Wijzigingendocument structuurvisie Stationsomgeving

Aangepast: Versie 1 maart 2023

In de definitieve structuurvisie (versie november 2022) zijn ten opzichte van de concept structuurvisie (mei 2022) onderstaande zaken aangepast. Aanpassingen zijn gedaan naar aanleiding van de participatie met de stad, ingediende zienswijzen, voortschrijdend inzicht in de planvorming en verdere afstemming van de plannen met onder meer de afdeling maatschappelijke opgave binnen de gemeente Culemborg.

Algemeen

Verspreid enkele tekstuele verbeteringen / correcties
Update van referentiebeelden

Droom

Tekst toegevoegd nav. Beleids-input Sociaal & Maatschappelijk:
De Stationsomgeving is een gemengde wijk waar jonge en oude inwoners naar elkaar omkijken. De bewoners zijn niet eenzaam en zorgen voor elkaar als dat nodig is. De woonvormen in de wijk en de structuur van de wijk maakt dat mensen elkaar ontmoeten en een gemeenschap vormen. We zijn er trots op dat er ook ontwikkelingen in de wijk zijn voortgekomen uit initiatieven van inwoners.

Hoofdstuk 2 en 3

Enkele steekwoorden gericht op gezondheid en samen-leven toegevoegd in de doelen en ambities.

Paragraaf 2.2.1 Stedelijk weefsel

De naam van de molen is gecorrigeerd

Paragraaf 4.1.3 water

Meer tekst over hergebruik regenwater toegevoegd

Het is de ambitie om het reguliere regenwater dat valt in het gebied lokaal te laten infiltreren en ook lokaal weer te gebruiken. Hiervoor maken we voldoende ruimte voor waterberging en -infiltratie.

Paragraaf 4.3.2 commerciële functies

Zin gewijzigd.

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

Nieuwe zin:
Per locatie wordt gekeken hoe bedrijven die ook passen in een stedelijk woonmilieu behouden kunnen blijven in het gebied.

4.5 Verkeersstructuur

[…] *Autoverkeer, fietsverkeer en voetgangers worden zo veel mogelijk van elkaar gescheiden.*

4.5.1 Langzaam verkeer routes

Tekst toegevoegd:

In de uitwerking kijken we ook buiten de grenzen van de Stationsomgeving zelf en onderzoeken we of de fiets- en wandelverbindingen binnen de Stationsomgeving ook aansluiten op logische en veilige routes daarbuiten. Een aandachtspunt genoemd in de participatie is de route van het station naar Terweijde over de Meerlaan-Beethovenlaan en de oversteek van de Rijksstraatweg.

4.5.3 Autoverkeer

Tekst op onderdelen gewijzigd

- Ontmoedigen auto gewijzigd in stimuleren voetgangers en fietsverkeer;
- Zo min mogelijk autoverkeer in de wijk genuanceerd tot zo min mogelijk *doorgaand* autoverkeer in de wijk
- Toelichting over aansluiting op Wethouder Schoutenweg, Randweg en Parallelweg West op onderdelen aangepast naar aanleiding van lopende uitwerking verkeersstructuur. Zie tekst hieronder.
- Zorgverleners specifiek genoemd bij autoverkeer vanuit Culemborg, ook op andere plaatsen.

Aansluiting op Wethouder Schoutenweg

Voor fietsers komt er een veilige en overzichtelijke oversteek vanuit Pavijen naar het fietspad ten noorden van de Wethouder Schoutenweg. De bus rijdt vanaf de Wethouder Schoutenweg naar het station en weer terug naar de Wethouder Schoutenweg. Voor de huidige Ovonde zoeken we op integrale wijze naar de beste en meest veilige oplossing. Het streven hierbij is dat de fietsroute helder en veilig is, dat er een prettige en veilige oversteek is voor voetgangers en dat het autoverkeer goed kan doorstromen. Bestemmingsverkeer voor de nieuwe wijk kan het gebied ook bereiken vanaf de Wethouder Schoutenweg. Maatregelen worden genomen om te voorkomen dat verkeer zonder bestemming in de Stationsomgeving door de wijk rijdt. Daarom wordt voorkomen dat verkeer direct vanaf de Wethouder Schoutenweg naar de nieuwe rotonde op de provinciale weg kan rijden.

In de Parallelweg West komt een knip voor autoverkeer. Deze knip maakt het ook mogelijk de Ovonde te vereenvoudigen en veiliger te maken. In de uitwerking wordt onderzocht hoe dit het beste kan worden ingevuld.

De Randweg is niet breed genoeg om veel verkeer aan te kunnen. De Randweg blijft voorlopig vooral in gebruik voor verkeer van de aangelegen bedrijfspanden. In de uitwerking wordt gezocht naar een invulling waarbij er zo min mogelijk doorgaand autoverkeer over de Randweg gaat rijden.

Het doel is om voor zowel auto's als fietsers een heldere structuur te maken. Aandachtspunt in de uitwerking is de beschikbare ruimte bij de kruising van de Randweg met de Wethouder Schoutenweg.

Agrarisch verkeer

In de uitwerking is er aandacht voor agrarisch verkeer dat nu over de Parallelweg West vanuit het zuiden naar de pont aan de noordzijde van Culemborg rijdt.

5.2.2 wonen en werken

De volgende zin toegevoegd:

De inzet van de visie is dat we bedrijfsfuncties uit Pavijen die verenigbaar zijn met wonen graag in het gebied willen behouden.

5.2.3 functies

De volgende zinnen/alinea's toegevoegd:

Ook wil de gemeente voorkomen dat de komst van voorzieningen in de nieuwe wijk ten koste gaan van het voorzieningenniveau in bestaande wijken.

Zorg

Voor de Stationsomgeving wordt onderzocht welke zorgvoorzieningen passend zijn in het gebied. Denk hierbij bijvoorbeeld aan zoals fysiotherapie, huisarts, apotheek en andere zorgvoorzieningen. Uit input van huisartsen in Culemborg blijkt dat er ruimte is voor een extra huisarts in Culemborg. De Stationsomgeving is daarvoor een geschikte plek. De gemeente blijft met huisartsen in overleg, om te zoeken naar een mogelijke plek in de Stationsomgeving (al dan niet eerst tijdelijk).

Sport en bewegen

In de Stationsomgeving komt veel ruimte voor sport en bewegen. Dat kan in of op (publieke) gebouwen of in de openbare ruimte. Binnen de kaders van het leisurebeleid van de gemeente Culemborg is er ook ruimte voor commerciële sportvoorzieningen zoals fitnessruimtes en sportscholen in de plinten van gebouwen. Mogelijk kan hier ook de verbinding gezocht worden met zorgvoorzieningen.

Onderwijs

[…] Ook onderzoeken we of er vraag is voor een basisschool in het gebied. Een eerste verkenning lijkt er op te wijzen dat het aantal te verwachten kinderen prima opgevangen kan worden door de bestaande scholen. De wijk zal langzaam groeien en in de start worden er nog relatief weinig gezinnen verwacht in de Stationsomgeving door de gewenste mix van doelgroepen. Om die reden is de inschatting op dit moment dat de aantallen kinderen jaarlijks te laag zijn om een school te legitimeren. Basisonderwijs in de Stationsomgeving kan echter ook een kans bieden voor realisatie van onderdelen van het Integraal Huisvestings Plan.

Voorzieningenniveau Culemborg

Voor alle soort voorzieningen geldt dat de gemeente gedurende de realisatie van de Stationsomgeving in het vernieuwen van beleid rekening zal houden met de komst van nieuwe bewoners.

5.2.4 leefbaarheid en collectiviteit

In lopende tekst kopje gedeelde ruimten toegevoegd (tekst vrijwel gelijk gebleven)

Tekst toegevoegd:
Uitgangspunt is dat pakketten worden bezorgd in centrale afgifteruimtes in de wijk.

5.2.5 openbare ruimte

Tekst toegevoegd over groen nav. participatie:

Groen netwerk als drager van de wijk

Groen wordt een belangrijk ingrediënt van de nieuwe wijk. Om op deze plek een aantrekkelijke en leefbare wijk te maken is een groene leefomgeving een van de belangrijkste voorwaarden. De ruggengraat van het plan wordt daarom gevormd door een netwerk van groene paden en linten door

de nieuwe wijk. In de participatie zijn door bewoners veel suggesties genoemd voor het groen in de Stationsomgeving. De ambitie is om deze suggesties te verkennen in de uitwerking van de wijk:

- *Boomgaard / fruitbomen voor algemeen gebruik*
- *Diervriendelijk groen met ruimte voor egels, vogels, insecten en andere dieren. Ook door middel van bijvoorbeeld nestgelegenheden in gebouwen*
- *Groen als aanleiding voor bewegen en ontmoeten*
- *Groen met speelgelegenheid voor kinderen in alle leeftijden*
- *Varieer in locaties voor ecologisch groen, speelgroen en kijkgroen*
- *Gedeelten van het groen in collectief beheer van omwonenden*
- *Watertappunten*
- *Kleine moestuinen (bijvoorbeeld in hoge bakken)*

<u>Kengetal voor groen</u>

Omdat groen in de wijk een dragend onderdeel van deze visie is, willen we de groene inrichting voor de loopduur van het project stevig borgen. In uitwerking van de structuurvisie in een Masterplan wordt de hoeveelheid groen in het gebied gekwantificeerd, bijvoorbeeld in de vorm van hoeveelheden groen per woning. Daarbij is er aandacht voor alle soorten groen, waaronder parken, groene routes tussen woningen, water, privé groen en (semi)-collectief groen. Hiermee wordt de hoeveelheid in deze stedelijke woonwijk geborgd.

<u>Bewoners betrekken bij inrichting openbare ruimte</u>

Om eigenaarschap en betrokkenheid te vergroten onderzoeken we manieren waarop bewoners betrokken kunnen worden bij de inrichting van de openbare ruimte. Dit kan door middel van participatie maar mogelijk ook door bewoners van een straat een eigen budget te geven.

<u>Beheer openbare ruimte</u>

De Stationsomgeving wordt een groene wijk met veel openbare ruimte. Dit vraagt op de lange termijn een inspanning voor beheer en onderhoud. Bij de verdere uitwerking van het project wordt onderzocht hoe dit ingevuld kan worden. De gemeente kan dit doen maar ook bewoners kunnen worden betrokken bij beheer en onderhoud.

5.3.1 woningcategorieën

Tekst toegevoegd:

<u>Kansengelijkheid</u>

De inzet van de visie om bij te dragen aan kansengelijkheid op de woningmarkt. In de stationsomgeving worden woningen gebouwd voor een brede doelgroep waarbij de helft van de woningen wordt gerealiseerd in de categorie betaalbaar. Hiermee bieden we een brede groep bewoners kansen op een woning. Daarbij hebben we bijzondere aandacht voor ouderen én voor jongeren die het moeilijk hebben in de huidige woningmarkt.

We maken woningen waar ouderen en zorgbehoevenden thuis kunnen blijven wonen en zorgen dat er ruimte is voor zorgverleners in de buurt.

Tekst gewijzigd. Een verkenning in een massastudie laat zien dat de gezochte dichtheid en het omschreven woonmilieu vraagt om circa 80-90% appartementen.

We gaan uit van een woningbouwprogramma dat voor circa 80-90% uit appartementen bestaat en circa 10-20% grondgebonden woningen.

5.3.2 Doelgroepen

Tekst gewijzigd.

Oude tekst:

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

Nieuwe tekst:

<u>Kwetsbare doelgroepen</u>

De stationsomgeving moet geschikt zijn voor mensen die zorg aan huis nodig hebben. In de uitwerking kan gekeken worden of dit verspreid door het gebied mogelijk is of dat het wenselijk is om zorgwoningen te realiseren op specifieke locaties. Ook wordt er aan gedacht om locaties te realiseren waar bijvoorbeeld jonge mensen met een lichte vorm van begeleiding zelfstandig kunnen moeten wonen. Vanwege de benodigde begeleiding is het aan te bevelen om dit te clusteren.

Daarbij moet goed gekeken worden naar de bereikbaarheid van locaties voor fiets, auto en openbaar vervoer. Ook moet worden gekeken naar veiligheid. In verband met externe veiligheidseisen is het niet mogelijk om in het invloedsgebied van het spoor mensen te huisvesten die niet zelfredzaam zijn.

[…]

Voor ouderen met een kleine portemonnee willen we mogelijkheden onderzoeken voor kleinschalige gedeelde woongebouwen zoals bijvoorbeeld een Knarrenhof. Voor jongeren die nu een zwakke positie hebben op de woningmarkt zoeken we naar oplossingen op maat.

5.3.3 Sociale huur

Zin toegevoegd:
Wanneer er behoefte is aan een bepaald type woning in de sociale sector dat niet past in de portefeuille van betrokken corporaties dan is verhuur door marktpartijen voor de gemeente bespreekbaar. Denk daarbij bijvoorbeeld aan studio's of starterswoningen. Daarbij zal de gemeente wel afspraken maken over de duurzame beschikbaarheid van woningen in het juiste segment en eventueel eisen stellen over toewijzing van woningen.

5.4.3 deelmobiliteit en parkeren

Autogebruik *ontmoedigd* gewijzigd in *niet gestimuleerd*

Tekst toegevoegd:
Door te kiezen voor gebiedsgerichte parkeervoorzieningen kunnen we meer inspelen op veranderende vraag. De beschikbare capaciteit is open beschikbaar voor de hele buurt."

Tekst gewijzigd. Preciezer geformuleerd wanneer parkeren in bouwblokken zelf mogelijk is.
Op plekken waar woongebouwen bereikbaar zijn voor autoverkeer kan de vraag opkomen om op die locatie toch bij het gebouw zelf een parkeervoorziening te realiseren. In beginsel is dat niet mogelijk in de Stationsomgeving. Bij uitzondering is een gebouwde parkeervoorziening in het bouwblok zelf mogelijk aan de randen van het plan, op een locatie die al bereikbaar is voor autoverkeer en/of als het past bij de doelgroep van de ontwikkeling. Denk hierbij aan zorgbehoevende bewoners.

In de plannen is aandacht voor loopafstanden en goede, toegankelijke en veilige looproutes van woningen naar parkeervoorzieningen. Voor laden/lossen, hulpdiensten en zorgverleners komen er parkeermogelijkheden dichter bij de woningen.

Tekst gewijzigd. Tekst over nieuwe parkeernormen aangepast aan de actuele stand van zaken.

<u>Lagere parkeernorm</u>
De doelstelling is om te verdichten met behoud van ruimte voor groen, spelen en verblijven. De stationsomgeving wordt een wijk met een voor Culemborg nog niet bestaande dichtheid en stedelijkheid. Bij een nieuwe wijk hoort ook een nieuw parkeerbeleid. De gemeente werkt momenteel aan het herzien van het parkeerbeleid voor deze omgeving. Dit beleid is nodig om recht te doen aan het karakter van het gebied. Ook helpt het om te zorgen dat de nabijheid van het station en de kansen van deelmobiliteit benut worden. De juiste norm voor dit gebied wordt gebaseerd op onder meer landelijke kengetallen en trendanalyses onder de doelgroepen van de Stationsomgeving. Voor het gebied wordt een parkeernorm gehanteerd die passend is voor een OV-gericht gebied. De verwachting is dat het grootste deel van de bewoners dat hier gaat wonen niet voor een auto kiest als er voldoende alternatieven zijn.

5.5 Duurzaamheid
Tekst toegevoegd om te verduidelijken hoe deze ambities gezien moeten worden ten opzichte van de gebiedsexploitatie.

In deze paragraaf geven we aan ambitieuze doelen te hebben voor de Stationsomgeving. Met de ambities in deze paragraaf lopen we in enkele gevallen vooruit op de huidige wet- en regelgeving. De 'nul-op-de-meter' woning en de beoogde milieuprestatienorm van gebouwen zijn nu nog niet de standaard in het bouwbesluit.

Deze ambities moeten worden waargemaakt in de verschillende deelprojecten van de Stationsomgeving. Omdat de Stationsomgeving een langlopend project is zullen tijdens de looptijd aspecten zoals het bouwbesluit, de technische mogelijkheden en de financiële randvoorwaarden waarschijnlijk nog meerdere keren veranderen.

Deze paragraaf geeft de ambitie en de richting weer. Per deelproject wordt in de Nota van Uitgangspunten toegelicht hoe de ambities op dat moment worden gerealiseerd.

5.5.2 Voorkomen van wateroverlast
Tekst gewijzigd

Het risico op wateroverlast wordt verkleind door te ontstenen, te vergroenen en door meer oppervlaktewater in het gebied toe te voegen.

5.5.3 circulariteit

Tekst toegevoegd. Ambitie over bouwen met hout, grondbalans en restmaterialen bedrijfsbebouwing toegevoegd naar aanleiding van input participatie.

Bouwen met hout:

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.

Grondbalans

In de uitwerking wordt onderzocht of het mogelijk is grond zoveel mogelijk binnen het gebied te houden (gesloten grondbalans).

Restmaterialen bedrijfsbebouwing

Bij de sloop van bedrijfsgebouwen komen er ook veel materialen vrij. Per project kan gekeken worden of deze kunnen worden hergebruik in het gebied.

Paragraaf toegevoegd:

5.5.5 Gezondheid

Duurzaamheid is niet compleet zonder aandacht voor gezondheid. Hierbij kijken we zowel naar de bewoners van de nieuwe wijk als naar bewoners van de rest van Culemborg. Bij het opstellen van de plannen voor de structuurvisie zijn in elke stap gezocht naar maximale mogelijkheden om gezondheid van de bewoners mee te koppelen.

Door wandelen en fietsen centraal te zetten in de mobiliteitsvisie stimuleren we alle inwoners uit Culemborg om te bewegen. Met de ontwikkeling van de Stationsomgeving wordt een stenig bedrijventerrein getransformeerd naar een groene wijk die uitnodigt tot gezond gedrag. In de openbare ruimte komen ontmoetingsruimtes bij groen en water, wordt er voldoende schaduw gecreëerd en voorzieningen voor bewegen. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat een groene omgeving bijdraagt aan gezondheid en geluksbeleving. De visie is er op gericht om een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners te realiseren.

We maken woningen waar ouderen en zorgbehoevenden thuis kunnen blijven wonen en zorgen dat er ruimte is voor zorgverleners in de buurt.

In de uitwerking werken we samen met de team maatschappelijke opgaven van de gemeente om in elke fase de meekoppelkansen voor gezondheid maximaal te benutten.

De gemeente voert overleg met de GGD over de plannen. Daarbij is er onder meer aandacht voor de afstand tussen woningen en wegen en veehouderijen (geur en zoönosen).

Paragraaf toegevoegd:

6.3 Ruimtelijke aandachtspunten

De ontwikkeling van de Stationsomgeving raakt aan veel ruimtelijke aspecten. Dit brengt verschillende risico's met zich mee. Tijdens de visievorming is er op hoofdlijnen gekeken naar een

aantal belangrijke aandachtspunten. We zien daarbij geen situaties die tot een 'no go' voor woningbouw in het gebied kunnen zorgen. In onderstaande paragraaf zijn de hoofdlijnen opgesomd. De impact van de beoogde ontwikkeling op de omgeving is ook beoordeeld in een vormvrije m.e.r.-beoordeling die is uitgevoerd voor deze structuurvisie.

<u>Infrastructuur</u>

De gemeente is met NS en ProRail in gesprek over de lange termijn plannen voor het spoornetwerk. Een uitbreiding van het aantal sporen op het talud is in Culemborg op dit moment niet voorzien. Desondanks gaat de gemeente met NS en ProRail in gesprek over een mogelijke wens om hiervoor ruimte te reserveren in het plangebied.

<u>Energie - warmtevraag</u>

De woningen en andere functies in het gebied zullen uiteindelijk een behoefte hebben aan energie / warmte / koeling. De gemeente verkent in de voorfase actief welke strategie het beste ingezet kan worden om de functies in het gebied van voldoende warmte / koeling te voorzien. Hierbij wordt er rekening mee gehouden dat aan de oostzijde van het spoor al een bestaand warmtenet bestaat.

<u>Externe veiligheid</u>

Externe veiligheid gaat over het risico om te overlijden door calamiteiten. In de Stationsomgeving is het spoor de voornaamste risicobron, omdat over de spoorlijn gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Bij de uitwerking van deelgebieden wordt er nader onderzoek gedaan naar de impact. Voor de locaties aan het spoor en aan de provinciale weg is in het bijzonder nader onderzoek nodig.

<u>Water</u>

De ontwikkeling van het gebied heeft impact op de waterhuishouding. De insteek van het project is om meer oppervlaktewater toe te voegen en om regenwater lokaal te infiltreren. Per saldo zal in het gebied de hoeveelheid verhard oppervlak afnemen waardoor er geen negatieve effecten te verwachten zijn op het watersysteem in de omgeving.

<u>Verkeer</u>

Een belangrijke doelstelling binnen de structuurvisie is het veiliger, robuuster en duurzamer maken van de verkeersstructuur van Culemborg. Maatregelen hiervoor zijn onder meer de herinrichting van de Ovonde, aanleg van een P+R, rotonde op de Provinciale weg en aanleg van een nieuwe fietsverbinding onder het spoor. Hierdoor zal het lokale autoverkeer meer gebruik maken van de Provinciale weg waarmee autoverkeer in Culemborg zelf afneemt. Stromen van auto's, fietsers en voetgangers worden meer van elkaar gescheiden.

Het grootste deel van het visiegebied is momenteel ingericht als bedrijventerrein. De bedrijven trekken nu al veel verkeer aan en in het bijzonder veel vrachtverkeer. In de toekomstige situatie zal de hoeveelheid vrachtverkeer drastisch verminderen. De ontwikkeling van het gebied zal tegelijkertijd ook leiden tot nieuwe/andere verkeersbewegingen. De inrichting van de wijk verleidt bewoners om vaker te lopen of de fiets of het openbaar vervoer te nemen.

In de uitwerking van de plannen worden de ingrepen gemodelleerd in het Culemborgse verkeersmodel. Dit wordt gebruikt om de effecten te kunnen overzien en indien nodig te mitigeren.

Bij de uitwerking van deelgebieden wordt er nader onderzoek gedaan naar de impact van deelgebieden op het gebied van verkeer.

<u>Geuroverlast</u>

Woningen in het gebied moeten beschermd worden tegen geuroverlast. Geur kan afkomstig zijn van bedrijven in Pavijen en het projectgebied en van agrarische activiteiten aan de overzijde van de provinciale weg. De gemeente is al actief aan het inventariseren wat de impact is van bestaande bedrijven op Pavijen en gaat aan de slag met een nieuw bestemmingsplan waarin de bedrijfsmogelijkheden in het projectgebied aangepast zullen worden. Bij de uitwerking van de deelgebieden wordt er nader onderzoek gedaan naar de specifieke impact van eventuele geurhinderveroorzakende bedrijven.

<u>Luchtkwaliteit</u>

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide (NO2), fijnstof (PM10) en zeer fijnstof (PM2,5) bestudeerd. In het plangebied liggen deze achtergrondconcentraties ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden.

Op basis van algemene richtlijnen is ingeschat dat de nieuwe ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Mocht er desondanks sprake zijn van een toename aan stikstofdioxide en/of (zeer) fijn stof als gevolg van de ontwikkeling dan blijven de concentraties nog steeds ver onder de wettelijke grenswaarden zullen liggen. Een goed woon- en leefklimaat is zo gewaarborgd.

<u>Trillingen</u>

Woningen in het gebied moeten beschermd worden tegen overlast door trillingen. Trillingen zullen vooral afkomstig zijn van het spoor. In de visie wordt aan de westzijde van het spoor enige afstand bewaard tot de spoorlijn door de realisatie van het spoorpark op het talud. Bij de uitwerking van deelgebieden wordt er nader onderzoek gedaan naar de impact van trillingen. Voor de locaties aan het spoor en mogelijk aan de provinciale weg is in het bijzonder nader onderzoek nodig.

<u>Geluid</u>

Woningen in het gebied moeten beschermd worden tegen geluidsoverlast. Geluid kan onder andere afkomstig zijn van het spoor, de provinciale weg en bedrijven in en naast het plangebied.

De locatie ligt binnen de bebouwde kom van Culemborg. Dit in combinatie met het feit dat de spoorlijn tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch binnen het projectgebied ligt, zorgt ervoor dat in de bestaande situatie sprake is van een noemenswaardige geluidsbelasting.

Wat betreft de geluidhinder vanuit het spoor, de provinciale weg en de lokale wegen geldt dat dit bij de verdere uitwerking van de plannen verder bestudeerd en uitgewerkt zal worden. Op dat moment worden eventuele maatregelen concreet gemaakt. Door te kiezen voor (semi) gesloten bouwblokken

met een rustige binnentuin kiezen we in deze fase al voor de meest natuurlijke manier om een goede kwaliteit van woon- en leefomgeving te borgen.

Voor de geluidhinder van bestaande bedrijven op Pavijen geldt dat we als gemeente aan de slag zijn met een nieuw bestemmingsplan waarin de bedrijfsmogelijkheden in het projectgebied aangepast zullen worden. Ook hier geldt dat bij de uitwerking van de deelgebieden er daar waar noodzakelijk nader onderzoek gedaan wordt naar de specifieke impact van eventuele geluidhinderveroorzakende bedrijven. Daarbij zal ook de nut/noodzaak van eventueel te treffen (bron)maatregelen worden bepaald en of het noodzakelijk kan zijn het bedrijf te verplaatsen.

<u>Natura 2000 - stikstof</u>

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Wel liggen Natura 2000-gebieden (met stikstofgevoelige habitattypen) in de omgeving van het plangebied:

- *Natura 2000-gebied Lingegebied & Diefdijk-Zuid ligt op ongeveer 5 kilometer afstand;*
- *Natura 2000-gebied Rijntakken ligt op ongeveer 8 kilometer afstand;*
- *Natura 2000-gebied Kolland & Overlangbroek ligt op ongeveer 10 kilometer afstand.*

Met het project wordt een ruimtelijke ontwikkeling voorzien. Het is uitgesloten dat bijvoorbeeld licht of geluid afkomstig van de ontwikkeling op deze grote afstand een Natura 2000-gebied kan verstoren. Wel is het mogelijk op deze afstand effecten op het gebied van vermesting en verzuring optreden als gevolg van stikstofemissie. Stikstofdepositie kan wel op grotere afstand natuurgebieden verstoren. Het is door de verkeersaantrekkende werking van de toekomstige functies niet op voorhand uit te sluiten dat er enige stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied plaats kan vinden.

Tegelijkertijd geldt dat in de bestaande situatie sprake is van gasverbruik door de verschillende bedrijfsgebouwen en een relatief grote hoeveelheid vrachtverkeer. Omdat deze situaties richting de toekomst verdwijnen is het reëel in te schatten dat er voldoende interne salderingsmogelijkheden zijn om momenteel te kunnen stellen dat significant negatieve effecten wat betreft stikstof eveneens zijn uit te sluiten op de omliggende Natura 2000-gebieden. In de verdere uitwerking van de plannen zal hiervoor specifiek onderzoek verricht worden.

<u>Flora en fauna</u>

De verwachting is dat de ontwikkeling van de Stationsomgeving geen schadelijke impact heeft op beschermde soorten. Met de aandacht voor natuurinclusief bouwen wordt ingezet op het verbeteren van omstandigheden voor beschermde soorten

Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt telkens opnieuw gekeken of er mogelijk toch beschermde soorten aanwezig zijn en wordt er indien nodig vervolgonderzoek gedaan naar mogelijke aanwezige beschermde soorten. Mocht uit dit onderzoek blijken dat beschermde soorten in het plangebied aanwezig zijn dan dient een ontheffing Wet natuurbescherming te worden aangevraagd en moeten mitigerende maatregelen worden uitgevoerd.

<u>Bodem</u>

Het project betreft een transformatie van een bestaand bedrijventerrein. De kans op verontreinigingen in de bodem is reëel. Bij de ontwikkeling van deelgebieden is onderzoek nodig om de lokale verontreinigingen in kaart te brengen en indien nodig te saneren.

In de uitwerking wordt onderzocht of het mogelijk is grond zoveel mogelijk binnen het gebied te houden (gesloten grondbalans).

<u>Landschap / Cultuurhistorie / Erfgoed</u>

Het plangebied ligt in het bestaand stedelijk gebied van Culemborg. De gemeente heeft met provinciale subsidie een studie uitgevoerd om de kenmerken van de ondergrond en het landschap in kaart te brengen. De resultaten hiervan worden meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen.

In deze structuurvisie zijn waardevolle gebouwen benoemd die met het project beschermd of versterkt worden zoals de Gelderlandfabriek en enkele karakteristieke panden op Pavijen. Maar er zijn ook structuren benoemd die versterkt worden zoals de spoordijk en de lijnen van de landschappelijke ondergrond.

Deze analyse is besproken in de commissie erfgoed en kwaliteit. Ook de verdere plannen worden besproken in de nieuwe commissie ruimtelijke kwaliteit.

<u>Archeologie</u>

Uit het gemeentelijk archeologisch beleid en het thematische bestemmingsplan 'Paraplu-bestemmingsplan Archeologie' blijkt dat vrijwel het hele plangebied een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft. Voor deze gronden geldt dat onderzoek noodzakelijk is bij bodemingrepen groter dan 1.000 m^2 en dieper dan 30 cm onder maaiveld.

Met de realisatie van de verschillende ambities uit de structuurvisie zullen bodemingrepen uitgevoerd gaan worden die de beschreven onderzoeksgrenzen zullen overschrijden. Dat betekent dat er een onderzoeksplicht geldt. Bij de verdere uitwerking van de plannen in het kader van de planologische procedure archeologisch onderzoek uitgevoerd moeten worden.

Het vrij intensief bebouwde karakter van het plangebied zorgt er voor dat de kans aanwezig is dat de bodem reeds intensief geroerd is. Dit verkleint de kans op aanwezigheid van eventuele archeologische waarden.