Nota van beantwoording zienswijzen

Structuurvisie Stationsomgeving Culemborg

Reg. Nr.: GZDGCB 681508/704121

Inleiding

Structuurvisie ‘Stationsomgeving Culemborg’ is op 24 augustus 2022 gepubliceerd in Het Kontakt en het gemeenteblad. Daarnaast is het ontwerp digitaal raadpleegbaar geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke website. In de periode 24 augustus 2022 tot en met 4 oktober 2022 heeft de ontwerp structuurvisie ‘Stationsomgeving Culemborg’ ter voldoening aan artikel 4 van de Algemene inspraak en participatieverordening Culemborg 2008 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan kenbaar maken aan de gemeenteraad van de gemeente Culemborg. In totaal zijn er drie zienswijzen ingediend binnen de inzage termijn.

1 Zienswijzen

In dit hoofdstuk wordt inhoudelijk ingegaan op de zienswijzen. In totaal zijn er drie zienswijzen ingediend. De zienswijzen worden samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Als de zienswijze leidt tot aanpassing van de structuurvisie worden de wijzigingen onder het kopje conclusie aangegeven en zal voorgesteld worden de ontwerpstructuurvisie overeenkomstig gewijzigd vast te stellen.

1.1 Zienswijze 1

Samenvatting
Indiener geeft aan dat hun pand met meer dan 30 bedrijfsruimtes in het plangebied ligt. Volgens de plannen zal de milieucategorie naar beneden worden bijgesteld. Voor indiener heeft dit consequenties voor de verkoopbaarheid en verhuurmogelijkheden van de units. Indiener gaat niet zomaar akkoord met het verlagen van de milieucategorie en wil hier iets voor terug, namelijk dat er bewoning wordt toegestaan in de units. De units hebben een goede mogelijkheid om op de eerste verdieping te kunnen wonen en het is een toevoeging aan de woningvoorraad. Indiener zal uiteraard zorgen dat aan de bouwvereisten zal worden voldaan in overleg met bouw- en woningtoezicht en de ODR.

Beantwoording
De hele ontwikkeling van de stationsomgeving delen wij op in twee fasen, waarbij geldt dat de focus de komende tien jaar ligt op het realiseren van de (woningbouw)ambities in het gebied van fase 1. Het pand van indiener maakt onderdeel uit van fase 2. Met betrekking tot het verzoek van indiener om woningbouw op het perceel mogelijk te maken geldt dat op dit moment nog niet de ambitie bestaat om in fase 2 aan de slag te gaan met woningbouw. Daartegenover staat dat in de structuurvisie wel wordt vermeld dat als zich kansen voordoen om woningbouw te versnellen, waarbij strategisch slimmere keuzes zijn te maken, de gemeenteraad gemotiveerd af kan wijken van de fasering en hierin andere keuzes kan maken. Wanneer indiener kansen ziet om woningbouw op het perceel te realiseren, vragen wij indiener om zich met een plan bij ons te melden. In lijn met onze werkwijze zullen wij dit plan aan onze intaketafel bespreken en beoordelen in hoeverre wij het plan kansrijk en wenselijk achten. Op basis van onze integrale belangenafweging zullen wij oordelen in hoeverre het mogelijk is om van de fasering uit de structuurvisie af te wijken en aan het initiatief medewerking te verlenen.
Verder klopt het dat we vanwege de woningbouwambities op Pavijen de wens hebben om een nieuw bestemmingsplan op te stellen waarin we de milieucategorieën in het gebied terugbrengen. Het perceel van indiener zal onderdeel uitmaken van het nieuwe bestemmingsplan. De wijze waarop dit gebeurt, wordt nog verder uitgewerkt en zal te zijner tijd ook toegelicht en uitgelegd worden aan de betrokken ondernemers van Pavijen. Indiener zal daarvoor ook een uitnodiging ontvangen. Het uitgangspunt is in ieder geval dat we voor fase 1 van de ontwikkeling toe willen werken naar maximaal milieucategorie 2, een categorie waarnaast de functie Wonen goed mogelijk is. Voor de gronden van fase 2 zetten we in op meer mogelijkheden voor bedrijven. Hoe groter de afstand tot fase 1, hoe meer mogelijkheden we kunnen bieden voor bedrijven. Op die manier kunnen we namelijk een goed woon- en leefklimaat voor fase 1 waarborgen. Wat de inhoudelijke gevolgen voor het perceel van indiener zijn, is op dit moment nog onvoldoende duidelijk. Wij begrijpen daarentegen wel dat het beoogde bestemmingsplan mogelijke gevolgen kan hebben voor de gebruiksmogelijkheden van het perceel en pand van indiener. Zoals gezegd zal indiener vóór de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan geïnformeerd worden over de inhoudelijke gevolgen van het plan en bestaat na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan opnieuw de mogelijkheid om een zienswijze kenbaar te maken.

Conclusie
Deze zienswijze heeft niet geleid tot een aanpassing van de visie.

1.2 Zienswijze 2

Samenvatting

a. Indiener verzoekt om voor het aspect Externe veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet).
b. Indiener verzoekt om voor het aspect Geluid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds).
c. Indiener raadt aan om in het kader van goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten het aspect trillinghinder te betrekken in de structuurvisie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen.
d. Indiener geeft aan dat in de structuurvisie mogelijk percelen zijn opgenomen die in eigendom zijn van ProRail. Deze percelen mogen niet worden gebruikt zonder schriftelijke toestemming van ProRail. De percelen, alsmede de spoorbaan, dienen te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven.
e. Indiener geeft aan dat Bureau Spoorbouwmeester een onafhankelijk adviserend orgaan is voor ontwerp en vormgevingsopgaven binnen de spoorsector. Sinds het ontstaan van het bureau wordt aan en met het Spoorbeeld gewerkt. Het Spoorbeeld daagt alle spoorse partijen uit om vanuit het perspectief van reizigers en omgeving met zorg en ambitie aan de opgaven op en rond het spoor te werken. Indiener verwijst naar de website www.spoorbeeld.nl voor meer informatie over het Spoorbeeld en de voor de gemeente van belang zijnde documenten.
f. Indiener geeft aan dat overwegen een gevaarpunt vormen tussen weg- en spoorverkeer. Er dient contact opgenomen te worden met ProRail indien de voorgestelde visie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen effect kunnen hebben op de bestaande overwegen in de gemeente.
g. Indiener geeft aan dat, in verband met het borgen van de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen, het waterpeil niet mag wijzigen.
h. Indiener geeft aan dat er dient te worden geborgd dat werkzaamheden geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbaan en de bijbehorende voorzieningen.
i. Indiener geeft aan dat er voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan rekening gehouden dient te worden met artikel 19 van de Spoorwegwet.
j. Indiener verzoekt zorg te dragen dat de gronden welke momenteel voorzien zijn van de bestemming Spoorwegdoeleinden of Railverkeer, deze bestemming in de toekomst zullen behouden. Ook verzoekt indiener om geen dubbelbestemmingen mogelijk te maken.
k. Indiener geeft aan dat de binnen het plangebied aanwezige onderstations niet mogen komen te vervallen. Deze onderstations zijn cruciaal voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur. De onderstations dienen tevens te allen tijde bereikbaar te blijven voor onderhouds- en hulpdiensten.
l. Indiener geeft aan dat uit onderzoek blijkt dat, ondanks bewegwijzering, zicht op de hoofdingang van het station de beste manier is om het station te vinden. Indiener vraagt om de zichtlijnen naar het station in stand te houden, om het station vindbaar te houden.
m. Indiener geeft aan dat het van belang is om donkere hoeken en verstopplekken te voorkomen, omdat zien en gezien worden een belangrijke rol speelt in sociale veiligheid.
n. Indiener geeft aan dat reizigers bij voorkeur warm, beschut en comfortabel op het perron op hun trein wachten. Er is helaas niet voldoende wachtgelegenheid voor elke reiziger op het perron. Daardoor is het van belang dat in de omgeving rekening wordt gehouden met de windbeleving op het perron.
o. Indiener geeft aan dat hoogbouw rond het station invloed heeft op de windcirculatie/windstromen. Dit kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing door veranderende windbelastingen. Indiener geeft aan dat hier rekening mee gehouden dient te worden.
p. Indiener geeft aan dat ProRail zich als doel heeft gesteld om in 2030 CO2 neutraal te opereren. Dit betekent dat vele daken en perronoverkappingen zijn of worden voorzien van zonnepanelen. Indiener verzoekt om, bij het maken van plannen, rekening te houden met de schaduwwerking op deze zonnepanelen en indien nodig in contact te treden met ProRail.
q. Indiener verzoekt om, vooruitlopend op de Omgevingswet, ProRail actief te betrekken bij het verder ontwikkelen van bouwplannen in de directe nabijheid van de spoorbaan.

Beantwoording

a. Het is bij ons bekend dat over de spoorlijn gevaarlijke stoffen worden getransporteerd en dat daarmee het aspect externe veiligheid een belangrijk aandachtspunt vormt binnen de herontwikkeling van de stationsomgeving. Wij nemen het advies van indiener dan ook ter harte en zullen dit gebruiken bij de verdere uitwerking van de plannen. In de vast te stellen structuurvisie zullen wij hier ook bij stil staan.
b. In het verlengde van onze reactie onder 'a' geldt ook dat wij het advies van indiener herkennen en erkennen. In de vast te stellen structuurvisie zullen wij het aandachtspunt van geluid van de spoorlijn benoemen.
c. Ook wat betreft het aspect trillingen zijn wij ons bewust dat dit een aandachtspunt vormt voor de verdere planuitwerking. In de vast te stellen structuurvisie zullen wij hier bij stil staan.
d. Het klopt dat er percelen van ProRail binnen het gebied van de structuurvisie liggen. Net zoals voor alle andere percelen in het gebied geldt dat wij vanzelfsprekend geen gronden van derden gaan gebruiken zonder daarvoor toestemming van de eigenaar te hebben. Ook de toegankelijkheid van percelen is van zelfsprekend iets waar wij rekening mee zullen houden.
e. Wij danken indiener voor het delen van deze tip en zullen dit meenemen in de verdere uitwerking van de plannen.
f. In de directe omgeving van het stationsgebied van Culemborg zijn geen situaties van overwegen aanwezig. De eventuele zorgen van indiener kunnen wij op dit punt daarom niet plaatsen.
g. Onderdeel van de ambities voor de stationsomgeving is om meer oppervlaktewater toe te voegen en om regenwater lokaal te infiltreren. Per saldo zal in het gebied de hoeveelheid verhard oppervlak afnemen. Wij hebben daarbij niet het idee dat dit zal leiden tot noemenswaardige veranderingen in het waterpeil. Dat neemt niet weg dat wij bij de verder uitwerking van de plannen ook het aspect water verder zullen verfijnen en daarmee ook eventuele gevolgen voor de omgeving.
h. Wij zijn het met indiener eens dat werkzaamheden in de toekomst geen invloed mogen hebben op de stabiliteit van de spoorbaan en de bijbehorende voorzieningen. Zodra de plannen richting realisatie gaan zullen wij initiatiefnemers, aannemers en andere betrokken partijen hier op wijzen.
i. Wij zijn bekend met artikel 19 van de Spoorwegwet en zullen daar in de verdere uitwerking rekening mee houden.
j. Wij nemen het verzoek van indiener mee in de eventueel te volgen planologische procedures waar gronden van indiener onderdeel van uitmaken.
k. Wij nemen het verzoek van indiener mee in de verdere uitwerking van de plannen.
l. Een belangrijke ambitie van de structuurvisie is om het station van Culemborg en de directe omgeving ervan een upgrade te geven. Dit is een gedeelde ambitie van ons en indiener. Wij gaan er dan ook vanuit dat indiener haar ideeën rondom zichtlijnen bij de verdere planuitwerking blijft delen zodat we onze gezamenlijke ambitie kunnen waarmaken.
m. Wij delen de mening van indiener en nemen dit mee in de verder uitwerking van de plannen.
n. In het verlengde van onze reactie onder 'l' geldt dat wij de stellingname van indiener delen en ervan uit gaan dat indiener samen met ons bij de verdere planuitwerking dit aandachtspunt verder wil uitwerken.
o. Wij beseffen ons dat hoogbouw van invloed kan zijn op het windklimaat van een bepaalde plek. In den lande wordt bij het behalen van een bouwhoogte van 30 meter onderzoek verricht naar dit aspect. Een dergelijke bouwhoogte voorzien wij niet in het projectgebied. Om die reden zien wij windklimaat niet direct als een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen.
p. In het verlengde van onze reactie onder 'l' gaan we ervan uit dat indiener eventuele zorgen op dit punt tijdens de verdere uitwerking met ons zal delen.
q. ProRail vormt voor ons als gemeente een belangrijke partner bij het realiseren van de ambities zoals verwoord in de structuurvisie. Dit komt onder andere tot uiting in het feit dat we inmiddels circa 2 jaar met elkaar aan tafel zitten om deze ambities gezamenlijk te realiseren. Hier gaan we vanzelfsprekend de komende jaren mee door. Op deze manier gaan we ervan uit dat ProRail in voldoende mate geïnformeerd zal worden over de plannen in de stationsomgeving.

Conclusie

Deze zienswijze heeft geleid tot een aanpassing van de visie. Er is een nieuwe paragraaf met ruimtelijke aspecten aan de structuurvisie toegevoegd. Daarin is ook aandacht besteed aan de toekomst van het spoor en de omgang met NS en ProRail. 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.

1.3 Zienswijze 3

Samenvatting

a. Indiener begint zijn zienswijze met het delen van een positieve reactie over het feit dat een autoluwe nieuwe wijk wordt gerealiseerd waarbinnen fietsers en voetgangers een prominente plek krijgen. Ook is indiener blij met de nieuwe fietstunnel, het feit dat de Parallelweg West een fietsstraat wordt en de autoafslag bij de huidige ovonde komt te vervallen.
b. Wat betreft indiener wordt de ovonde een normale rotonde met vrijliggende fietspaden in de voorrang. Ook is het volgens indiener noodzakelijk om langs de Otto van Reesweg richting de Vianense Poort een hoogwaardige fietsverbinding te maken, zodat aangesloten wordt op de in ontwikkeling zijnde hoofdfietsinfrastructuur tussen Culemborg-West en de binnenstad. Bij deze oplossing hoort ook een afwaardering tot 30 km/uur voor de Stationssingel en anders is voor een veilige oversteek van de Tunnelweg een fly-over nodig. De verbinding langs de Otto van Reesweg en het station is volgens indiener noodzakelijk in relatie tot de doorfietsroute van Den Bosch naar Utrecht via een fietsbrug over de Lek die in de planning zit.
c. De voorziene hoofdfietsroutes bij de Houtweg en via de Wijsenbeekweg-Randweg lijkt indiener geen goed idee. Indiener ziet hier te veel onveilige interacties tussen auto en fiets en acht de route te veel gekronkel.
d. Indiener deelt zijn twijfels over de geplande afslag aan de Randweg. Volgens indiener gaat dit leiden tot een grote toename van het autoverkeer, ook in het gebied wat de ambitie heeft om autoluw te zijn. Daarnaast ziet indiener een sluiproute voor autoverkeer via de Wijsenbeekweg ontstaan richting het station. Wat betreft indiener zijn er voldoende mogelijkheden om per auto via de Beesdseweg bij het station te komen. De afslag aan de Randweg kan wat indiener betreft dan ook komen te vervallen.
e. Indiener ziet in de plannen een hoogwaardige fietsstraat ingetekend op de huidige Industrieweg. Indiener zou dit ook graag aan de andere kant van de tunnel richting Culemborg-Oost. Wat betreft indiener moet de rotonde Beethovenlaan-Rijksstraatweg drastisch op de schop om er een verkeersveilige fietsoversteek van te maken. Volgens indiener mag dit ten koste gaan voor ruimte voor auto's omdat er met een beetje omrijden nog voldoende mogelijkheden overblijven.
f. Volgens indiener is het nodig om een uitgewerkt verkeersplan voor de hele ontwikkeling te hebben zodat voorkomen wordt dat tijdens de ontwikkeling plannen tussentijds aangepast moeten worden en de beoogde kwaliteit niet bereikt wordt.
g. Indiener geeft aan dat parkeren relatief veel plek in de openbare ruimte kost en vraagt dan ook om een lage parkeernorm te hanteren.
h. Volgens indiener is een nieuw station met een nieuwe onderdoorgang en hoogwaardige fietsenstalling onderin zeer waarschijnlijk goedkoper dan een verbouwing met vele aanpassingen. Daarom adviseert indiener om hierover in gesprek te gaan met ProRail.

Beantwoording

a. Wij zijn blij dat indiener enthousiast is over deze belangrijke ambities binnen de structuurvisie.
b. Een rotonde met vrijliggende fietspaden in plaats van de ovonde is een denkwijze die we onderzoeken. Aansluiting van de fietspaden in de Stationsomgeving op een doorgaande structuur langs de Otto van Reesweg en een mogelijke fietsbrug is een onderdeel van de visie. Afwaardering van de Stationssingel tot 30km/uur past naar ons idee niet bij de functie van de weg. Een fly-over voor de oversteek van de Tunnelweg vinden we niet wenselijk omdat de benodigde hoogte alleen bereikt kan worden met heel lange hellingbanen. Door de benodigde lengte is het erg lastig of onmogelijk om alle gewenste verbindingen aan te sluiten waardoor een fly-over bij de Tunnelweg per saldo zal leiden tot verminderde bereikbaarheid voor fietsers en mogelijk ook tot onveilige situaties wanneer fietsverkeer alternatieve routes gaat zoeken. Daarnaast is het ruimtelijk niet wenselijk en financieel niet haalbaar.
   Naar ons idee is een veilige oversteek voor fietsers mogelijk, bijvoorbeeld door een rotonde met vrijliggende fietspaden in plaats van de ovonde.
c. De genoemde aandachtspunten nemen we mee in de uitwerking van de verkeersstructuur in het op te stellen masterplan.
d. De genoemde aandachtspunten nemen we mee in de uitwerking van de verkeersstructuur in het op te stellen masterplan.
e. Wij begrijpen de zienswijze van indiener. In de definitieve structuurvisie is het aandachtspunt benoemd, een eventuele aanpassing van de rotonde is echter geen onderdeel van de reikwijdte van deze structuurvisie.

f. Dit wordt een onderdeel van het op te stellen masterplan.
g. Wij delen de stellingname van indiener dat dit gebied zich leent om een lage parkeernorm te hanteren. Onderdeel van deze structuurvisie is dan ook om een nieuwe, verlaagde parkeernorm voor het gebied vast te stellen.
h. Als gemeente zijn we inmiddels circa 2 twee jaar met onder meer ProRail in gesprek over ons station. Uit deze gesprekken zien wij geen aanknopingspunten om het voorstel van indiener te kunnen realiseren.

Conclusie
Deze zienswijze heeft niet geleid tot een aanpassing van de visie.