het stationsplein en versmald ter hoogte van de gebouwde P+R-garage (zie doorsnede BB). Om de ecologische structuur zoveel mogelijk te waarborgen, is een aantal ingrepen van belang.

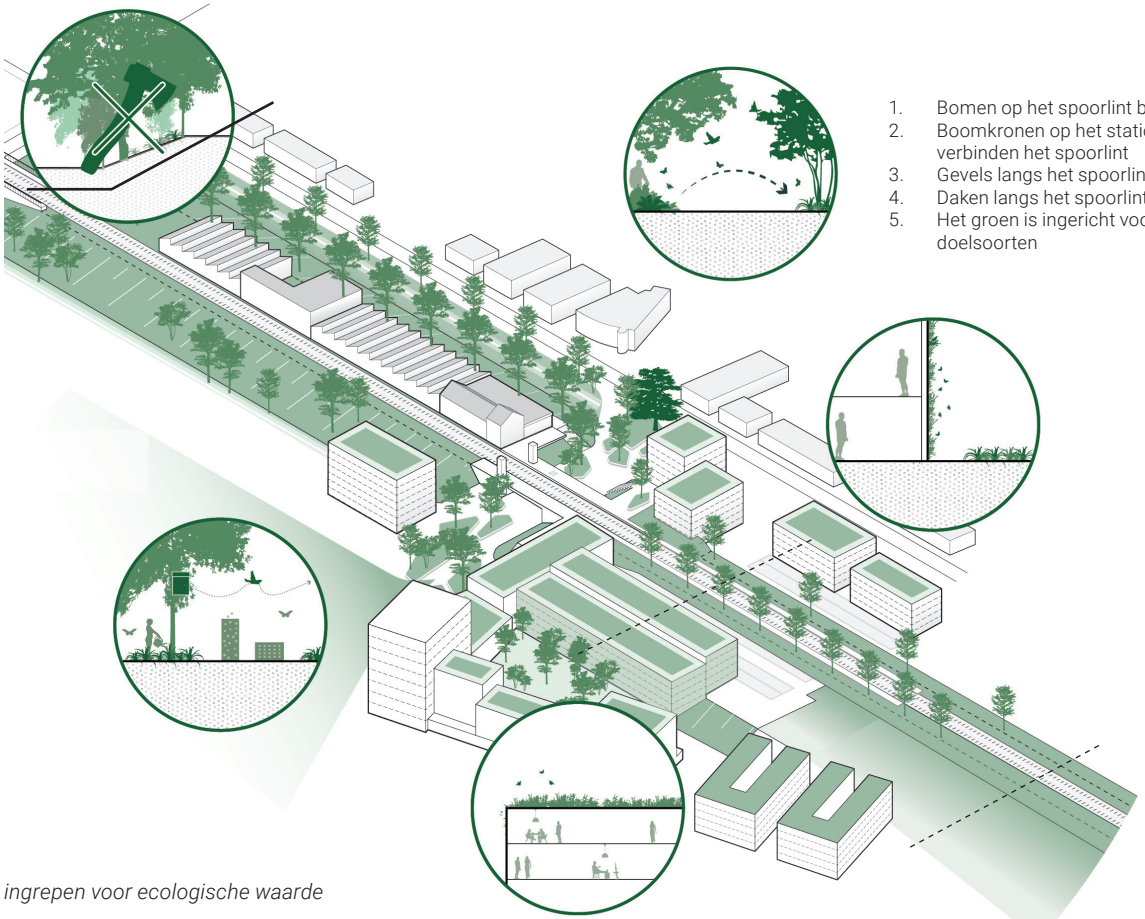
De eerste is het maximaal vergroenen van het stationsplein. Door hier grote bomen te plaatsen, kunnen vliegende soorten zich via de bomen naar de andere zijde van het plein begeven. De tweede is het toepassen van groene natuurdaken langs het spoorlint. Hierin is vooral het dak van de hub van groot belang doordat het spoorlint hier vernauwt.

	soort	verblijfplaatsen
Struweelvogels	 Braamsluiper	Braamsluipers zijn het talrijkst in duingebieden met doornstruwelen en kleinschalig boerenland met veel heggen op kleigronden met meidoorn, berberis en ligustersoorten.
Bijen	 Klimopbij	Klimopbijen nestelen in de grond. Ze graven hun nesten in zandige en losse bodems waarbij zuidgerichte hellingen geprefereerd worden. Naast klimop ook te vinden op onder andere akkerdistel, wilde marjolein en jakobskruiskruid bekend.
Bijen	 Rosse metselbij	Metselbijen maken gebruik van bovengrondse holten in bomen en muren. Ook kunnen ze zelf holten uitknagen in zacht materiaal, bijvoorbeeld mergel. Ze maken graag gebruik van bijenhotels.
Vlinders	 Koevinkje	Het koevinkje komt voor in relatief vochtige en beschaduwde graslanden met een vrij hoge en ruige vegetatie, doorgaans in de buurt van bos. Vaak gebruikte nectarplanten zijn braam, koninginnenkruid en distel.
Vlinders	 Groot dikkopje	Het groot dikkopje is een mobiele soort die leeft in allerlei beschutte, vrij vochtige graslanden en ruigten.

doelsoorten voor het spoorlint

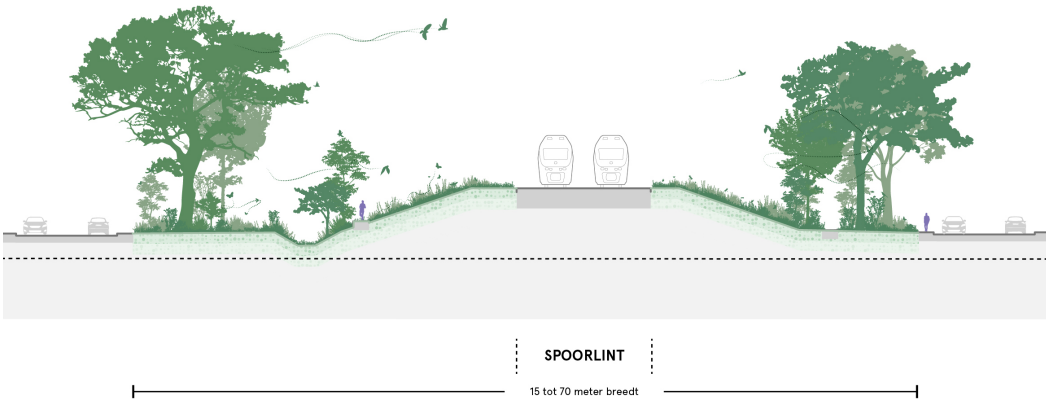


kruidenrijk grasland met ecologische waarde

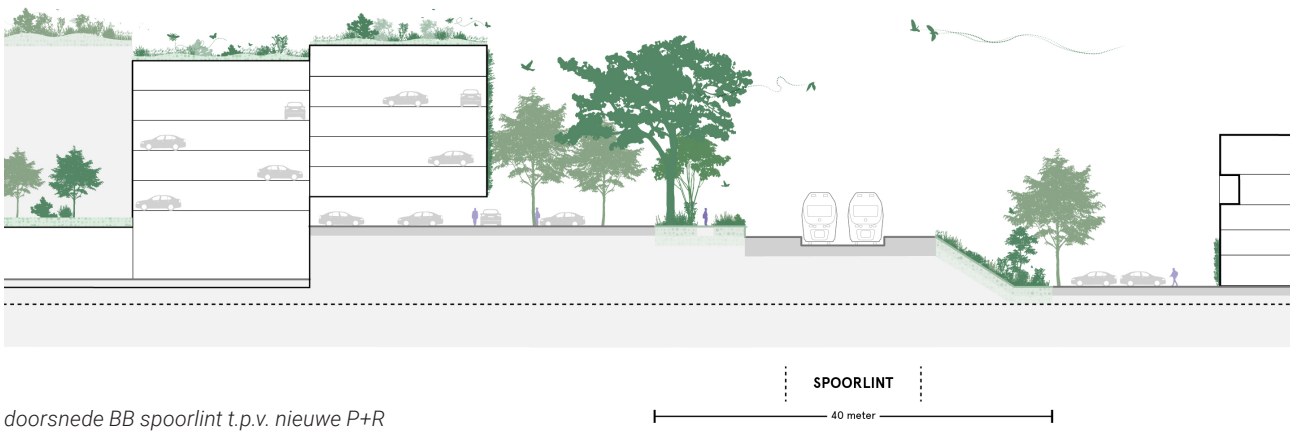


1. Bomen op het spoorlint blijven behouden
2. Boomkronen op het stationsplein verbinden het spoorlint
3. Gevels langs het spoorlint zijn groen
4. Daken langs het spoorlint zijn groen
5. Het groen is ingericht voor specifieke doelsoorten

ingrepen voor ecologische waarde



doorsnede AA vrijliggend spoorlint



doorsnede BB spoorlint t.p.v. nieuwe P+R

stedenbouw-kundige principes





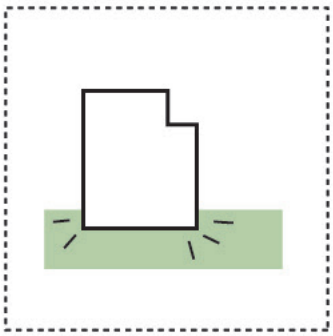
De Parkrand

Langs het nieuwe park komen aan weerszijde alzijdige appartementengebouwen met elk een eigen architectuur. Hier kan bebouwing de hoogte in, omdat deze hier de ruimte heeft. Zo profiteren veel mensen van het park en het vrije uitzicht op het groen. De appartementengebouwen staan los naast elkaar zodat er voldoende paden zijn naar het park vanuit de aangrenzende buurten.

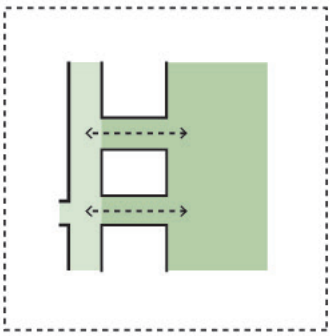
Aan de noordzijde worden tussen de hoogbouw bestaande bedrijfsgebouwen met een bijzondere architectuur ingepast. Hier is een commercieel programma gedacht zoals kleine bedrijfjes, cultureel programma en sportfuncties. Dit is tevens de zonnige kant van het park dus het meest aantrekkelijk voor flaneren en verblijven.

De bouwhoogte in de woonsfeer Parkrand valt binnen de basisprincipes uit de structuurvisie. Wel is het aantal hoge gebouwen en de gemiddelde dichtheid hier hoger om ruimte te maken voor het park.

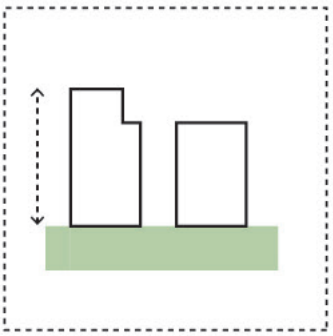
gebouwen aan de parkrand staan
'met de voeten in het groen'

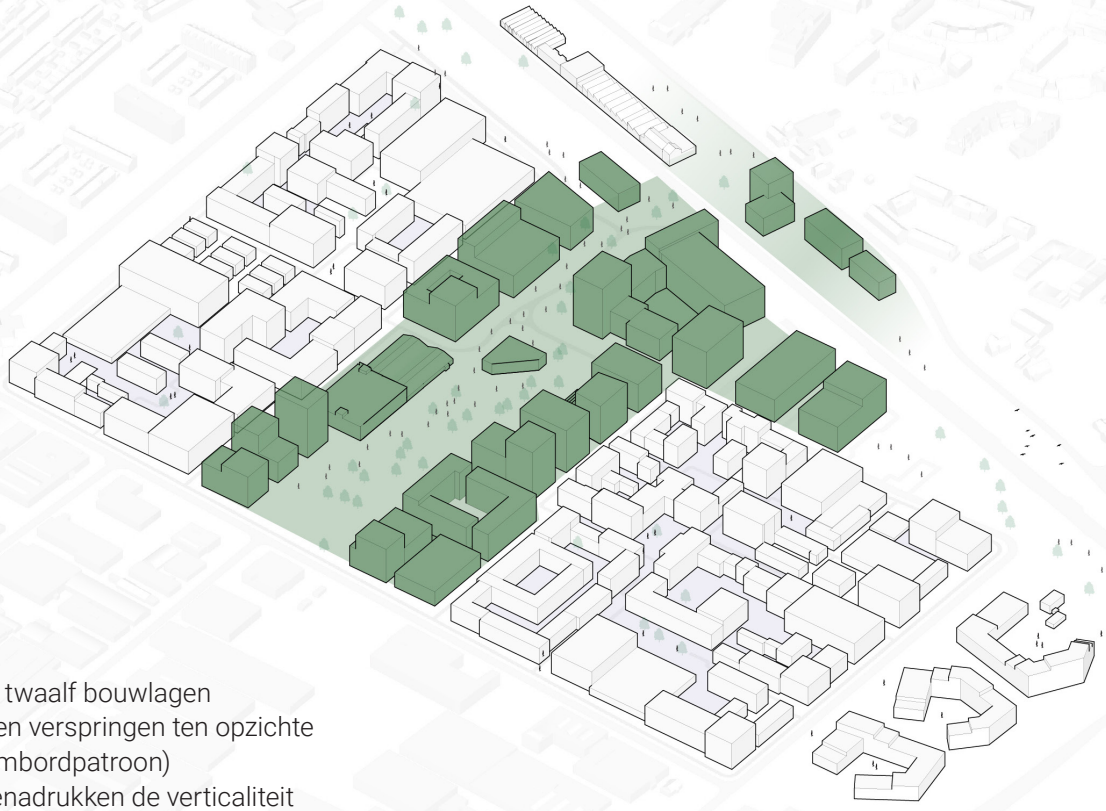


tussen de volumes liggen
veel doorgangen naar de naastgelegen buurten voor verbondenheid



de gebouwvolumes
benadrukken de verticaliteit
langs het park





spelregels

- hoogte: vijf tot twaalf bouwlagen
- hoogteaccenten verspringen ten opzichte van elkaar (dambordpatroon)
- de volumes benadrukken de verticaliteit langs parkrand
- er zijn doorgangen tussen de volumes naar de achterliggende M-straat
- gebouwen staan in het groen
- de gebouwen worden vanaf de M-straat ‘ontsloten’: laden/lossen en toegang fiets-enstallingen
- de gebouwen staan ‘in’ het park, de groene inrichting van het park loopt tot aan de gevel





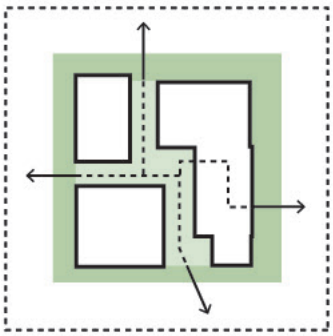
De Mix

De Mix is geënt op het bestaande stratenpatroon en de structuur van Pavijen zodat de vier buurten van De Mix stapsgewijs getransformeerd kunnen worden. De Mix is aantrekkelijk voor mensen die in een gemengde buurt willen wonen met veel diversiteit. Appartementen, stadswoningen en bedrijfsgebouwen staan naast elkaar in half open bouwblokken waar je doorheen kan lopen. Bebouwing staat niet al te strak in het gelid, zodat de straat en pleinruimtes tussen de bebouwing variëren in breedte en afmeting.

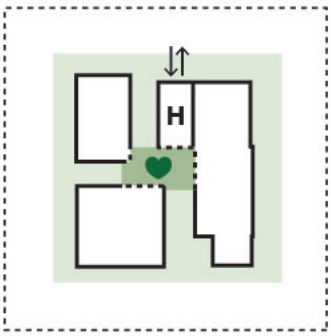
De Mix is een woonmilieu waar de menselijke maat centraal staat en er om de hoek altijd een verrassing is. Waar de buren elkaar kennen en het leuk vinden om een praatje te maken op straat. Ze treffen elkaar op de groene pleintjes en bij de buurtvoorzieningen op de begane grond van de hub.

De bouwhoogte en dichtheid van de woonsfeer De Mix komt voort uit de basisprincipes van de structuurvisie over dichtheid en bouwhoogte.

de mixblokken (deelgebieden) zijn doorwaadbaar

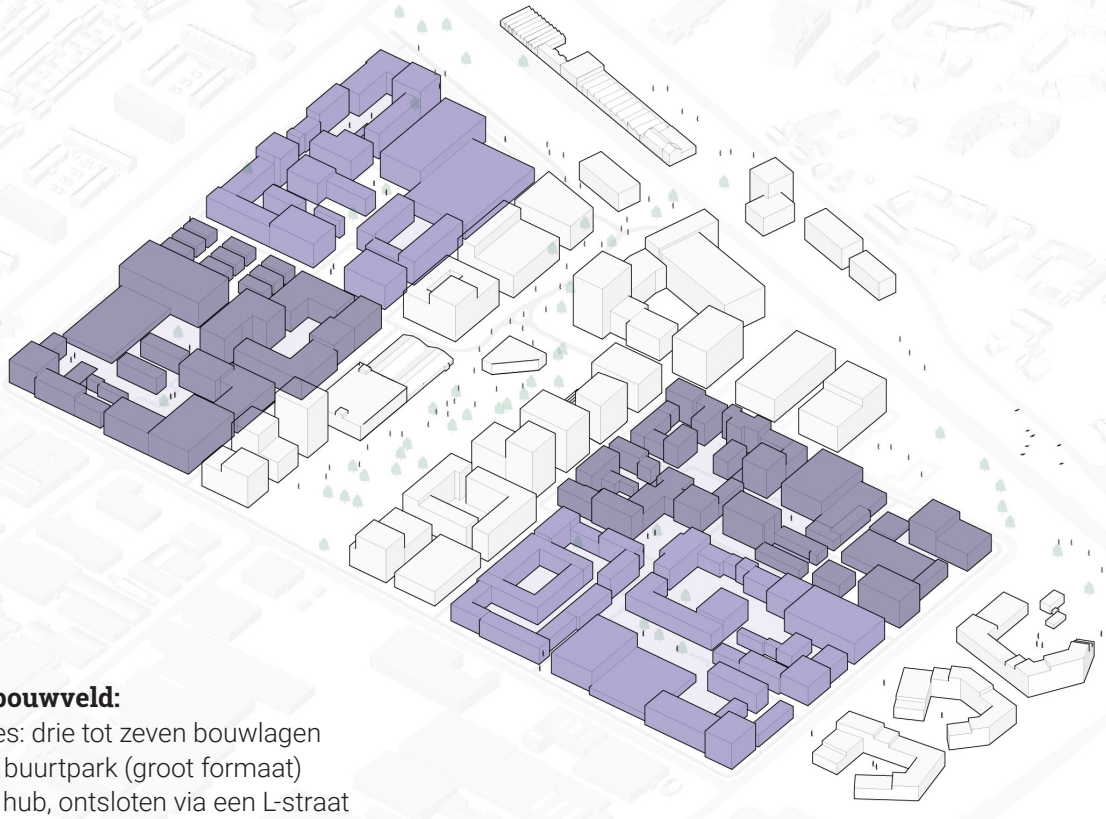


elk mixblok heeft tenminste één buurtpark, gekoppeld aan een hub



de mix is een gemengde buurt, er is ruimte voor wonen én werken



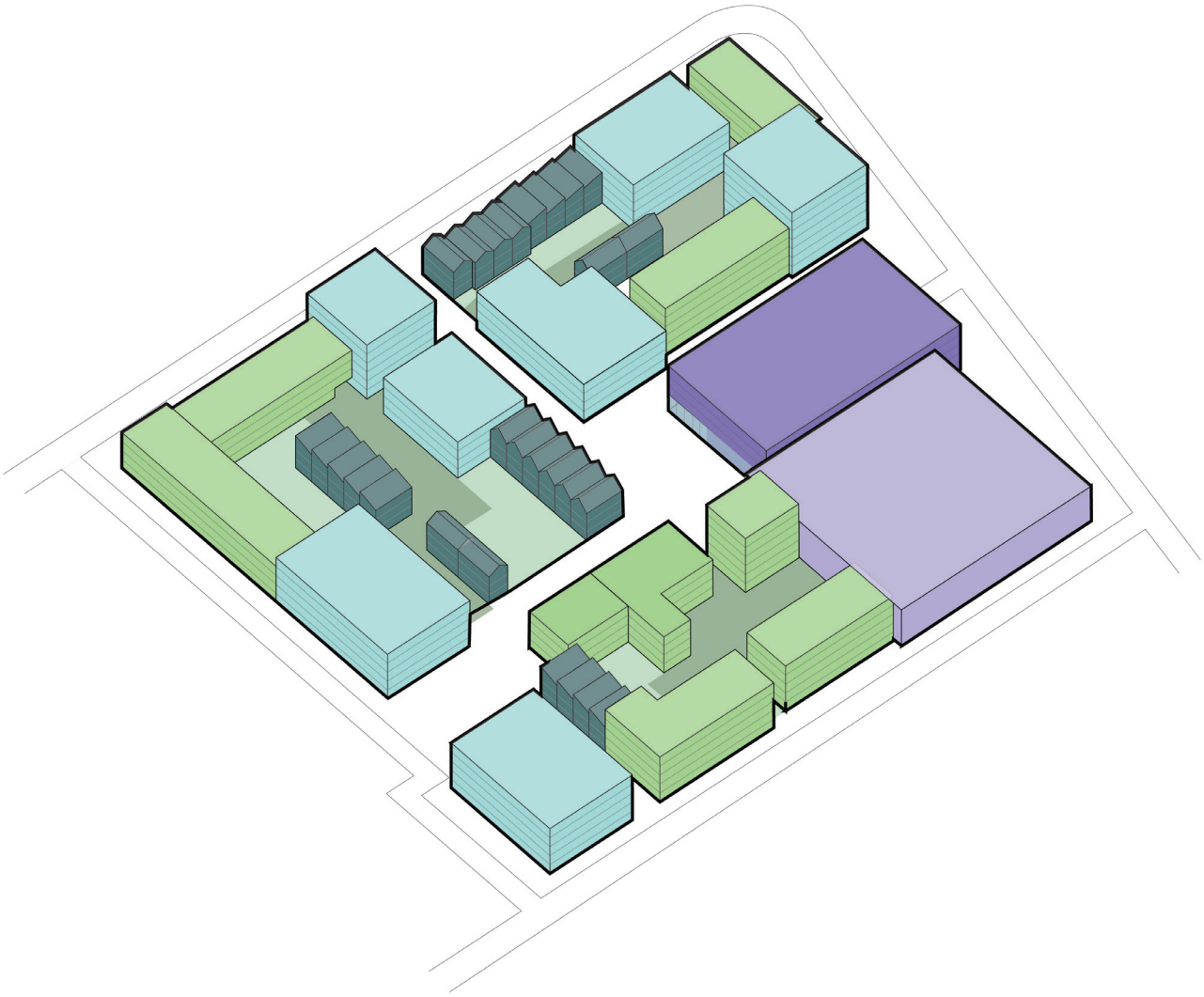


spelregels per bouwveld:

- hoogte volumes: drie tot zeven bouwlagen
- tenminste één buurtpark (groot formaat)
- parkeren in de hub, ontsloten via een L-straat
- hub ligt aan het buurtpark
- hub heeft maatschappelijk/commercieel programma in de plint
- het buurtpark is ontsloten door drie S-straten
- naast de drie S-straten loopt er nog een kleinere verbinding door het bouwblok, dat is geen openbare ruimte, maar is wel openbaar toegankelijk
- tussen twee buurten ligt een buurtpark
- het bouwveld heeft geen formele rooilijn
- elk gebouw heeft een drempelzone: een overgangszone naar de openbare ruimte (zie ook beeldkwaliteit)
- bedrijven liggen zoveel mogelijk aan een L-weg



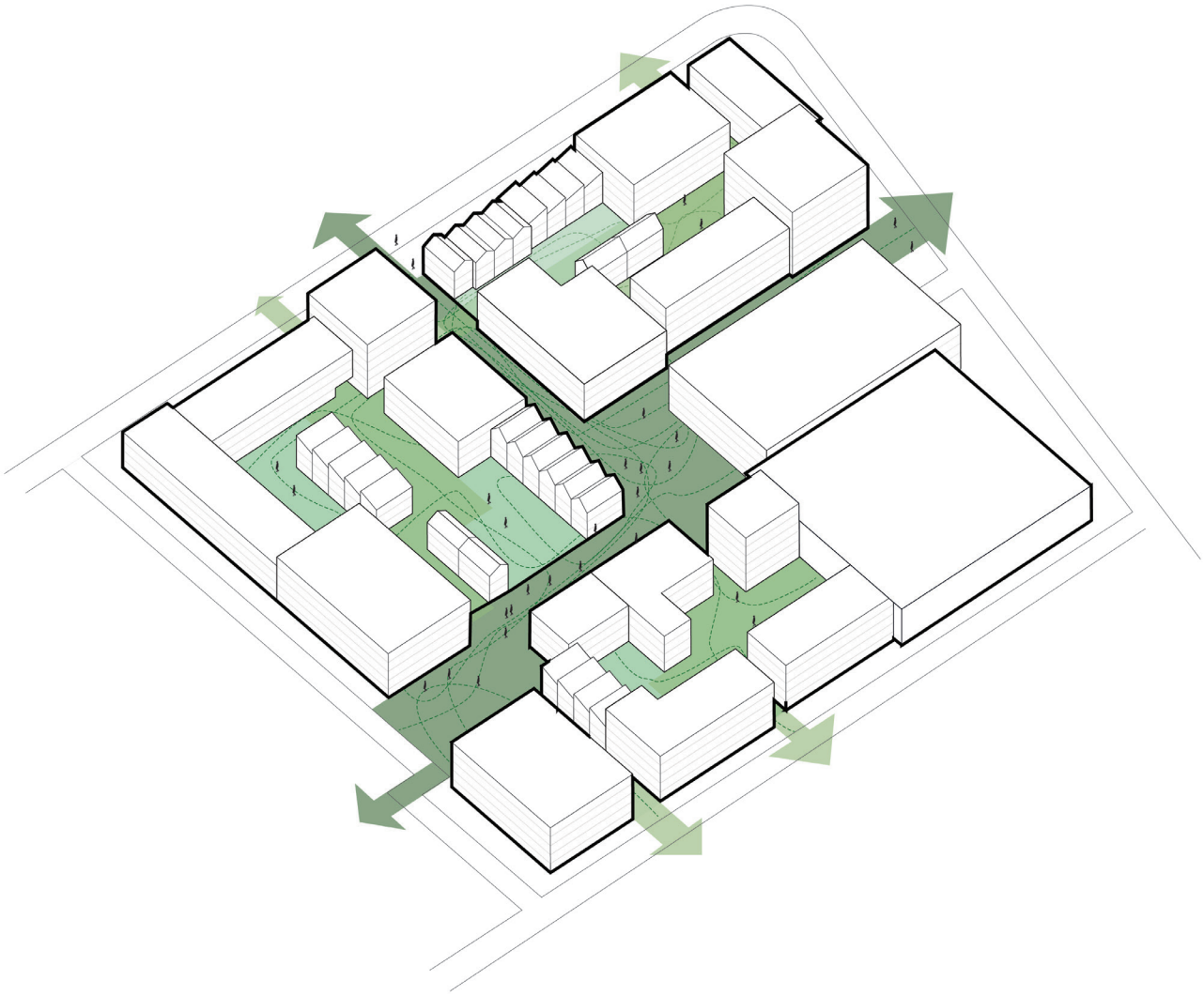




gemengd programma

verschillende type woongebouwen, stadswoningen, bedrijven en de hub

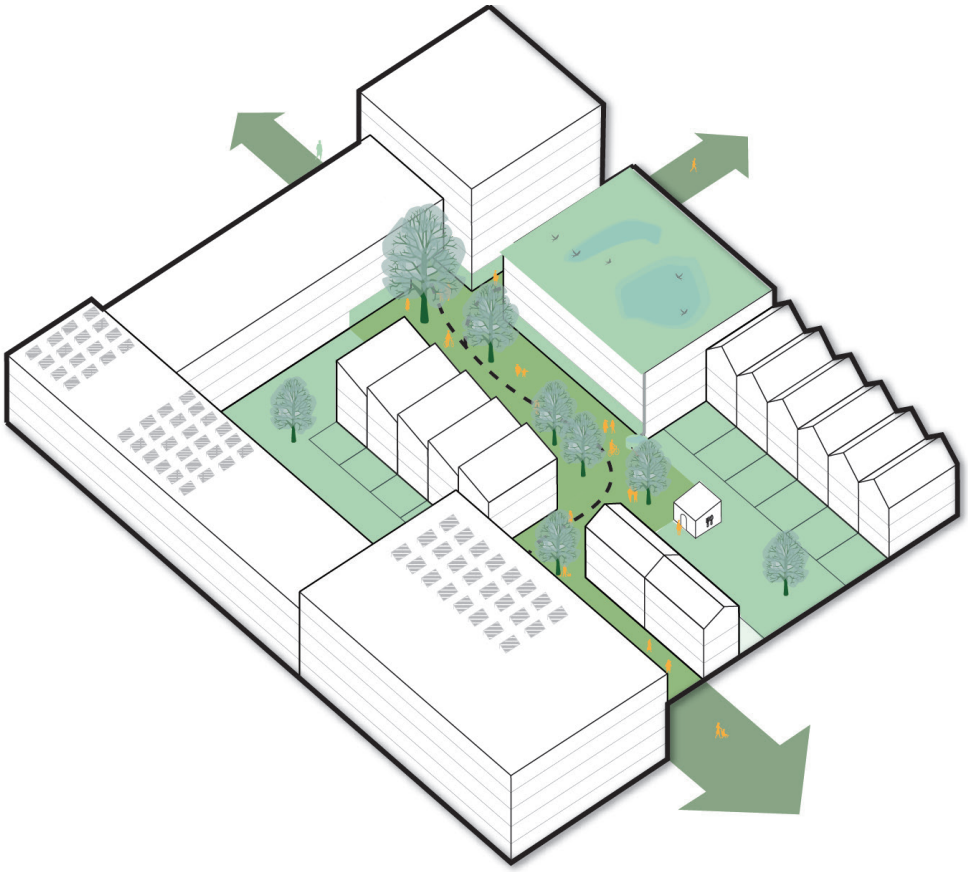
- mix wonen en bedrijven: elk mixblok kent minimaal één bedrijfspand
- de centraal gelegen hub kent een maatschappelijk programma in de plint
- verschillende woontypes met verschillende buitenruimtes



doordwaalbaar

op verschillende manieren kun je door de buurt dwalen

- elk mixblok bestaat uit minimaal drie woonblokken van verschillend formaat
- centraal ligt een buurtpark die middels verschillende woonstraten gekoppelt is aan de wijkontsluiting
- geen formele rooilijnen; bebouwing verspringt en zo ontstaan er informele openbare ruimtes
- aandacht voor sociale veiligheid:
    - geen openbare ruimtes waar personen zich helemaal aan het toezicht kunnen onttrekken
    - sociale controle is de beste garantie voor sociale veiligheid: aandacht voor de relatie tussen gebouwen en de openbare ruimte



half open bouwblokken

samengesteld bouwblok heeft een half open structuur

- het samengestelde bouwblok bestaat uit verschillende gebouwen
- elk gebouw heeft een eigen ontsluiting en entree
- het bouwblok heeft een half open structuur waardoor het doorwaadbaar is, de bezoeker is te gast
- het binnenhof is gericht op collectief gebruik, dat kan intensief zijn (bijvoorbeeld moestuinen) of juist plekken bieden voor rust









collectieve binnenhoven

kwalitatieve groene hoven dankzij ligging in volle grond

- dankzij de volle grond zijn er kansen voor kwalitatief groen: grote bomen met veel wortelruimte en natuurlijke waterinfiltratie waardoor er (minder) bewaterd hoeft te worden in droge tijden
- kansen voor biodiversiteit: luwe binnenhoven zijn aantrekkelijk voor diverse soorten, aandacht voor het correct positioneren van nestgelegenheid
- het binnenhof is doorwaadbaar: de bezoeker is te gast
- het binnenhof is gericht op collectief gebruik
- in de binnenhoven is aandacht voor sociale veiligheid, er wordt niet ingezet op het afsluiten van de tuinen, de ervaring in Culemborg is dat hekken in de praktijk vaak open staan

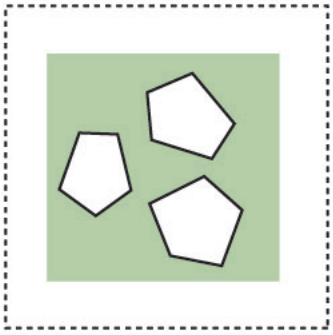
De Polderrand

In het landschap dat grenst aan de provinciale weg komen enkele grotere gebouwen met elk een eigen karakter. Ze liggen vrij in de polderzone die overgaat in een landschappelijk talud als geluidswering naar de weg. De grotere maat past bij de schaal van de stadsrand. De bebouwing is lager zodat een zachte overgang naar het landschap ontstaat.

De polderrand biedt bij uitstek kansen voor een divers programma zoals een wooncollectief zoals bijvoorbeeld een knarrenhof, tot een school of een zorgcomplex.

De bouwhoogte en dichtheid van de woonsfeer De Polderrand komt voort uit de basisprincipes van de structuurvisie over dichtheid en bouwhoogte.

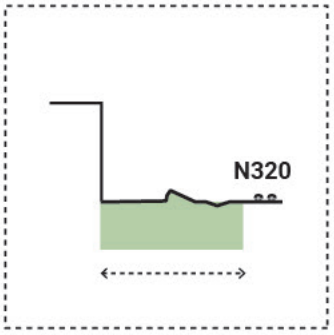
de ensembles liggen als volumes in het groen



de ensembles zijn gefocust op gemeenschappelijke waarden



een landschappelijke rand vormt een buffer naar de N320





spelregels

- ensembles liggen als volumes in het groen
- hoogtes tussen drie tot vijf lagen
- parkeren uit het zicht in de hub (gelegen aan de overzijde van de Beesdseweg)
- de groene ruimte dichtbij de ensembles is gericht op collectief gebruik
- het gebied heeft een landschappelijk ingerichte rand, die aansluit op de omgeving
- er worden goede verbindingen voor langzaam verkeer gerealiseerd naar de andere buurten





beeldkwaliteit

Beeldkwaliteitskader bebouwing

De Stationsomgeving wordt een unieke wijk binnen Culemborg. De combinatie van functiemenging en de bebouwingsdichtheid is nieuw. Dat ga je merken, dat is 'on-Culemborgs', juist omdat het er nog niet is. Dat Culemborg hiervoor kiest past bij een stad die zich kenmerkt door haar eigenzinnige en vooruitstrevende houding. Maar we bouwen wel voort op de bestaande kijk op de stad, want het is belangrijk dat de nieuwe bewoners, de Culemborgers, zich er thuisvoelen.

Culemborg is een stad bestaand uit wijken en buurten van vele verschillende stedenbouwkundige periodes met elk hun eigen identiteit en ruimtelijke kenmerken. De Stationsomgeving is hier weer een nieuwe toevoeging aan met een eigen identiteit en een aantal ruimtelijke kenmerken die we in Culemborg nog niet hebben. De nieuwe bewoners en gebruikers zullen Culemborg in de Stationsomgeving herkennen in de volgende aspecten:

1. het groen
De Stationsomgeving wordt een groene wijk, in de openbare ruimte is veel plek voor groen, temeer doordat er geen geparkeerde auto's in de straat staan. Een groene wijk, niet alleen vanwege de voordelen voor gezondheid, klimaatadaptatie en biodiversiteit, maar ook omdat het past bij Culemborg. Een stad gekenmerkt door haar ligging in het weidse Hollandse rivierenlandschap. Een stad die haar bewoners zelfs aanmoedigd om te plukken van de eetbare bomen en struiken die de openbare ruimte rijk is.

2. de diversiteit
Culemborg is Nederland in het klein, niet een gemiddelde stad, maar eentje met grootstedelijke en dorpse kenmerken tegelijk. Een stad met bijna honderd nationaliteiten. Daar horen verschillende wensen en voorkeuren bij. In de Stationsomgeving is ruimte voor de verschillen. Het stedenbouwkundige raamwerk verzorgt de eenheid, daarbinnen is ruimte voor expressie en uiting van diversiteit.

3. de menselijke schaal
De Stationsomgeving zoekt de verdichting op, deze wordt mede mogelijk gemaakt doordat er ook juist veel vergroend wordt. Zo wordt de wijk gezond en leefbaar. Maar het 'leefbare' gaat ook over 'je prettig voelen', de maat en schaal van je omgeving speelt daarin een grote rol: de menselijke schaal: afmetingen en een omgeving die gebaseerd is op de menselijke zintuigen en gedragingen. Door in de Stationsomgeving juist ervoor te kiezen om de individuele gebouwen te laten spreken, ontstaan er geen monotone straatwanden en wordt de menselijke maat in ieder gebouw gevoeld.

4. de ruimte voor experiment
Culemborg is een stad van pionieren. Of je het nu hebt over de creatieve maakindustrie of duurzame initiatieven. Innovatie heeft een voedingsbodem nodig en in de stad is die voedingsbodem ruimte: ruimte om te ontdekken wat werkt. Daarom zijn er voor de Stationsomgeving geen strak omkaderde voorschriften opgesteld, maar slechts een aantal spelregels. Spelregels die gericht zijn op de samenhang, waarbinnen ruimte is voor experiment.

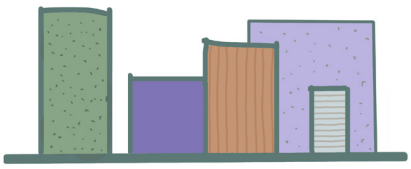
Dit masterplan geeft al een set eerste principes mee voor de gebouwen. Dit is nog geen uitgewerkt beeldkwaliteitsplan maar een eerste voorzet voor uitstraling en ontwerp. In volgende fases kan dit per deelgebied verder uitgewerkt worden. Op de volgende pagina's zijn een viertal thema's omschreven als uitwerking van de beeldkwaliteit voor de Stationsomgeving.



> Culemborgse kwaliteiten als startpunt,
eigenzinnig en vooruitstrevend als ambitie

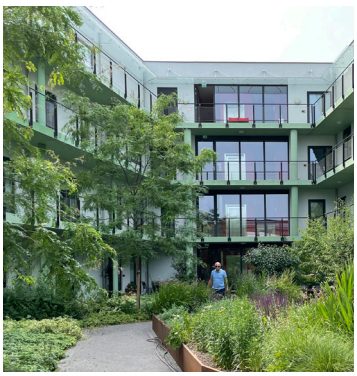
kleurrijk

De buurt is opgebouwd uit een diversiteit aan gebouwen. Elk gebouw heeft zijn eigen architectonische uitstraling, ontsluiting, materialisering, kleur en hoogte. Zo ontstaat een afwisselend beeld, een afwisselende straatwand. Er is geen ritme dat zich herhaalt en nooit twee identieke gevels naast elkaar positioneert. Er is zo ook ruimte voor het experiment: in materiaal, vorm en techniek. Het (beperkt) aantal gebouwen met historische waarde zullen vanzelfspreken opgenomen worden in gevarieerde mix.





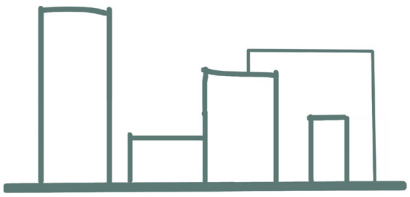






groot naast klein

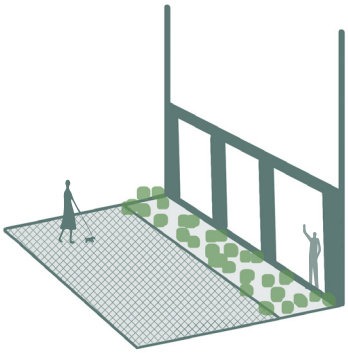
De verschillende functies in de wijk, die gemengd naast elkaar staan, zullen bijdragen aan het afwisselende beeld. De verrassing is altijd om de hoek. Hoog naast laag, smal naast breed. In de Stationsomgeving kan een bedrijfspand prima naast een appartementengebouw staan. Het vraagt wel aandacht voor het dak van de lagere volumes, dat gezien moet worden als de ‘vijfde gevel’ en bij voorkeur groen en natuurinclusief wordt ingericht. Ook vraagt het aandacht voor de brede gevels waarachter geen levendig programma zit, zoals bij bedrijfspanden en hubs. Voor deze gevels is het bovendien belangrijk wat er gebeurt op straatniveau, zie ook de volgende paragraaf ‘stad op ooghoogte’.





de stad op ooghoogte

Hoe gebruikers de wijk beleven wordt in grote mate bepaald door wat zij zien als ze over straat lopen. De stad op ooghoogte. Wat er gebeurt in de plint van een gebouw is bepalend voor het leven op straat. De overgang tussen het gebouw en de openbare ruimte: de ‘drempelzone’. Oftewel, de overgang tussen openbaar en privé. Een goede overgangszone biedt zowel de mogelijkheid voor afstand als voor toenadering. Het maakt het betreden van andermans terrein tot een bewuste handeling. Drempelzones zijn er op verschillende nivo’s: op het nivo van een gebouw en de omliggende openbare ruimte, maar ook op het nivo van een woning en de ruimte voor de voordeur.





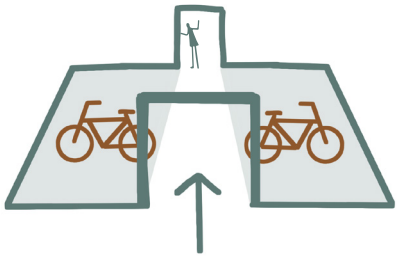






thuiskomen

Hoe je ‘thuiskomt’ is een belangrijk aspect van je woonbeleving. Je komt tenstotte elke dag wel een keertje thuis. In de autovrije wijk kom je waarschijnlijk aan met de fiets of te voet (immers, de auto staat in de hub). Fietsen worden niet op straat geparkeerd maar in het gebouw, niet in de kelder, maar in een prettige, eenvoudig toegankelijke en lichte fietsenstalling, waar het sociaal veilig is, waar je je buren ontmoet. In de gemeenschappelijke fietsenberging is aandacht voor behoeften van verschillende gebruikers: fietsen in een hoog rek, eenvoudig toegankelijke plekken, scootmobiels, bakfietsen, kinderfietsen en oplaadpunten.





fasering

Ontwikkelstrategie

De Stationsomgeving van Culemborg wordt een groene, autoluwe en stedelijke wijk op een plek waar nu nog veel bedrijven gevestigd zijn. Het is een grote opgave om deze wijk ook gerealiseerd te krijgen. Daarom heeft de gemeente voor het plan ook een ontwikkelstrategie opgesteld. Bij de structuurvisie Stationsomgeving (vastgesteld in maart 2023) was al een globale ontwikkelstrategie opgenomen. Voor het masterplan is de ontwikkelstrategie verder uitgewerkt, passend bij de fase in het verfijningsproces.. Dit hoofdstuk geeft de hoofdpunten uit deze ontwikkelstrategie.

Bij de ontwikkelstrategie ligt de nadruk op de westzijde van het spoor, het deel van Pavijen. Daar zitten namelijk nog veel bedrijven met wie uiteenlopende afspraken nodig zijn over hun toekomst voordat er hier woningen kunnen komen. We willen daarom met steeds meer inzicht bekijken hoe we tot realisatie kunnen komen. De ontwikkeling van woningbouw aan de oostzijde, de stadskant, wordt opgepakt met meer losstaande projecten zoals het project Houtvijver.

fasering

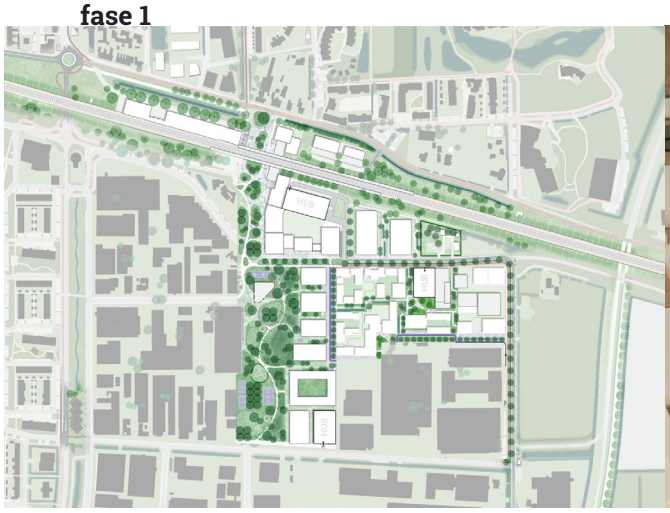
De ontwikkeling van de Stationsomgeving wordt zodanig opgezet dat er binnen een overkoepelende visie ruimte is om variabel te zijn in losse ontwikkelingen. Dit betekent echter niet dat het mogelijk is dat alle kavels in het gebied op ieder willekeurig moment ontwikkeld kunnen worden.
Om op hoofdlijnen richting te geven op de ontwikkeling heeft de gemeente gekeken naar de fasering.
De gemeente ziet op hoofdlijnen twee fases in de ontwikkeling van de Stationsomgeving van elk circa 10 jaar. De gemeente voorziet voor de ontwikkeling van de Stationsomgeving als geheel een periode van 20-25 jaar.

fase 1: start bij het station (2024-2032)
De gemeente heeft een WBI-subsidie aangevraagd voor een eerste fase. De bouw van de laatste woningen binnen die subsidieaanvraag moet uiterlijk in 2032 gestart zijn. De gemeente voorziet de ontwikkeling van de eerste fase in deze periode. Dit is ook de fase waarvoor de gebiedsexploitatie is opgesteld. Het aantal realiseerbare woningen in deze fase komt overeen met het aantal woningen in de subsidieaanvraag.

De ontwikkeling van de Stationsomgeving start rondom het station. Tegen de stationshub aan komt het deelgebied Spoorzone-West, waar ook de supermarkt en de stationsgebonden retail een plek krijgen. Het ligt voor de hand om hier de ontwikkeling van woningen aan de westzijde van het spoor te beginnen. Vanuit Spoorzone-West werken we over het gebied van de voormalige hallen van Gispen naar achteren toe. Hier komt de uitbreiding van het kantoor van Gispen, en het grote stadspark en de woningen die eraan liggen. Zo ontstaat een min of meer gesloten geheel.
Omdat de gemeente de grond heeft kan ze dit goed sturen. De gemeente wil aansluitend graag verder met de aangrenzende ontwikkelingen aan de Parallelweg West. Aan de oostzijde verkent de gemeente met de eigenaar al de mogelijkheden van project Houtvijver en is de transformatie van Panta Rhei al begonnen.

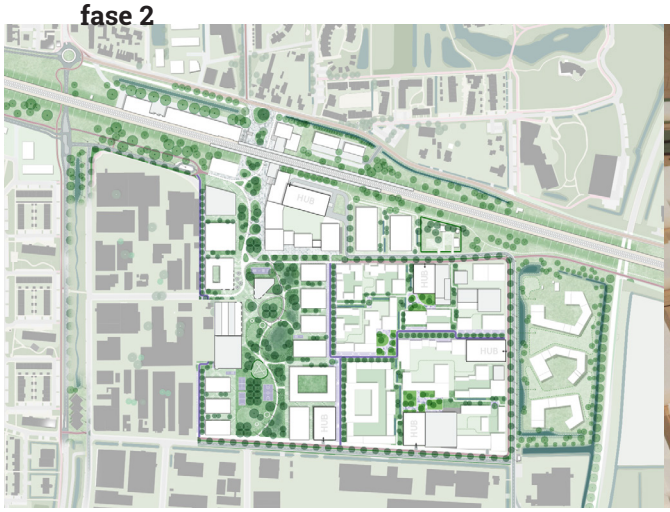
fase 2a en 2b: na 2032
De stroken die langs het toekomstige park liggen zullen op dat moment als eerste aan bod komen om het park mooi af te ronden en om te hoofdinfrastructuur aan te leggen.

fase 1





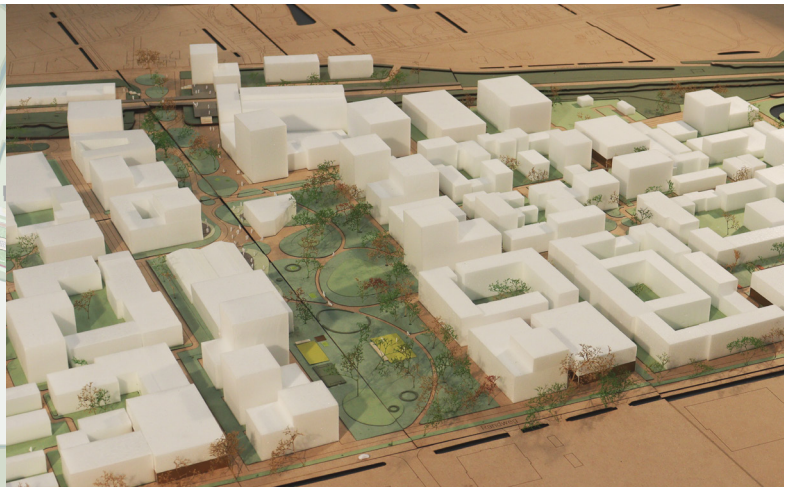
fase 2





fase 3





Inpassing van bestaande bedrijven hoort hierbij tot de mogelijkheden die nader verkend worden. Als de hindercirkels beperkt zijn of beperkt kunnen worden dan kunnen sommige bedrijven hier blijven functioneren als voorheen. Tegelijk zal ook het woongebied in Pavijen-zuid afgerond worden richting de Randweg. Ook hier is inmenging van bedrijven een mogelijkheid.

De gemeente verwacht dat de deelgebieden Pavijen West en Noord later in de tijd tot ontwikkeling zullen komen, wanneer besloten wordt over verdere woningbouw tot 2040. Een van de redenen is dat er vooralsnog geen initiatief komt van ondernemers of marktpartijen uit dat deel. Mogelijk is de business case hier nog niet goed genoeg. Door eerst de zuidkant van het gebied te ontwikkelen en de deelgebieden Pavijen West en Noord als het ware op te sluiten tussen de nieuwe en bestaande woningbouw, kan dit gebied tegen die tijd een waardesprong maken die het wèl interessant maakt voor marktpartijen om hier aan de slag te gaan.

aanpak en rol gemeente: van grof naar fijn

De gemeente werkt in de ontwikkeling van de Stationsomgeving van grof naar fijn. In 2022 is voor de Stationsomgeving een structuurvisie vastgesteld. Met het masterplan wordt er nu weer een nieuwe stap gezet. Hierna volgt de uitwerking van nota's van uitgangspunten voor deelgebieden.

De gemeente pakt op verschillende onderdelen een andere rol in de ontwikkeling van de Stationsomgeving:

1. grondbeleid

De gemeentelijke rol in de gebiedsontwikkeling van de Stationsomgeving is in de basis regievoerend voor het totaal en faciliterend op deelgebied niveau. Mocht de ontwikkeling hierom vragen dan kan de gemeente een actieve rol aannemen. Voor een aantal deelgebieden is dit het geval. Deze rolneming is in overeenstemming met het vastgestelde gemeentelijke grondbeleid. De onderbouwing van de wijze waarop de gemeente haar rol aanneemt in de gebiedsontwikkeling is uitgewerkt in de Ontwikkelstrategie Stationsomgeving. De actieve rol is het meest voor de hand liggend voor de gronden waar Wvg op gevestigd is. De gemeente heeft in dit kader de locatie Gispen al verworven. Bij actieve verwerving van bedrijven heeft de gemeente oog voor een gezonde exploitatie, waarbij de tijdelijke exploitatie kostendekkend is.

2. verplaatsing bedrijven

De gemeente pakt een organiserende en actieve rol bij het verplaatsen en herhuisvesten van de huidige bedrijven. De gemeente pakt een actieve rol bij het wegnemen van hindercirkels ten behoeve van herontwikkeling. De gemeente heeft de locatie Carrier verworven als instrument voor de mogelijke verplaatsing van bedrijven.

3. communicatie en participatie

De gemeente pakt een actieve rol in de communicatie voor het projectgebied als geheel, en een faciliterende rol voor communicatie over de deelgebieden en projecten. De gemeente pakt een actieve rol in communicatie met bedrijven en inwoners van de stad. De gemeente heeft bijvoorbeeld voor het masterplan een participatiedag georganiseerd waar heel Culemborg hier de plannen heeft kunnen bekijken.

4. ruimtelijk en planologisch

De gemeente pakt een actieve rol als het gaat over het overkoepelende RO-kader in de Stationsomgeving waarvoor het voorbereidingsbesluit geldt, waarin de milieucategorieën worden teruggebracht. De gemeente heeft voor de

Stationsomgeving en de aangrenzende kavels een bestemmingsplan aangenomen waar voor de huidige kavels de milieucategorieën teruggebracht zijn. Bij de bestemmingswijziging naar wonen pakt de gemeente een faciliterende en toetsende rol.

5. financiën / gebiedsexploitatie

De gemeente maakt voor de Stationsomgeving ook een gebiedsexploitatie. Deze gebiedsexploitatie omvat een overkoepelende exploitatieberekening van het hele plangebied. Het eindresultaat van de gebiedsexploitatie wordt bepaald door alle resultaten van de gemeente (grondopbrengsten en -kosten) van alle deelgebieden, de planstructuur en het gebiedoverstijgend kostenverhaal tezamen. Met het masterplan en de ontwikkelstrategie vormt de gebiedsexploitatie het kader om deelgebieden te ontwikkelen. We gaan er daarbij van uit dat de ontwikkeling deels actief en deels facilitair zal zijn. Daarom maakt de gebiedsexploitatie onderscheid tussen facilitaire en actieve deelgebieden.

In de gebiedsexploitatie is de Woningbouw Impuls subsidie van het ministerie van BZK en de bijdrage van de provincie opgenomen. Rekening houdend met deze subsidie/ bijdrage sluit de gebiedsexploitatie met een tekort. Voor projecten met een tekort/verlies moet de gemeente een voorziening treffen ter grootte van het geraamde tekort.

6. nieuwe businesscases

Voor de governance van de energievoorziening is het belangrijk dat er één regisserende partij is. De rol van de gemeente Culemborg daarin, of de verhouding daartoe kan op verschillende manieren worden ingevuld. Er zijn verschillende scenario's denkbaar, die na het masterplan worden uitgewerkt, voordat er een keuze wordt gemaakt. De mobiliteitstransitie is hard in beweging. We willen flexibel blijven om in de toekomst mee te kunnen bewegen. We gaan daarom een roadmap maken hoe we dat doen. Voor het organiseren van het eigendom en functioneren van de hubs, de governance, zijn diverse scenario's denkbaar. Die gaan we in die roadmap verkennen en uitwerken.

7. **kaderstelling en spelregels**

De gemeente pakt een kaderstellende en faciliterende rol bij de herontwikkeling van deelgebieden. Voor de Stationsomgeving als geheel heeft de gemeente dit masterplan opgesteld. Voor de verdere ontwikkeling stelt de gemeente Nota's van Uitgangspunten op voor deelprojecten.

Placemaking

In de Stationsomgeving zetten we ‘placemaking’ in: Voordat we gaan bouwen, geven we alvast bekendheid aan de Stationsomgeving, zowel bij (potentiële) inwoners als (potentiële) bedrijven/ondernemers. Het doel is om van de Stationsomgeving al in de aanloopfase een bekende en geliefde plaats te maken van en voor Culemborgers.

In de Stationsomgeving moet straks een levendige en gemengde woon-werkwijk ontstaan. Die is er niet in één keer, maar deze moet langzaam groeien. Placemaking is een belangrijke eerste stap in de fasering. Met een combinatie van tijdelijke en langdurige ingrepen wordt het gebied bekend. Hiermee wordt meerwaarde gecreëerd en een bijdrage geleverd aan de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

Placemaking gaat uit van de filosofie dat het maken van een plek draait om mensen, niet om stenen. We maken de Stationsomgeving met de mensen in Culemborg en in Pavijen. Placemaking is per definitie maatwerk. Voorafgaand én tijdens de bouw organiseren we acties en activiteiten in het gebied, waardoor we mensen naar het gebied trekken en zo de locatie alvast verankeren in het bewustzijn van bewoners en bezoekers van Culemborg. Het doel is om op een positieve manier de nieuwsgierigheid en belangstelling voor de Stationsomgeving aan te wakkeren.

eerste stappen

De komende jaren willen we in een korte tijd een nieuwe dynamiek in de Stationsomgeving op gang brengen. Inzet is om het gebied meer te verankeren in de ‘mental-map’ van inwoners en bezoekers van Culemborg. Hiermee wordt het sneller zichtbaar dat de Stationsomgeving transformeert, zijn er meer kansen voor tijdelijk gebruik in tussenfasen en wordt de marktwaarde van de toekomstige ontwikkelingen vergroot.

De strategieën om verder invulling aan placemaking te geven zijn:

1. de inzet van lokale ambassadeurs
Verschillende creatieve bedrijven in de Stationsomgeving zijn van grote waarde. Deze dragen nu al bij aan de doelen van placemaking door bezoekers naar het gebied te trekken, activiteiten te organiseren en door zelf bezoekers aan te trekken. De gemeente gaat verkennen hoe het mogelijk is om deze ondernemingen meer te ondersteunen.

2. kleinschalige ruimtelijke ingrepen
De gemeente gaat met grondeigenaren en partners verkennen of het mogelijk is lokaal al nieuwe verbindingen te maken. Ook kan verkend worden of er plaatselijk al groen aangeplant kan worden en verblijfsruimtes gecreëerd kunnen worden.

3. het stimuleren van verschillende initiatieven uit de stad, de regio en het gebied
De gemeente gaat verkennen of het mogelijk is initiatieven uit de stad en de regio te versterken of een plek te geven in de Stationsomgeving.

vervolgstappen

In de Stationsomgeving gaan we deze verschillende strategieën met elkaar combineren. De gemeente maakt hiervoor afspraken en stelt een strategie voor placemaking op. Hierbij is ook aandacht voor de aansturing, de financiën en de samenwerking met verschillende gebiedspartners,

zoals de Omgevingsdienst en de ondernemers in het gebied. Met elkaar gaan we met placemaking aan de slag. Placemaking moet voor iedereen een positief karakter hebben. Niet alleen voor inwoners, maar ook voor ondernemers. Dit willen we doen door samenwerkingen te zoeken en ervoor te zorgen dat het geen negatieve bijeffecten heeft.

proces

Overzicht proces en samenwerking

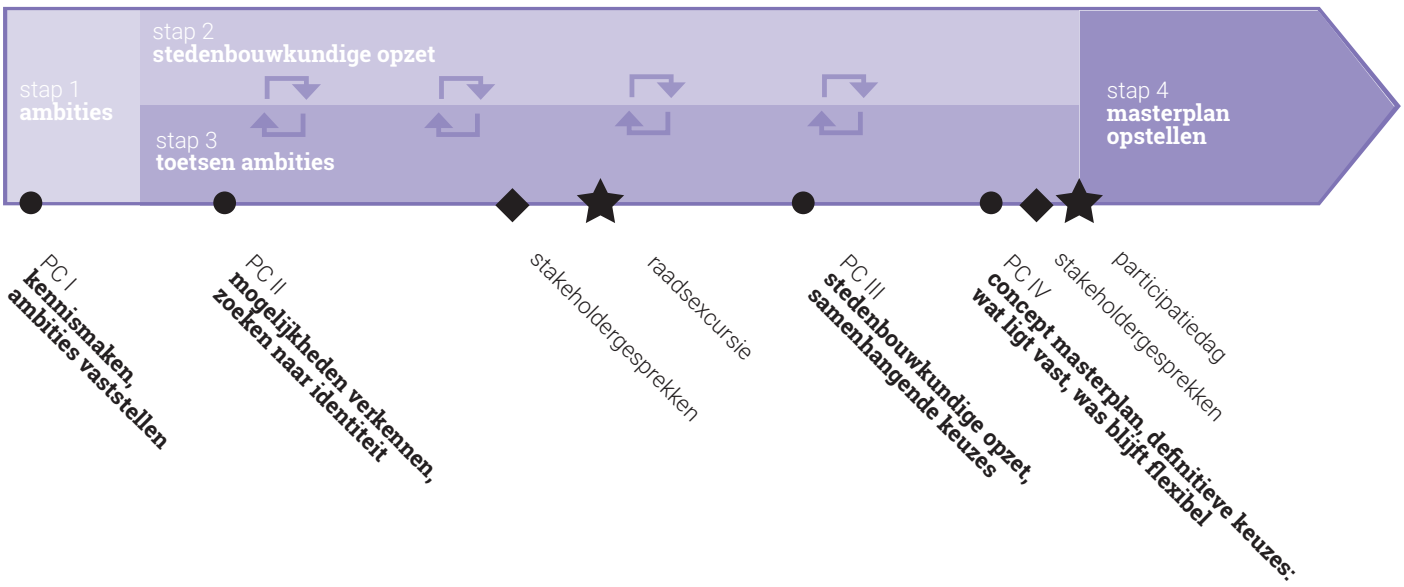
De totstandkoming van dit masterplan is een product geweest van de gehele organisatie van de gemeente Culemborg samen met SVP en Flux.

Om de structuurvisie verder uit te werken tot een masterplan is gekozen voor een ontwerpaanpak door de schaalniveaus heen: stedenbouw, architectuur en landschap. Middels ontwerpend onderzoek is een iteratief ontwerpproces georganiseerd. Een proces waar ruimte is voor divergeren en convergeren: Van 'wat kan allemaal' naar 'wat vinden we goed/wat kiezen we'. Maar ook 'rekenen en tekenen': hoe maken we de ambities maakbaar en haalbaar. Kortom, een integraal ontwerpproces waarin de samenhang tussen keuzes en ontwerpvraagstukken goed geborgd is. Middels pressure cookers – intensieve sessies waar de ontwerpers samen met de gemeente aan het werk zijn gegaan per thema – is vormgegeven aan het gewenste integrale gezamenlijke ontwerpproces.

Daarnaast zijn, gedurende het ontwerpproces, meerdere partijen en stakeholders geïnformeerd en betrokken. Het proces en de output van deze participatie is opgenomen in het participatieverslag masterplan.

Ook de Raad hebben we meegenomen in het proces, onder andere door met hen op excursie te gaan en met elkaar het gesprek te voeren: wat vinden we hier goed en zou ook passen bij Culemborg.

Tijdens de participatiedag zijn de (toekomstige) bewoners en omwonenden betrokken. Het masterplan is ten slotte voor hén, de mensen die in de Stationsomgeving zullen gaan wonen, werken, leren en recreëren. Zij zullen de nieuwe wijk moeten gaan kleuren.





* het masterplan is in samenwerking met de gemeente tot stand gekomen
** stakeholders zijn op verschillende momenten in het proces geïnformeerd en/of betrokken


excursie Raad Zeeburg


excursie Raad Zeeburg


presentatie plannen aan de Raad


tonen maquette aan de Raad

Pressure cooker

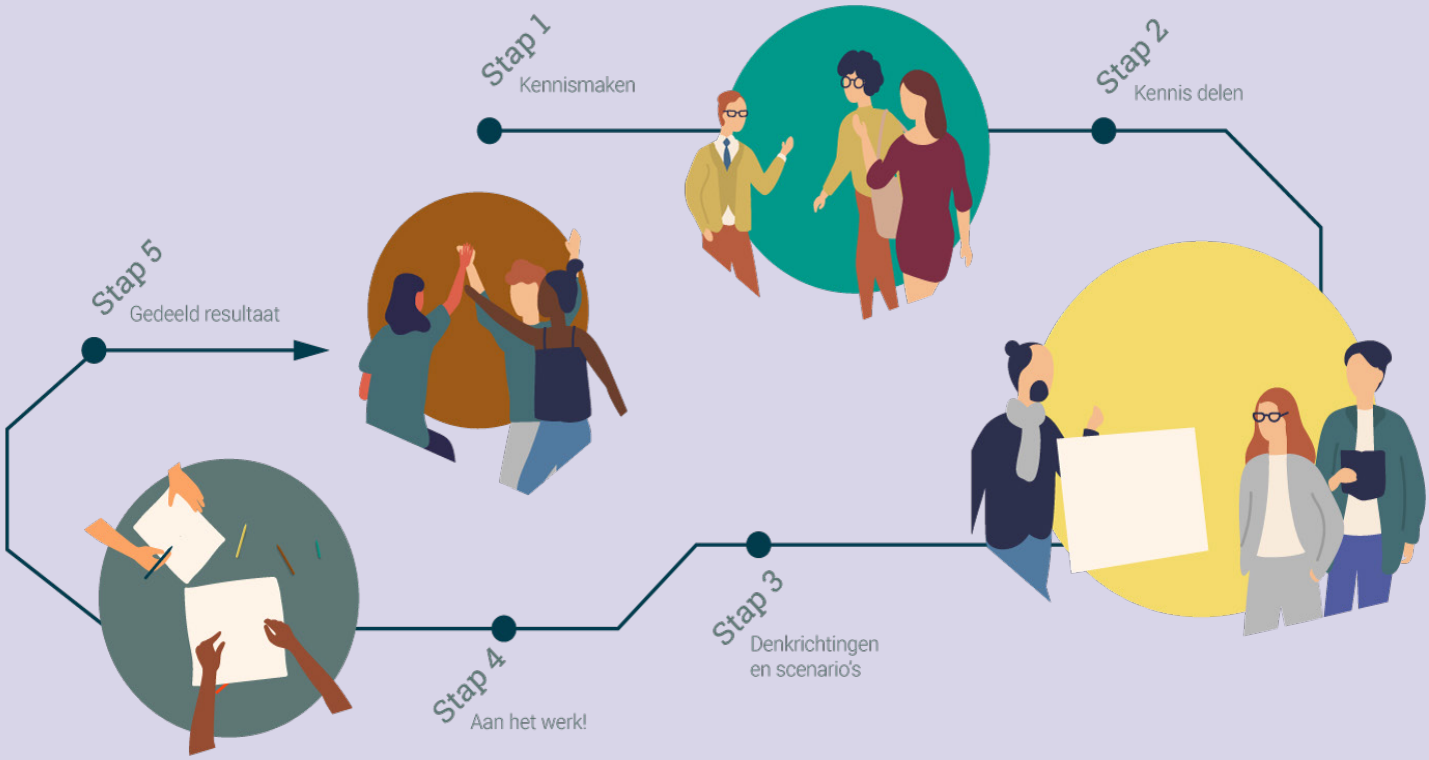
De pressure cooker methodiek is een specifiek manier om een workshop in te richten. Het is erop gericht om iedereen te 'horen'. Zo lang tot er wederzijds begrip is voor elkaars standpunten. Om het beste te halen uit alle partners die betrokken zijn. Met als resultaat een opgave die echt integraal benaderd is.

Pressure Cooker I
We maakten met lekaar kennis, hoorden wat iedereen belangrijk vindt, vanuit zijn/haar vakgebied, voor de Stationsomgeving. Waarden zoals: thuisvoelen, groen, sociale cohesie, trots en avontuurlijk.
Ook gingen we samen aan de op zoek naar de identiteit van de Stationsomgeving. Op welke manier past het enerzijds bij Culemborg en wat is het eigen karakter van de toekomstige wijk. Hoe kunnen we gebruik maken van de huidige plekken (en mensen) waar emotie zit.

Pressure Cooker II
Ter voorbereiding van deze pressure cooker maakten de ontwerpers drie ruimtelijke scenario's voor de Stationsomgeving. In de workshop werden die getoetst op identiteit, realiseerbaarheid (eigendomsgrenzen en faseerbaarheid) en de diverse ambities zoals opgenomen in de structuurvisie. Aan het einde van deze workshop werd een voorkeursscenario geselecteerd, met tal van aandachtspunten, die voor de ontwerpers de basis vormde om verder uit te werken.

Pressure Cooker III
In deze workshop werd er de verdiepingsslag van het ruimtelijk ontwerp onder de loep genomen. Zoals de openbare ruimte: wat zijn de karakters van de verschillende ruimtes. Aan de hand van moodboards is gezamenlijk een sfeer geschetst. Ook is er ingezoomd op de praktische ruimtereserveringen in de openbare ruimtes, met namelijk belangrijk voor de straatprofielen. Daarnaast zijn de verschillende beoogde woonsferen nader verkend. Welke ruimtelijke kenmerken passen bij het beoogte karakter van de Stationsomgeving: hoe woon je daar en hoe leef je samen.

Pressure Cooker IV
De laatste workshop was erop gericht om het plan te toetsen op alle gestelde ambities. Op realiseerbaarheid, is er ruimte voor het beoogde programma. Op faseerbaarheid, en nadenken over hoe de wijk in elke fase een aantrekkelijke plek is. Op de doelgroepen: hoe gaan zij hier wonen. Is er voldoende balans tussen plekken met reuring en plekken met rust. Op welke manier kun je verschillend programma, wonen én werken, combineren, welke randvoorwaarden zijn daar voor nodig. Op duurzaamheid, mobiliteit en klimaatadaptiviteit. En welk duurzaam energiesysteem past daarbij, maar is ook passend voor de toekomst.



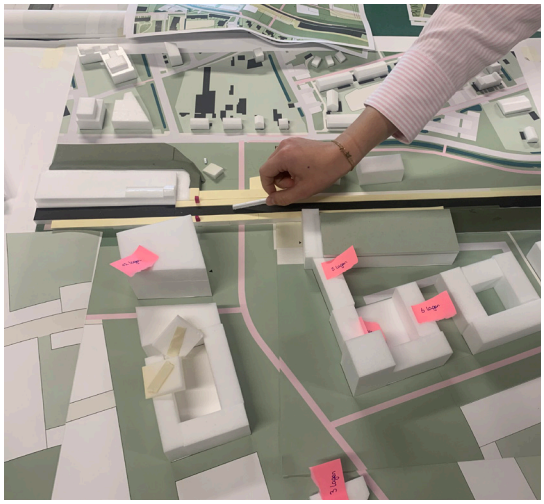
Elke pressure cooker wordt gekenmerkt wordt door 5 stappen. Het is belangrijk om eerst uitgebreid kennis te maken. Elkaars dromen, ambities en drijfveren te leren kennen. En vervolgens op zoek te gaan naar gedeelde dromen en ambities. Daarna zorgen we dat iedereen op hetzelfde kennisniveau komt. Vervolgens onderzoeken we verschillende mogelijkheden en oplossingsrichtingen. We doen dit samen om zo ook ieders kennis goed in te zetten. Als laatste stap gaan we de trechter in en optimaliseren we totdat iedereen tevreden is. En last but not least, een goed resultaat moet gevierd worden!

Beeldverslag pressure cookers
















PARK GISPEN EN POCKETPARKEN
· Wat is het hoofdkarakter?
· Hoe verhouden de pocketparken zich tot park Gispen?




ONTMOETING OP DAK, URBAN FARMING GEZONDHEID
Grote gronstructuren + spelen
RAW




analyse van de plannen

Participatie

Door participatie ‘maken we de stad’ samen met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden . Dat doen we door hen vroegtijdig te vragen om mee te denken en doen bij de plannen voor Culemborg. Dat deden we bij de structuurvisie en nu ook bij het Masterplan.

Na de vaststelling van de structuurvisie startten we met de vertaling van deze ambities naar een uitwerking van de hoofdstructuur van het gebied. Deze leggen we vast in het Masterplan Stationsomgeving. Om alle betrokkenen bij de ontwikkelingen in de Stationsomgeving van Culemborg een kans te geven mee te denken over het Masterplan, organiseerden we een aantal participatiebijeenkomsten. Daarnaast zetten we ook onze online participatietool Platform Culemborg in. Zo’n 600 betrokken Culemborgers deden tussen 18 en 28 januari 2024 mee aan de participatie.

participatiebijeenkomsten

We kozen voor een aantal fysieke participatiebijeenkomsten als offline participatie-instrument. Naast het organiseren van een grote participatiedag organiseerden we zeven themabijeenkomsten met verschillende belanghebbende partijen. En ook organiseerden we een beeldvormende avond voor de gemeenteraad. In totaal namen ruim 300 Culemborgers deel aan de fysieke bijeenkomsten. De insteek voor de beeldvormende raad en de participatiedag hadden hetzelfde karakter: een informatiemarkt waar men kon rondlopen, informatie ophalen en meedenken en -doen op allerlei thema’s die spelen in de Stationsomgeving. Op beide bijeenkomsten vertelden we het verhaal van de Stationsomgeving aan de hand van 14 hoofdstukken.

participatieniveau

We kennen in Culemborg vier verschillende niveaus van participatie: meeweten, meedenken, meewerken en meebeslissen. Het niveau van participatie waar hier voor kozen was meeweten en meedenken. De verhouding was 70% meeweten (informeren, toelichten, gericht inhoudelijke vragen stellen en overbrengen van informatie) en 30% meedenken (kiezen tussen voorbeelden, zelf schetsen en stickers plakken). Per thema verschilde de vorm. Hoofdvragen bij de thema’s waren: Wat willen we op dit thema zeggen, welke keuzes zijn er gemaakt, hoe is dat verwerkt in het Masterplan, wat betekent dit voor inwoners?

enquête

Voor de online participatie zetten we via Platform Culemborg een enquête van 22 vragen uit. Dezelfde vragen die tijdens de participatiedag en de beeldvormende avond voor de raad zijn voorgelegd. Op het participatie platform zijn ruim 3000 Culemborgers geregistreerd. Ruim 10% daarvan, namelijk 338 respondenten, vulde de enquête in.

ondernemers

We organiseerden geen aparte participatiebijeenkomst voor ondernemers. Gezien de specifieke impact van het Masterplan op sommige individuele bedrijven, gaven we er de voorkeur aan om dit in aparte 1 op 1 gesprekken te doen. We informeerden de ondernemers van Pavijen op een ondernemersavond wel over de voortgang op het proces van het Masterplan Stationsomgeving, met daarbij een uitnodiging om naar de participatiedag te komen.

jongeren

Speciale aandacht gaat nog naar de jongeren, de toekomstige bewoners van stad. In samenwerking met de VO-scholen richten we voor hen een apart spoor in zodat ook zij mee kunnen denken.

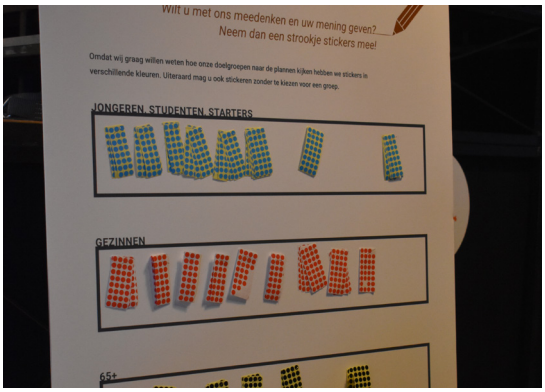
input

Van alles wat er meegegeven is op de negen bijeenkomsten plus de resultaten van de enquête maakten we een participatieverslag. Dat is als bijlage bij het Masterplan bijgevoegd. Het was een heel uitgebreid participatieproces waaraan veel Culemborgers hun tijd en aandacht gaven. Met al deze waardevolle input gaan we de volgende fase, de uitwerking van de Nota's van Uitgangspunten, in waarbij we zorgvuldig bepalen wat we wel en niet kunnen verwerken van alles wat is opgehaald aan input uit de stad.

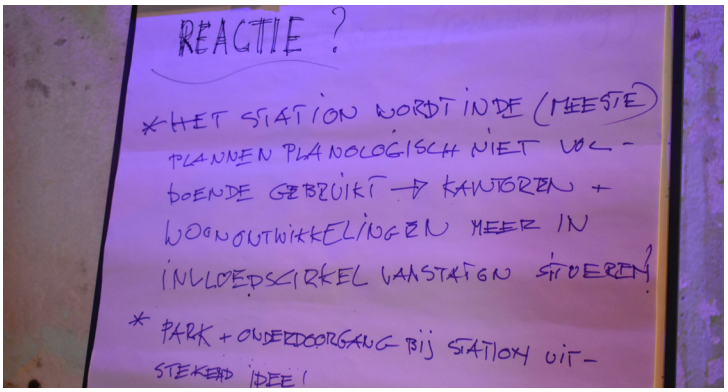
beeldverslag participatiedag










REACTIE ?
* HET STATION WORDT IN DE (MEESTE) PLANNEN PLANOLOGISCH NIET VOL-DOENDE GEBRUIKT → KANTOREN + WOONONTWIKKELINGEN MEER IN INVLOEDSCIRKEL VAN STATION STUREN!
* PARK + ONDERDOORGANG BIJ STATION UIT-STEKEND IDEE!






de gelderlandfabriek

