

Bestemmingsplan Hendrik de Liefdehof



Gemeente Culemborg

Bestemmingsplan Hendrik de Liefdehof

Toelichting

bijlagen

Regels

bijlagen

Verbeelding schaal 1:1000

Projectgegevens:

t_NL.IMRO.0216.BPHdeLiefdehof-VG01

r_NL.IMRO.0216.BPHdeLiefdehof-VG01

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op:

De griffier

De voorzitter

R. van Belzen

C.J.G.M. de Vet

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Plangebied	5
1.3	Huidig bestemmingsplan	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Beleidsaspecten	7
2.1	Provinciaal- Waterschapsbeleid	7
2.2	Gemeentelijk beleid	8
2.3	Groenstructuurplan	11
2.4	Het beleid voor erfafscheidingen en erfbebouwing	12
2.5	Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan	13
2.6	Riolering en waterhuishouding	14
3	Historische uiteenzetting	16
3.1	Gasfabriek	16
3.2	Het badhuisje aan de Stationsweg	17
4	Ontwikkeling	18
4.1	Algemeen	18
4.2	Gebouwen	18
4.3	Openbaar gebied	19
4.4	Commercieel	19
5	Milieuhygiënische aspecten	20
5.1	Bodemonderzoek	20
5.2	Geluid	20
5.3	Parkeernorm	23
5.4	Luchtkwaliteit	23
5.5	Flora- en Faunawet	23
5.6	Ladder voor duurzame verstedelijking	23
5.7	Milieuzonering	25
5.8	Waterparagraaf	25
5.9	Geur(hinder)	26
5.10	Externe Veiligheid	26
6	Financiële haalbaarheid	29
6.1	Anterieure overeenkomst planschade	29
7	Wijze van bestemmen	30
7.1	Het juridische plan	30
7.2	Beschrijving van de bestemmingen	30
8	Procedure	32
9	Bijlage(n) bij de toelichting	33

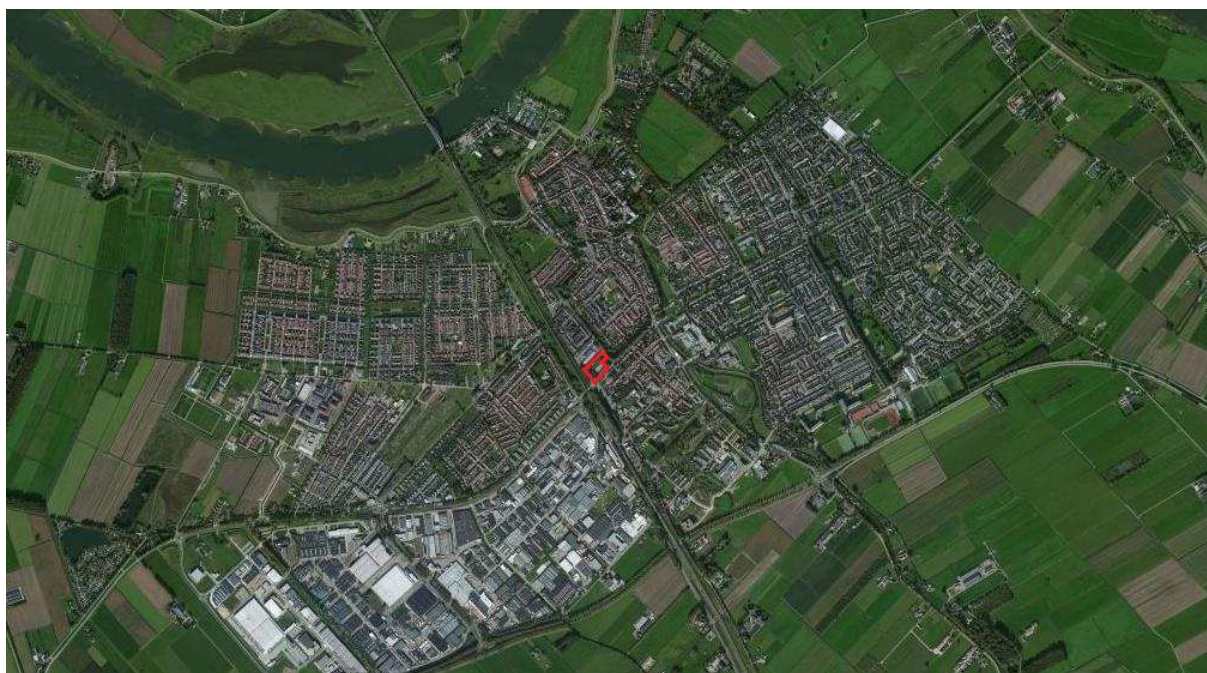
1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voor de locatie van het voormalige gasfabriekterrein in Culemborg is een woningbouwplan opgesteld voor de realisatie van 15 grondgebonden woningen en 12 appartementen.

Om de bouw van deze woningen mogelijk te maken dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Het voorliggende bestemmingsplan biedt de juridische regeling om de woningen te kunnen realiseren.

1.2 Plangebied



Figuur 1: ligging van het plangebied

(Bron: Bing Maps)

Het plangebied ligt tussen het historische centrum en het station in en heeft daardoor een centrale ligging. Het plangebied wordt globaal begrensd door de Stationsweg, Spoorstraat, en Triosingel.

1.3 Huidig bestemmingsplan

Het plangebied valt in het huidige bestemmingsplan Triowijk- Achter 't Zand. In dit bestemmingsplan heeft deze locatie de bestemming Bedrijf met als dubbelbestemming Waarde Archeologie 3 ter bescherming van Archeologische resten. Het plangebied behoort niet tot het Beschermd Stadsgezicht maar grenst wel gedeeltelijk aan de historische stadsgracht van het oude stadscentrum. Het bestemmingsplan Triowijk- Achter 't Zand is door de gemeenteraad vastgesteld op 15 september 2011.

In 2014 en 2015 is het grootste deel van de bodem van het plangebied gesaneerd. Het terrein was ernstig verontreinigd met PAK's, cyanide en zware metalen als gevolg van de gasfabriek die in het verleden op het terrein heeft gestaan. Ten behoeve van de sanering is een aantal panden gesloopt en is de bovenlaag (minimaal 1 meter) van het terrein verwijderd en aangevuld met schoon zand en aarde. Vervolgens is het terrein ingezaaid met gras waardoor er nu sprake is van een groene open ruimte.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het huidige beleid van de gemeente in relatie tot het plangebied beschreven. Hoofdstuk 3 vervolgt met een historische uiteenzetting waarna in hoofdstuk 4 de voorgenomen herontwikkeling toegelicht wordt. In hoofdstuk 5 worden de relevante milieuhygiënische aspecten in relatie tot het plangebied uiteengezet. In hoofdstuk 6 en 7 worden de financiële haalbaarheid en de bestemmingen van het bestemmingsplan beschreven. In hoofdstuk 8 wordt tijdens de procedure een beschrijving toegevoegd van de binnengekomen zienswijzen. De toelichting wordt afgesloten met een overzicht van bijlagen.

2 Beleidsaspecten

2.1 Provinciaal- Waterschapsbeleid

2.1.1 Omgevingsvisie Gelderland

In de provinciale omgevingsvisie heeft de provincie Gelderland de maatschappelijke opgaven beschreven die door gesprekken met overheden, organisaties en particulieren zijn benoemd. De provincie en haar partners streven samen naar een Dynamisch Gelderland door de ontwikkeling van krachtige steden en vitale dorpen.

- Het behoud en ontwikkeling van aantrekkelijke, gezonde en veilige leefomgeving, waarin het prettig wonen en werken is;
- Het stimuleren van economische ontwikkelingen en dynamiek;
- Kwalitatief hoogwaardige en bereikbare maatschappelijke voorzieningen;
- Respect en aandacht voor cultuur en cultuurhistorie, ruimte voor (sportieve) vrijetijdsbesteding.

De provincie zet zich in voor vitale steden en dorpen en voor een duurzame verstedelijking. Hierbij moet rekening gehouden worden met de volgende handvatten:

- Versterking van de stedelijke netwerken, gecombineerd met aandacht voor de vitaliteit van kleine kernen en dorpen;
- Een basis voor het terugdringen van leegstand en overcapaciteit in plannen;
- Zorgvuldige locatie-afwegingen die voortbouwen op de kwaliteit en de kracht van het bestaande en anticiperen op veranderingen in de toekomst, zonder het uitgaan van het bestaande tot dogma te verheffen;
- Een basis voor regionale afspraken over wonen en werken.

De rol die de provincie vervult hangt sterk samen met de inzet van anderen. Voor een duurzame verstedelijking schrijft de provincie regionale afspraken voor over wonen en werken, die in gezamenlijkheid worden ingevuld. Daarnaast 'onderneemt' de provincie via gebiedsontwikkeling en inspireert en verbindt zij partijen om te werken aan een goed functionerend netwerk van steden en dorpen. Het accent verschuift van nieuwbouw naar het (re)vitaliseren van bestaande gebieden en gebouwen. De provincie en partners gaan nieuwe ontwikkelingen bezien in samenhang met de bestaande voorraad.

Het voorliggende plan betreft de realisatie van woningbouw binnen het bestaande stedelijke gebied in Culemborg. Hierbij is rekening gehouden met cultuurhistorische waarden van de omgeving van het plangebied. Daarnaast vormt dit bouwplan een welkome invulling voor het leeggekomen fabrieksterrein. De voorliggende ontwikkeling sluit hierdoor aan op de uitgangspunten van de provinciale omgevingsvisie.

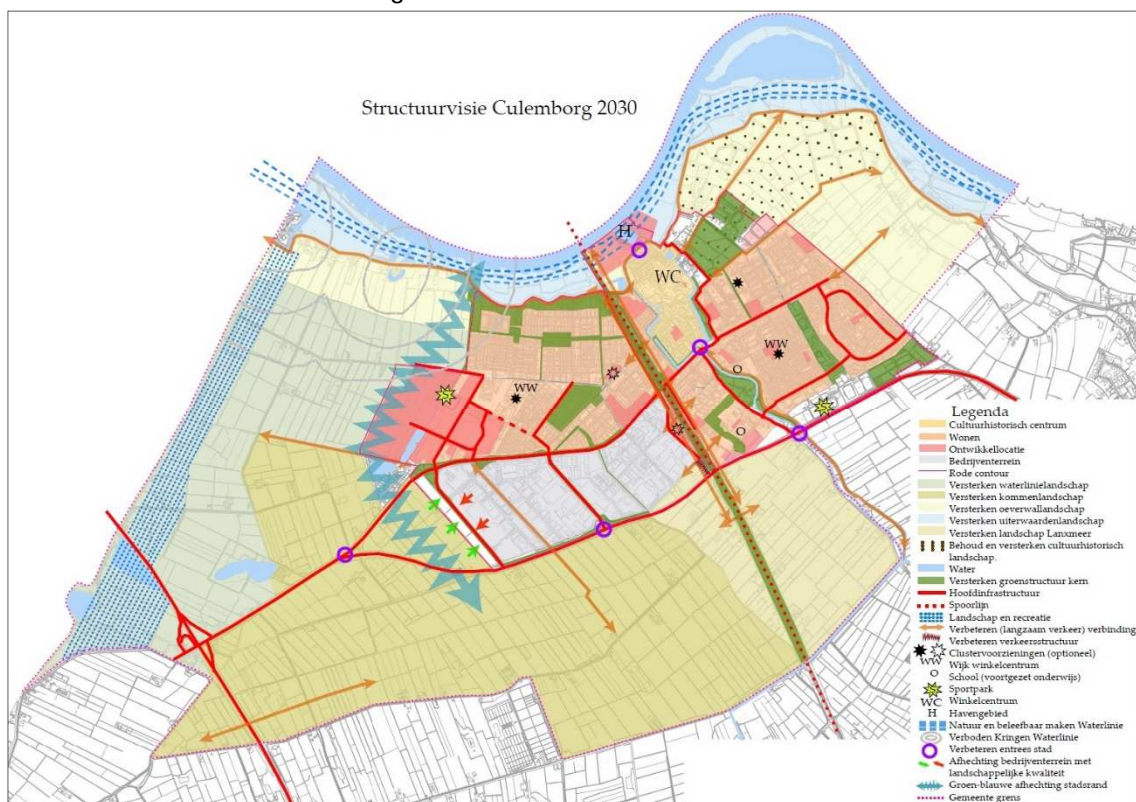
2.1.2 De Keur van het Waterschap Rivierenland

Het Waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving. Deze regelgeving is bedoeld om watergangen, wateren, onderhoudspaden, kades en dijken te beschermen tegen beschadiging. De regels van de Keur gelden naast de regels van voorliggend bestemmingsplan. Voor (bouw)activiteiten in de nabijheid van watergangen, kades en dijken is in veel gevallen een vergunning in het kader van de Keur nodig. Het opnemen van de bepalingen uit de Keur in bestemmingsplannen is niet wenselijk, aangezien dit zou leiden tot dubbele regelgeving. De bepalingen uit de Keur kunnen binnen de planperiode van het bestemmingsplan (10 jaar) wijzigen, waardoor bestemmingsplan en Keur tegenstrijdig met elkaar kunnen worden. Daarnaast is het opnemen van regelingen uit de Keur in het bestemmingsplan niet noodzakelijk, omdat de Keur en het bestemmingsplan naast elkaar bestaan.

Het plangebied van dit bestemmingsplan grenst niet direct aan watergangen, kades of dijken. Ook zijn er in het plangebied geen watergangen aanwezig. Dat betekent dat de voorgestane ontwikkeling geen beschadigingen teweeg brengt.

2.2 Gemeentelijk beleid

2.2.1 Structuurvisie Culemborg 2030



Figuur 2: Structuurvisie Culemborg 2030

(bron: gemeente Culemborg)

De structuurvisie Culemborg 2030 is een toekomstgerichte visie op de ruimtelijke ontwikkelingen in Culemborg. De structuurvisie is gericht op het gehele grondgebied van de gemeente Culemborg en vormt de onderbouwing van uitleg- en inbreidingslocaties. Daarnaast is de structuurvisie een kaderstellend document van de gemeenteraad op basis waarvan zij sturend kan handelen ten aanzien van de ruimtelijke impact van beleid, bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen.

De gemeentelijke structuurvisie geeft voor het onderdeel Wonen aan dat de totale netto woningbouwcapaciteit 2296 woningen bedraagt. De structuurvisie beschrijft 19 locaties waar gebouwd kan worden. Het voormalige gasfabriekterrein dat het plangebied vormt van dit bestemmingsplan wordt in de structuurvisie beschreven als locatie waar maximaal 50 woningen gerealiseerd kunnen worden.

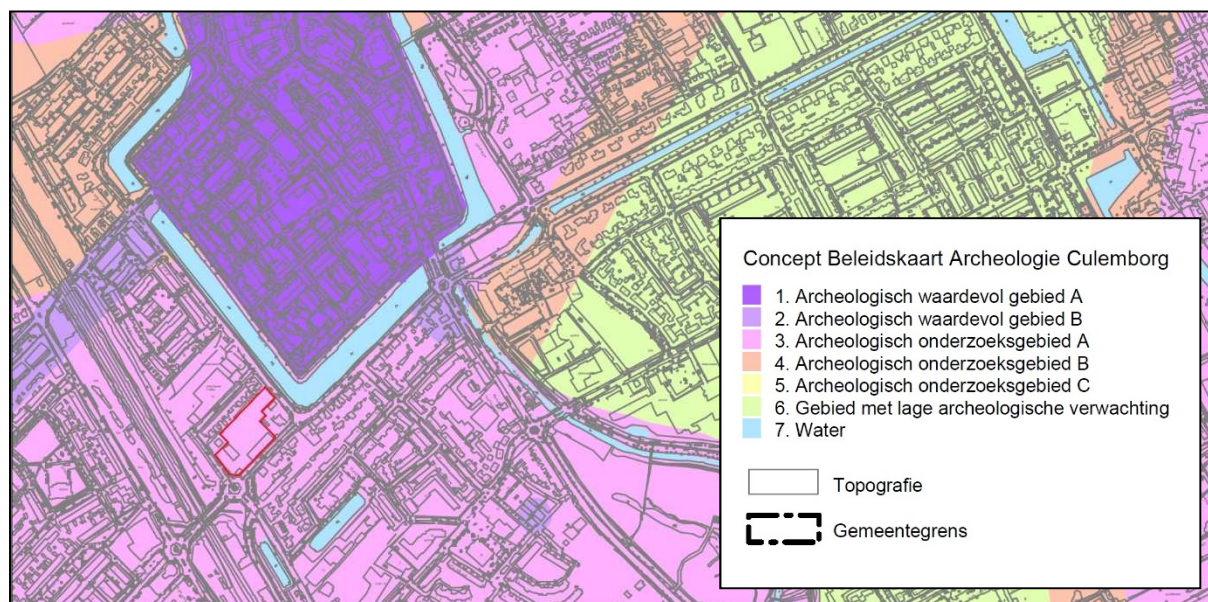
Het voorliggende bouwplan gaat uit van 27 woningen in de vorm van 15 grondgebonden woningen en 12 appartementen. Dit programma past binnende Structuurvisie Culemborg 2030.

2.2.2 Woonvisie

Het plan om woningbouw te realiseren op het voormalige gasfabriekterrein viel, in de Visie Wonen en Werken 2005, ook al binnen de rode contouren van het stedelijk gebied. Ook in de actuele structuurvisie Culemborg 2030 is het voormalig gasfabriekterrein aangeduid als beschikbaar voor woningbouw in bestaand stedelijk gebied. Woningtypen en doelgroepen worden vaak gekoppeld aan een locatie c.q. woonmilieu, zo ook bij het voormalig gasfabriekterrein waarbij de voorgestelde woningen passend zijn bij de locatie en passen in de woonvisie en programmering van de gemeente. In paragraaf 5.5 wordt in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking dieper in gegaan op de gemeentelijke woonvisie.

2.2.3 Cultuurhistorisch beleid

Het gemeentelijk beleid op het gebied van archeologie is vastgelegd in het Archeologisch Beleidsplan Culemborg. Op basis van een gemeentedeekkende waarden- en verwachtingenkaart, die een overzicht



Figuur 3: Cultuurhistorische beleidskaart

(bron: gemeente Culemborg)

geeft van de aanwezige en verwachte archeologische waarden, is een beleidskaart opgesteld. Op de beleidskaart wordt onderscheid gemaakt in archeologisch waardevolle gebieden (A en B) en archeologische onderzoeksgebieden (A, B en C). Daarnaast zijn gebieden met een lage archeologische verwachting aangegeven. Per gebied zijn oppervlakte- en dieptenormen aangegeven die gelden voor bodemverstoringen in het betreffende gebied. Deze normen kunnen worden vertaald in bestemmingsplanregels, zodat (mogelijk) aanwezige archeologische waarden van een passende bestemming worden voorzien.

Op basis van de archeologische beleidskaart komt er in het plangebied van het bestemmingsplan 'Hendrik de Liefdehof' Archeologisch onderzoeksgebied A voor:

- Archeologisch onderzoeksgebied A:
gebieden met een hoge archeologische verwachting (stroomruggen)
dubbelbestemming Waarde – Archeologie 3'

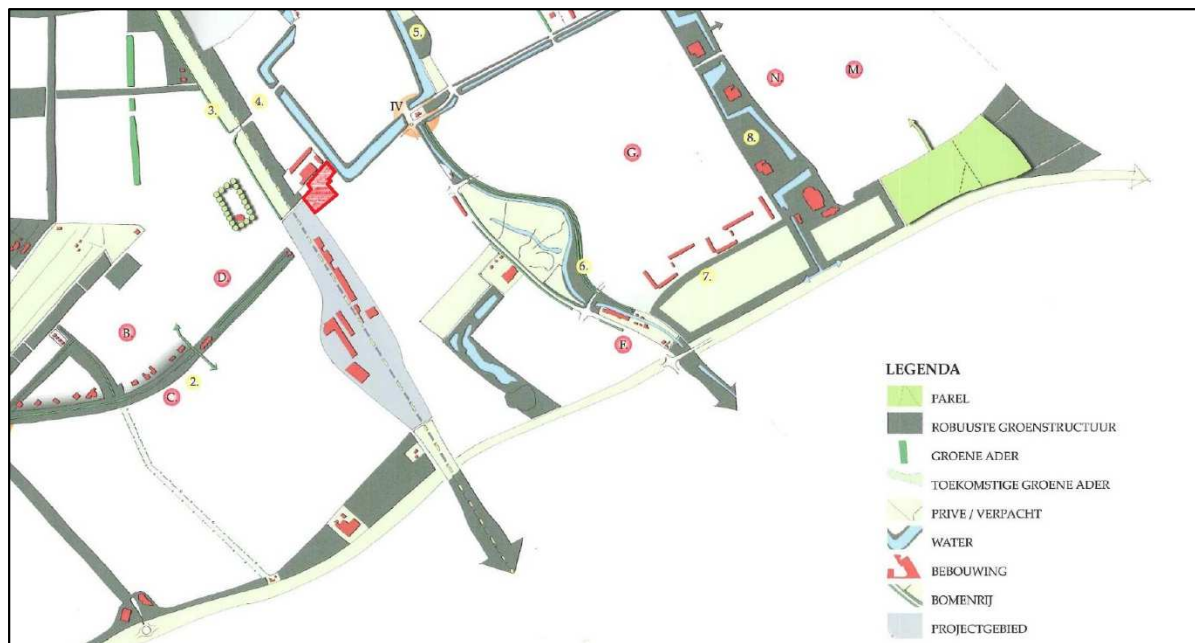
Voorafgaand aan de sanering van de bodem van het plangebied is een archeologisch bureauonderzoek en een verkennend booronderzoek uitgevoerd. In het bureauonderzoek is aangetoond dat in het plangebied een hoge verwachting geldt voor resten vanaf het Midden-Neolithicum (ca. 3000 jaar voor Christus). Daarom is aansluitend binnen het plangebied een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd om daarmee de mate van intactheid van de bodemopbouw te kunnen achterhalen. Op basis van de aangetroffen bodemopbouw blijkt dat het zuidwestelijke en centrale deel van het plangebied binnen de meandergordel van de Schoonrewoerd stroomgordel ligt. Het noordoostelijke deel van het plangebied ligt op de naastgelegen oeverwal, echter wel buiten de meandergordel van de Schoonrewoerd stroomgordel. Verstoringen door moderne bodemingrepen (vooral het gebruik als gasfabrieksterrein) reiken in het zuidwestelijke en centrale deel van het plangebied tot gemiddeld 90 cm –mv en in het noordoostelijke deel tot gemiddeld 70 cm –mv. Er is bij een aantal boringen onder het verstoringsniveau een concentratie van fosfaatvlekken en/of resten/brokjes houtskool waargenomen. Daarnaast is in een boring in het uiterst zuidwestelijk deel van het plangebied een fragment grijsbakkend aardewerk aangetroffen (14^e/15^e eeuw) en in een boring in het centraal-oostelijk deel een pijpensteel aangetroffen die waarschijnlijk dateert uit de 18^e eeuw.

De aangetroffen indicatoren kunnen een aanwijzing zijn voor de aanwezigheid van een door de mens gevormde cultuurlaag of wellicht een oude woongrond. De aanwezigheid van (restanten van) een archeologische vondst- en sporenniveau onder het verstoringsniveau kon voorafgaand aan de sanering van de bodem van het terrein in ieder geval niet worden uitgesloten. Een eventuele archeologische vindplaats zou door de voorgenomen sanering worden verstoord. Omdat als gevolg van het bureauonderzoek en het verkennende booronderzoek de hoge verwachting niet is veranderd is geadviseerd om de sanering uit te voeren met archeologische begeleiding. Voor die archeologische begeleiding is een Programma van Eisen opgesteld waarin beschreven staat op welke wijze het onderzoek uitgevoerd dient te worden.

Op basis van het Programma van Eisen heeft de sanering van de bodem van het plangebied dan ook plaatsgevonden onder archeologische begeleiding. Hoofdconclusie van het archeologisch onderzoek tijdens de sanering is dat de ondergrond van het plangebied sporen vertoont van twee fossiele stroomruggen gescheiden door een verlande restgeul. Het hele systeem is afgedekt met een laag zandige crevasse-afzettingen. Tijdens de sanering zijn geen verdere archeologische vindplaatsen aangetroffen.

Als gevolg van de sanering van de toplaag van het plangebied, waarbij tot 1m onder het maaiveld is afgegraven, geldt ten aanzien van de archeologische waarden dat deze alleen nog betekenis heeft voor een diepte groter dan 1m onder het maaiveld. Door middel van de dubbelbestemming Waarde Archeologie 3 wordt de bescherming van archeologische waarden geregeld. Bij toekomstige graafwerkzaamheden zal rekening worden gehouden met het feit dat archeologische waarden bij de sanering van het plangebied onderzocht zijn tot een diepte van 1m-mv.

2.3 Groenstructuurplan



Figuur 4: Ligging plangebied in relatie tot het Groenstructuurplan

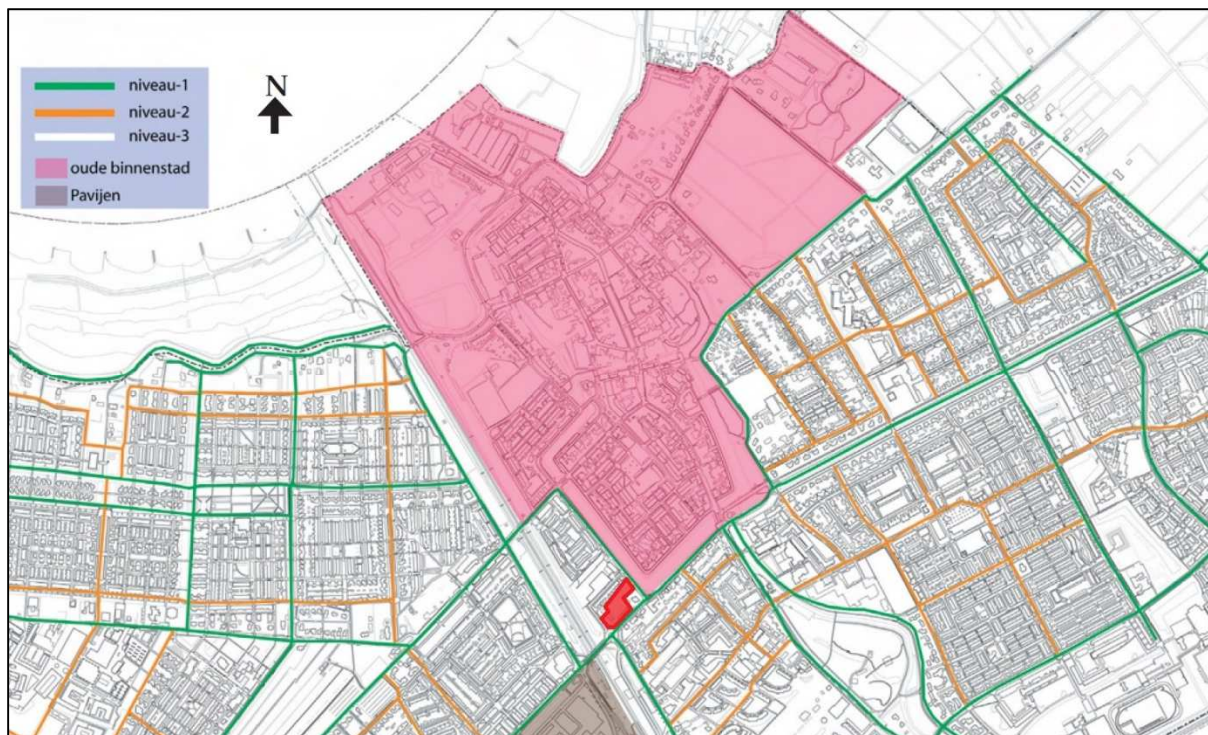
(bron: Gemeente Culemborg)

Culemborg heeft een duidelijke hoofd groenstructuur die in één oogopslag op de plattegrond valt te herkennen. Een groot deel van deze groenstructuur is ontstaan door met (stedenbouwkundige) opzet ruimtes in het stedelijk gebied open te laten en 'groen' in te richten. Dit is het resultaat van een doel dat al sinds lange tijd in Culemborg na wordt gestreefd: het groen met behulp van voldoende brede structuren zo diep mogelijk de stad in brengen. Daarnaast is het streven dit groen van een zo hoog mogelijke ecologische kwaliteit te laten zijn. De visie op de verdere ontwikkeling van de Culemborgse groenstructuur laat zich als volgt puntsgewijs omschrijven:

- Het handhaven van de opzet het groen vanuit het buitengebied met behulp van voldoende brede structuren zo diep mogelijk de stad in te brengen. Deze structuren moeten van een zo hoog mogelijke ecologische en esthetische kwaliteit zijn.
- Het in de uitvoeringsperiode van het groenstructuurplan verhogen van de kwaliteit (met name de ecologische en esthetische) van de bestaande groenstructuur. Waarbij het creëren van samenhang tussen de diverse losse onderdelen van de groenstructuur het speerpunt is.

De spoorzone aan de westzijde, de stadsgracht aan de oostzijde en de aan het plangebied grenzende groenzones maken onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur van Culemborg. Deze onderdelen worden aangemerkt als robuuste groenstructuren. De geformuleerde aanbevelingen van het groenstructuurplan kunnen tot uitvoering worden gebracht binnen de bestemmingen en gebruiksbepalingen van dit bestemmingsplan.

2.4 Het beleid voor erfafscheidingen en erfbebouwing



Figuur 5: plangebied in relatie tot het erfafscheidingen en erfbebouwingenbeleid (bron: Gemeente Culemborg)

Het erfafscheidingen en erfbebouwingen beleid heeft als doel om de bestaande stedenbouwkundige kwaliteit van een wijk te beschermen. Het plaatsen van een erfafscheiding of een bouwwerk is door wijzigingen in de landelijke wetgeving in veel gevallen vergunningsvrij geworden. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de stedenbouwkundige kwaliteit van een wijk of buurt.

Het erfafscheiding en erfbebouwingen beleid geldt voor het gebied van de bebouwde kom en stelt voorwaarden aan de bouw van erfafscheidingen en erfbebouwingen. In de verschillende niveaus worden de volgende bouwwerken onderscheiden: erfafscheidingen in zij- en/ of achtertuin langs openbaar gebied, aan-, uit- en bijgebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde.

Het plangebied van het bestemmingsplan Hendrik de Liefdehof grenst aan de Stationsweg en aan de Triosingel. Aan deze wegen is niveau 1 van het beleidskader toegekend (Zie figuur 4: plangebied in relatie tot het erfafscheiding en erfbebouwingsbeleid). Deze wegen worden gekenmerkt door de duidelijk herkenbare hoofdstructuur. Deze hoofdstructuur wordt in dit beleidskader gezien als visitekaartje van de stad. Het is belangrijk dat deze hoofdstructuur duidelijk herkenbaar blijft.

De voorgestane ontwikkeling voorziet in woningen die met de voorgevel grenzen aan de Triosingel en Stationsweg. Op basis van het voorliggende bestemmingsplan is het niet toegestaan om bijgebouwen op te richten in het voorerfgebied. Erfafscheidingen mogen in het voorerfgebied niet hoger zijn dan 1m. Het vergunningsvrij oprichten van bijgebouwen en erfafscheidingen is in het voorerf niet toegestaan. Door de realisatie van de voorgestane ontwikkeling wordt de hoofdstructuur niet onevenredig aangetast.

2.5 Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan

Op 5 juni 2008 stemde de gemeenteraad van Culemborg in met de startnota Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP). De nota geeft de kaders van het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid aan. Het GVVP wordt gevormd door een bundeling van drie deelnota's, namelijk het Fietsbeleidsplan, de Nota Gebiedsontsluitingswegen en de Parkeernota.

2.5.1 Fietsbeleidsplan Fier op de Fiets

In het Fietsbeleidsplan wordt een visie gegeven op het fietsklimaat in Culemborg en worden kaders gesteld. De doelstelling van het fietsbeleidsplan luidt als volgt:

De gemeente stimuleert het fietsgebruik door zichzelf actief in te zetten voor verbetering van de fietsinfrastructuur en voorlichting en educatie. Het verbeteren van een dicht en samenhangend netwerk van veilige, directe en comfortabele routes binnen de kern Culemborg en daarbuiten, tezamen met goede fietsparkeervoorzieningen is de taak voor de komende jaren.

Om deze doelstelling te bereiken heeft de gemeente Culemborg een aantal streefbeelden geformuleerd waaraan de fietsinfrastructuur op termijn moet voldoen. In het voorliggende bestemmingsplan zijn bestemmingen opgenomen die voorzieningen voor fietsverkeer mogelijk maken. Door de centrale ligging van het plangebied in het hart van de stad is het wenselijk om nieuwbouw toe te staan. De korte afstanden tot voorzieningen nodigt bij uitstek het gebruik van de fiets uit.

2.5.2 Nota Gebiedsontsluitingswegen

De nota Gebiedsontsluitingswegen gaat over de 50 kilometerwegen (gebiedsontsluitingswegen) in Culemborg. De nota is een deelnota van het GVVP waarmee de gemeenteraad van Culemborg op 5 juni 2008 heeft ingestemd. Gebiedsontsluitingswegen zijn de hoofdwegen binnen de bebouwde kom en hebben een belangrijke verkeersfunctie. In 2001 heeft de raad de 'wegcategorisering' vastgesteld en daarmee bepaald welke wegen als gebiedsontsluitingsweg fungeren. Het doel van de beleidsnota is om beleidsaccenten aan te brengen, op basis waarvan de gebiedsontsluitingswegen (her)ingericht kunnen worden. Ook biedt de nota houvast bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en ter onderbouwing van verkeersbesluiten. Het plangebied wordt ontsloten via de Spoorstraat aan de westzijde. Bewust is er voor gekozen om de geprojecteerde 'twee-onder-één-kapwoningen' aan de Stationsweg geen uitritten op de Stationsweg aan te bieden. Het realiseren van uitritten op de Stationsweg is in strijd met de vigerende gemeentelijke beleidsnota Gebiedsontsluitingswegen. Hierin staat vermeld:

3.12 Uitwegen

Op de meeste plaatsen in Culemborg staan woningen langs gebiedsontsluitingswegen, die door privé-uitritten (uitwegen) hierop ontsloten worden. Omdat doorstroming centraal staat, is het onwenselijk om uitritten op de gebiedsontsluitingsweg te hebben. Gebouwen moeten ontsloten worden via een zijweg of via de achterzijde. Daar waar dit niet mogelijk is, wordt per individueel geval bekeken wat de mogelijkheden zijn. In ieder geval wordt het aantal zo beperkt mogelijk gehouden met als randvoorwaarde veiligheid.

Voor bestaande situaties moeten inritvergunningen voor uitwegen zijn verleend. Deze uitwegen worden als vaststaand feit beschouwd; deze hoeven (nu) niet gewijzigd te worden naar aanleiding van deze beleidsregel. Willen eigenaren of ontwikkelaars echter wijzigingen aanbrengen, dan worden de aanvragen getoetst aan de bovenstaande beleidsregel. Met illegale uitwegen (uitwegen zonder inritvergunning) wordt geen rekening gehouden.

Uitwegen op gebiedsontsluitingswegen zijn ongewenst.

Figuur 6: Uitwegen op gebiedsontsluitingswegen

(bron: Gemeente Culemborg)

Dit beleidsuitgangspunt is in de door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden als volgt verwoord:

“Ontsluiting van het terrein vindt bij voorkeur plaats via de Triosingel dan wel via de Spoorstraat aan de westzijde. Een in- en/of uitrit aan de Triosingel ligt minimaal 40 meter uit de wegrand van de Stationsweg. Een eventuele ingang tot het terrein via de Spoorstraat aan de westzijde ligt minimaal 30 meter vanaf het fietspad op de rotonde.”

De paragraaf over uitwegen aan gebiedsontsluitingswegen is helder. Uitwegen zijn niet gewenst in verband met de doorstroming van het verkeer over deze wegen. De tekst van de paragraaf kan ook anders worden geïnterpreteerd.

“Daar waar dit niet mogelijk is. Wordt per individueel geval bekeken wat de mogelijkheden zijn. In ieder geval wordt het aantal zo beperkt mogelijk gehouden met als randvoorwaarde veiligheid.”

De keuze tussen wel of geen uitritten aan de Stationsweg is samengevat enerzijds een keuze tussen het verhogen van de binnenplanse kwaliteit (door toevoeging van groen) of het voorkomen van een te stenig karakter van de Stationsweg en anderzijds een keuze tussen verkoopbaarheid van de geprojecteerde woningen en het voorkomen van belemmeringen in de doorstroming en het niet laten verslechteren van de verkeersveiligheid op de Stationsweg. De herontwikkeling van het voormalige gasfabriekterrein is een project dat ingepast moet worden in een bestaand stedelijk gebied. Het toepassen van de vigerende parkeernorm (gemiddeld 2,0) leidt tot een groot aantal benodigde parkeerplaatsen die de openbare ruimte onvermijdelijk een “stenig” karakter geeft. Het kiezen voor geen uitritten aan de Stationsweg is een keuze voor een betere uitstraling van de Stationsweg en anderzijds in lijn is met het gemeente verkeersbeleid waarin nieuwe uitritten op gebiedsontsluitingswegen niet gewenst zijn.

2.6 Riolering en waterhuishouding

Het belang van water als ordenend principe binnen de ruimtelijke planvorming neemt snel toe. Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten hebben in 2001 een startovereenkomst getekend, met als doel de watersystemen op orde te krijgen en te houden. De startovereenkomst voorziet in de opstelling van regionale stroomgebiedsvisies, waarin het toekomstige waterbeheer, in relatie tot de ruimtelijke ordening, wordt aangegeven. Deze benadering is in overeenstemming met het Waterhuishoudingsplan Gelderland 2005-2009. Met het Waterbeleid 21ste eeuw speelt het Rijk in op toekomstige ontwikkelingen, die hogere eisen stellen aan het waterbeheer. Het gaat hierbij om onder andere de klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelrijzing. Het Waterbeleid 21ste eeuw heeft twee principes voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd. Dit zijn de tritsen:

- vasthouden, bergen en afvoeren;
- schoonhouden, scheiden en zuiveren.

De trits 'vasthouden, bergen en afvoeren' houdt in, dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms in een stroomgebied wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt, zo nodig, het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren, wordt het water afgevoerd. Bij 'schoonhouden, scheiden en zuiveren' gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste, wanneer schoonhouden en scheiden niet mogelijk is, komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod. Op basis van beleid, dat voortkomt uit de nota 'Waterbeleid 21ste eeuw', is een watertoets verplicht gesteld bij de ruimtelijke planvorming.

Deze watertoets is een (proces)instrument om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen, op de mate waarin rekening is gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als:

- voldoende ruimte voor water (berging, infiltratie, aan- en afvoer);
- voorkomen van wateroverlast en afwenteling van wateroverschotten op anderen;
- voldoende aandacht voor effecten op de ecologische waterkwaliteit (biologisch gezond);
- het garanderen van de veiligheid (overstroming);
- het voorkomen van te lage of te hoge grondwaterstanden.

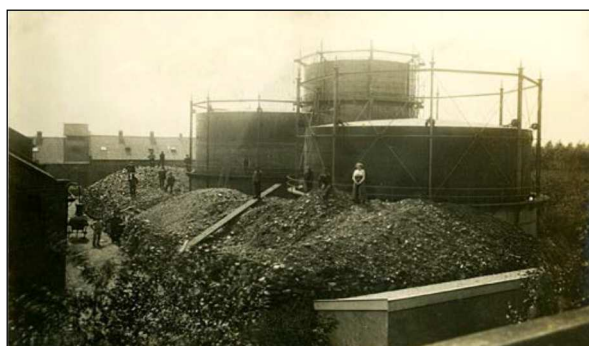
De watertoets is niet alleen een toets, maar is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het Waterschap Rivierenland stelt voorwaarden aan de realisatie van nieuwe bebouwing. Zo mag het functioneren van het huidige watersysteem (doorstroming, afwatering, realiseren van het gewenste peil), door de planuitvoering niet verslechteren. Binnen het plangebied wordt het principe van duurzaam bouwen gehanteerd. Er zal gebruik worden gemaakt van duurzame materialen, die niet uitlogen. Het hemelwater van de bebouwing zal worden geïnfiltreerd. Voor dit plan is verder het principe 'waterneutraal bouwen' van toepassing. Dit wil zeggen dat als het verhard oppervlak toeneemt, compenserende maatregelen worden genomen om piekafvoeren op te vangen.

In de brochure 'Partners in water van het Waterschap Rivierenland' is aangegeven dat afhankelijk van de plangrootte een compensatieplicht geldt wanneer het (ruimtelijk) plan leidt tot een toename van het verhard oppervlak. Kleine plannen hebben slechts een minimaal effect op de waterhuishouding. Het waterschap hanteert de stelregel dat voor plannen in het stedelijk gebied waarbij minder dan 500 m² extra verharding wordt gerealiseerd, geen compenserende waterberging vereist is. Voor het beoogde bouwprogramma is een notitie opgesteld waarin de wateropgave is beschreven. Omdat het verharde oppervlak in de nieuwe situatie met meer dan 500 m² toeneemt is de ontwikkelaar gehouden extra waterbergende capaciteit te realiseren. Dit betreft in totaal zo'n 27 m³. Deze bergingscapaciteit kan worden gerealiseerd in de spoorloot aan de westzijde van het plangebied. Het afgekoppelde regenwater (hemelwater van daken en van de rijbaan en parkeervakken) wordt hier naar toe geleid.

3 Historische uiteenzetting

3.1 Gasfabriek

In 1855 is in Culemborg de eerste gasfabriek gebouwd aan het eind van de Lange Havendijk. Toen de fabriek te klein werd, volgde in 1897 verplaatsing naar de Stationsweg. De eerste steen van de nieuwe fabriek werd gelegd door J.L.F. de Liefde. Directeur Hendrik de Liefde liet voor zichzelf een directeurswoning bouwen op de hoek van de Stationsweg en de Triosingel. Deze woning doet nog steeds dienst als woonhuis en is aangemerkt als gemeentelijk monument. Rond 1955 is de fabriek gesloten, maar op het terrein resteerden voor de sanering van de bodem van het terrein nog drie gebouwen uit de bouwtijd: de directeurswoning, de bebouwing aan de Stationsweg en een witte loods. De bebouwing aan de Stationsweg en de witte loods zijn in het kader van de sanering van de bodem van het terrein gesloopt en verwijderd.



Figuur 7: Het plangebied van toen en nu

(bron: Gemeente Culemborg)

3.2 Het badhuisje aan de Stationsweg

In 1897 werd de gasfabriek van het Hoge Dorp naar de Stationsweg verplaatst. In 1932 is daar een badhuisje bij gebouwd. Dit badhuisje maakte deel uit van het gasfabriekscomplex en werd ook gerund door personeel van de gasfabriek. Het badhuisje, inmiddels een gemeentelijk monument, bestond uit een klein halletje met links een gang met aan beide zijden zes douche-hokjes. Rechts van het halletje bevond zich een badkuip. In het halletje was links in de hoek een heel klein vertrek voor de badmeester of badjuffrouw. Op woensdagmiddag was het badhuis open voor de vrouwen en kinderen. Vanaf de begin jaren zestig werden er steeds meer huizen gebouwd met lavetten en douches. Er werd hierdoor veel minder gebruik gemaakt van het badhuis. Het gebouw aan de Stationsweg werd in 1967 omgebouwd tot een instructiebadje van het zwembad de Welborn. Zo konden de kinderen ook in de winter leren zwemmen. De badmeester en de badjuffrouw hadden als taak de kaartjes te verkopen en de ruimten schoon te spuiten als iemand gedoucht had of een bad had genomen.



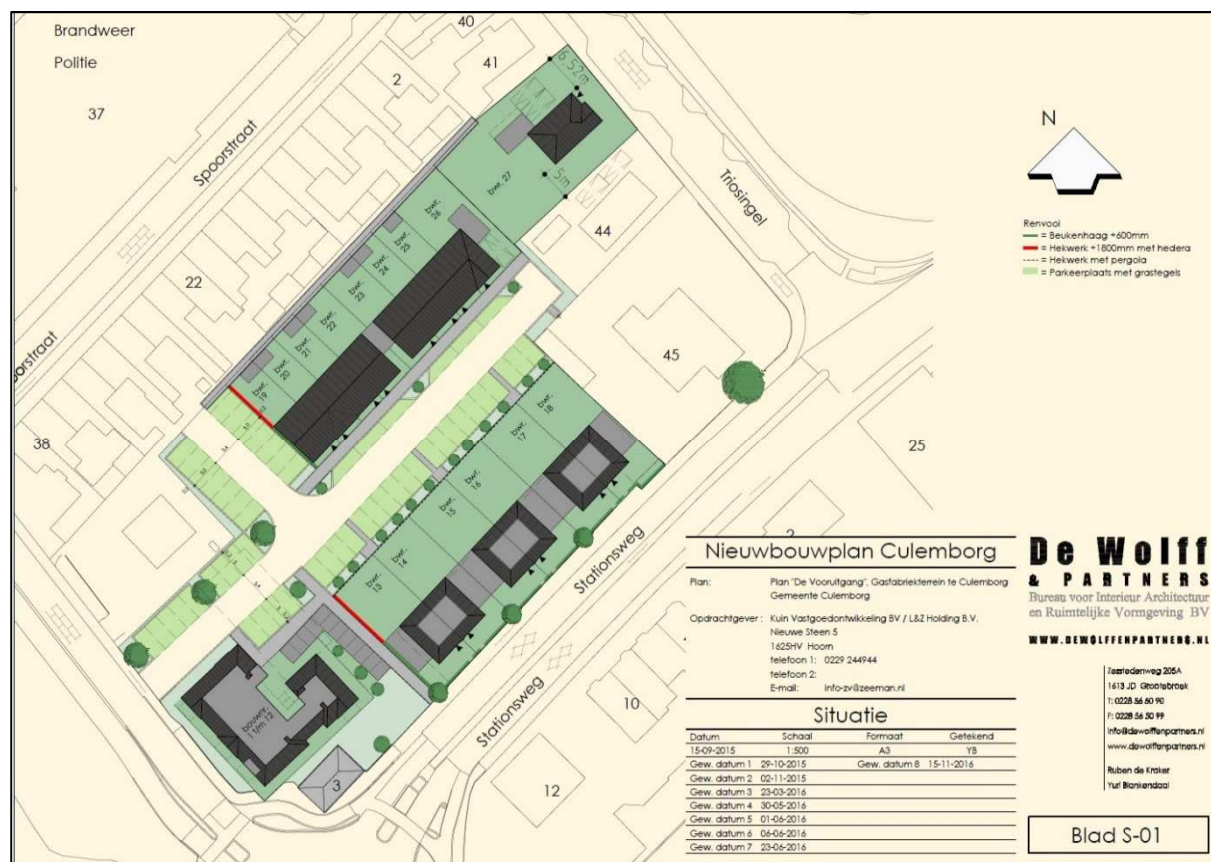
Figuur 8: Badhuisje



Bron: Culemborg zoals het was Auteur J. van der Winkel.

4 Ontwikkeling

4.1 Algemeen



Figuur 9: Impressie van het nieuwbouwplan

(bron: De wolff & partners)

De nieuwe woonbuurt krijgt een herkenbare, samenhangende verschijning in een op de jaren '30-stijl geïnspireerde architectuur. De vrijstaande woning aan de Triosingel draagt bij aan de diversiteit in het straatbeeld aan deze zijde. De rijenwoningen zijn geknipt in 2 delen, waarbij elk deel is voorzien van een woning met dwarskap aan de voorzijde. Hierdoor ontstaat een gevarieerd en afwisselend silhouet. De tweekappers beschikken over een afgeknot tentdak, met aan 4 zijden schuine vlakken. Hierdoor zijn de volumes verzelfstandigd en staan duidelijk 'los van elkaar' in de beleving. Door de afwisseling van kopse gevels en langskappen lijkt het appartementenblok te zijn samengesteld uit verschillende volumes. Al deze maatregelen geven de woonbuurt een kenmerkende 'korrel en schaal'.

4.2 Gebouwen

De gebouwen worden uitgevoerd in donkere baksteen, waarin gevelopeningen door kozijnen in lichte tinten, worden benadrukt. De woningen beschikken over riante kappen belegd met keramische grijze pannen. De kappen vallen over de gevel en vinden hun beëindiging in de karakteristieke bakgoten.

4.3 *Openbaar gebied*

Het openbaar gebied wordt uitgevoerd overeenkomstig de standaard eisen die de gemeente Culemborg hieraan stelt. De verhardingen worden uitgevoerd in een betonproduct. De parkeerplaatsen worden in een groene uitvoering met kunststof roosters aangelegd. Groene parkeerplaatsen leveren niet alleen een positieve bijdrage aan de gewenste groene uitstraling, maar ook aan het hydrologisch neutraal ontwikkelen.

4.4 *Commercieel*

Door de grote verscheidenheid aan woningtypes ontstaat ook een goede mix van doelgroepen met bijbehorende prijscategorieën, zodat ook op dit gebied een goede samenhang ontstaat en aansluit op het meerjarig woningbouwprogramma en de woonvisie van de gemeente Culemborg.

5 Milieuhygiënische aspecten

Het bestemmingsplan Hendrik de Liefdehof omvat een stedelijke ontwikkeling waarbij een nieuwe woonbuurt wordt gerealiseerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt er in dit hoofdstuk aandacht besteed aan de verschillende onderzoeken die ten grondslag liggen aan deze ontwikkeling.

5.1 Bodemonderzoek

De kwaliteit van de bodem van het plangebied is gedetailleerd bekend. De uitgevoerde bodemsanering hield in dat de diepe kernen van de verontreinigingen zijn verwijderd en de gronden binnen de contour van de verontreiniging minimaal één meter onder het maaiveld verwijderd is en vervangen door zand en grond die geschikt is voor de functie wonen. In het kader van de sanering is een evaluatieverslag opgesteld waarin ook de eindkwaliteit is beschreven. Voor toekomstige bewoners geldt wel de beperking dat graafwerkzaamheden niet dieper dan 1 m –mv mogen worden uitgevoerd, tenzij hiervoor toestemming is verleend door de provincie Gelderland in haar rol als bevoegd gezag in het kader van de Wet bodembescherming.

5.2 Geluid

De herontwikkeling van het voormalige gasfabriekterrein betekent dat binnen het wettelijke aandachtsgebied voor geluid (geluidzone) van bestaande wegen nieuwe woningen worden voorzien. In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient een toetsing te worden uitgevoerd of het plan voldoet aan de Wet geluidhinder (art 76). Indien aan de voorkeursgrenswaarden voor geluid kan worden voldaan, dan gelden geen geluidspecifieke beperkingen aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Wanneer de geluidbelasting hoger is dan de (voorkeurs)grenswaarde, doch ten hoogste gelijk zijn aan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting kunnen hogere waarden worden vastgesteld. Om de geluidbelasting te toetsen aan de Wet geluidhinder is een akoestische rapportage opgesteld waarin het geluid vanwege het wegverkeer en vanwege het railverkeer is onderzocht.

5.2.1 Wegverkeerslawaaï

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ten gevolge van het wegverkeer op de Stationsweg de geluidbelasting ten hoogste 62 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. Bij alle 12 appartementen en alle 15 woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximaal toelaatbare hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Vanwege de overschrijding is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer te reduceren. Op de Stationsweg kan tussen de rotonde met de Parallelweg Oost en de Triosingel over een lengte van circa 80 meter een geluidarm wegdek 'SMA NL8 G+' worden toegepast. Met deze maatregel wordt een geluidreductie gerealiseerd van 1-2 dB. Bij 5 woningen wordt daardoor aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Ten gevolge van het wegverkeer op de Parallelweg Oost en de Otto van Reesweg bedraagt de geluidbelasting ten hoogste respectievelijk 41 dB en 38 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden. Onderzoek naar maatregelen is voor deze wegen niet nodig.

De geluidbelasting ten gevolge van de Triosingel bedraagt ten hoogste 59 dB exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. De Triosingel is een 30 km/uur weg waarvoor het vaststellen van hogere waarden niet van toepassing is. Gezien de hoogte van de geluidbelasting ten gevolge van de Triosingel, kan mogelijk een stiller wegdek (stille elementenverharding) worden toegepast in plaats van elementenverharding in keperverband. Dit geeft een beperkte reductie (2 à 3 dB). Deze maatregel is echter niet doelmatig voor één woning (de vrijstaande woning aan de Triosingel). Bij deze woning dient extra aandacht te worden besteed aan de geluidwering van de gevel.

Railverkeerslawaaï

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van railverkeer ten hoogste 59 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. De maximaal te ontheffen geluidbelasting van 68 dB wordt niet overschreden.

Gelet op de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is onderzocht of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. De kosten voor maatregelen aan en langs het spoor zijn in verhouding tot de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde echter zodanig hoog dat deze als niet doelmatig moeten worden aangemerkt.

Cumulatie

Bij de appartementen en woningen waar de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van uitsluitend wegverkeerslawaaï wordt overschreden, bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting, na het treffen van een bronmaatregel op de Stationsweg, ten hoogste 66 dB (exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh). Vergeleken met de normering voor de betreffende bronsoort, wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde niet overschreden en is deze gecumuleerde geluidbelasting niet onaanvaardbaar.

Bij 7 appartementen en 1 woning is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van zowel wegverkeerslawaaï als railverkeerslawaaï. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt, na het treffen van een bronmaatregel op de Stationsweg, ten hoogste 68 dB en is vergeleken met de normstelling voor railverkeerslawaaï niet hoger dan de maximaal toelaatbare waarde van 68 dB. De gecumuleerde geluidbelasting kan daarom als aanvaardbaar worden beoordeeld.

Hogere grenswaarden

Op basis van de 'Beleidsnota hogere waarden weg- en railverkeerslawaaï' van de gemeente Culemborg, is er sprake van een situatie waarin een hogere waarde kan worden vastgesteld, aangezien de woningbouw wordt gerealiseerd ter vervanging van bestaande bebouwing.

Het gemeentelijk beleid schrijft verder voor dat in het onderzoek naar voren moet komen wat de kosten van mogelijke maatregelen zijn en welke afweging is gemaakt om deze wel of niet te (laten) treffen. In dit onderzoek wordt geadviseerd, om ten aanzien van bronmaatregelen voor weg- en railverkeer en aanvullende schermmaatregelen voor railverkeer, nader onderzoek te doen. Bij 7 appartementen en 6 woningen wordt de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van wegverkeerslawaaï met meer dan 5 dB overschreden. Voor deze objecten moet nader worden onderzocht welke compenserende maatregelen aanwezig zijn of getroffen kunnen worden.

Uit de ontwerptekeningen blijkt dat bij de woningen aan de Stationsweg rekening is gehouden met de hoge geluidbelasting, doordat de niet-geluidgevoelige verblijfsruimtes (hal, keuken en badkamer) aan de hoogst belaste gevel zijn gesitueerd (bijlage figuur 5, blad 03).

Uit berekeningen blijkt, dat bij de bestaande woningen aan de zuidkant van de Stationsweg geen sprake is van relevante reflectie van geluid ten gevolge van het bouwplan. Door het toepassen van een stil wegdek op de Stationsweg is zelfs sprake van een afname van de geluidbelasting bij de bestaande woningen.

Vast te stellen hogere waarden

Maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van plangebied terug te brengen zijn beperkt mogelijk of doelmatig. Het college van Burgemeester en Wethouders van Culemborg dient daarom hogere waarden vast te stellen voor de woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Na het toepassen van een bronmaatregel op de Stationsweg, dienen de hogere waarden, zoals opgenomen in tabel 5.1, te worden vastgesteld.

Locatie	Hoogte (m)	Geveloriëntatie	Bron	Hogere waarde (dB)
App. 1	1,5	ZW	Stationsweg	51
App. 2	1,5	ZW	Stationsweg	52
App. 3	1,5	ZO	Stationsweg	57
App. 4	1,5	ZO	Stationsweg	56
App. 5	4,5	ZW	Stationsweg Spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht	52 57
App. 6	4,5	ZW	Stationsweg Spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht	53 57
App. 7	4,5	ZO ZW	Stationsweg Spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht	57 57
App. 8	4,5	ZO	Stationsweg	57
App. 9	7,5	ZW	Stationsweg Spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht	53 59
App. 10	7,5	ZW	Stationsweg Spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht	54 59
App. 11	7,5	ZO ZW	Stationsweg Spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht	57 59
App. 12	7,5	ZO ZO	Stationsweg Spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht	57 56
Bwr.13	1,5 – 7,5 7,5	ZO ZW	Stationsweg Spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht	60 57
Bwr.14	1,5 – 7,5	ZO	Stationsweg	60
Bwr.15	1,5 – 4,5 7,5	ZO	Stationsweg	60 60
Bwr.16	1,5; 7,5 4,5	ZO	Stationsweg	60 61
Bwr.17	1,5; 7,5 4,5	ZO	Stationsweg	60 61
Bwr.18	1,5; 7,5 4,5	ZO	Stationsweg	60 61
Bwr.19	7,5	ZW	Spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht	56
Bwr.25	7,5	ZO	Stationsweg	49
Bwr.26	7,5	ZO	Stationsweg	49
Bwr.27	1,5 4,5 7,5	NO	Stationsweg	50 51 52

Geluidwering van de gevel

Bij de ontwikkeling van de woningen dient het geluidonderzoek en de geluidbelasting als onderlegger te worden gebruikt. Voor alle woningen die in het plangebied worden gerealiseerd met een geluidbelasting boven de 53 dB voor wegverkeer exclusief correctie ex artikel 110g Wgh en 55 dB voor railverkeer, dient met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of deze woningen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen.

5.3 Parkeernorm

Voor het voorliggende woningbouwproject is berekend dat er 52,2 parkeerplaatsen nodig zijn. In het plangebied worden 50 parkeerplaatsen gerealiseerd in de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied ten behoeve van de te realiseren woningen. 3 parkeerplaatsen worden aangelegd in de vorm van parkeren op eigen terrein. Parkeren op eigen terrein is ingetekend bij de vrijstaande woning aan de Triosingel en op één van de hoekpercelen van de rijwoningen (bouwnummers 26 en 27 van figuur 9). Het bouwplan voldoet met 53 parkeerplaatsen aan de gestelde parkeernorm. De volledige parkeerberekening is aan de bijlagen van dit bestemmingsplan toegevoegd.

5.4 Luchtkwaliteit

Het voorgenomen bestemmingsplan past binnen een in de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' aangegeven categorie (minder dan 1.500 woningen). Hierdoor kan een onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit achterwege blijven en staat de luchtkwaliteit op grond van artikel 5.16, lid 1, onder c besluitvorming niet in de weg.

Voor een goede ruimtelijke ordening is echter een onderzoek uitgevoerd naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen in het kader van de voorgenomen bestemmingsplanprocedure voor de herinrichting van De Vooruitgang. Daarbij zijn de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) uitgerekend langs de wegen in en rond het plangebied.

De concentraties NO₂ en PM₁₀ blijven gelijk of nemen af in het voorgenomen bestemmingsplan ten opzichte van het huidige bestemmingsplan, behalve de concentraties op de Spoorstraat. In deze straat nemen de concentraties licht toe door verandering van omgevingsfactoren. Ter plaatse van de Stationsweg is sprake van een lichte afname van de berekende concentraties. Op alle beoordelingspunten zijn de concentraties ruim lager dan de wettelijke grenswaarden.

5.5 Flora- en Faunawet

Voorafgaand aan de sanering van de bodem van het plangebied is een flora- en fauna onderzoek uitgevoerd. Op basis van dat onderzoek is ook een ontheffing aangevraagd voor de verstoring van het leefgebied van mussen. De ontheffing is verleend en op basis daarvan zijn de bebouwing aan de Stationsweg en de witte schuur gesloopt. Na uitvoering van de sanering is het terrein ingezaaid met gras. Nader onderzoek in het kader van de flora- en fauna wet is voor de herontwikkeling niet noodzakelijk.

5.6 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de toelichting van een bestemmingsplan een onderbouwing op te nemen over de nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
2. kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

De voorgenomen woningbouwontwikkeling van Culemborg sluit aan bij de uitgangspunten van de 'ladder voor duurzame verstedelijking':

5.6.1 Trede 1. – Regionale behoefte

Regionale behoefte

Samen met de gemeenten Buren, Geldermalsen, Lingewaal, Maasdriel, Neder-Betuwe, Neerijnen, Tiel, West Maas en Waal en Zaltbommel vormt Culemborg de Regio Rivierenland.

Op 30 mei 2016 heeft de provincie in een bestuurlijk overleg met de regio ingestemd met het Regionale Woningbouwprogramma Rivierenland. De voorgenomen bouw van woningen in onderhavig bestemmingsplan passen binnen deze woningbouwprogrammering.

In 2013 zijn alle gemeentelijke woningbouwprogramma's tegen het licht gehouden en is gekeken (door gemeenten, regio en provincie) wat bij de betrokken gemeenten de ruimte was tussen de plancapaciteit en de woningbehoefte. Voor veel gemeenten gold dat hun woningbehoefte dateerde van voor de crisis, 2007, bij de gemeente Culemborg was dat niet het geval. Gevolgen van de crisis en onzekere woningmarkt zijn meegenomen in de Woonvisie 2010 – 2014 van de gemeente Culemborg. Het woningbouwprogramma 2010-2020 van de gemeente Culemborg is daarmee actueel gebleken.

Locale behoefte

In het Woonbehoeftenonderzoek 2009 en in de Woonvisie 2010 – 2014 is geconstateerd dat het aandeel koopwoningen in het duurste segment in Culemborg ondervertegenwoordigd is. Inwoners van Culemborg die een woning in dit segment willen kopen slagen momenteel niet in hun eigen stad. Ook trekt de gemeente nu geen kopers met een dergelijke behoefte. Terwijl de gemeente Culemborg als subregionale kern in dit deel van het Rivierenland een opvangtaak heeft.

In de Woonvisie 2010-2014 is ook aangegeven dat meer ruimte geboden zal worden voor particulier opdrachtgeverschap.

De bevolkingsprognose in relatie tot de woningbouw van de gemeente Culemborg geeft de huishoudenontwikkeling aan en wat de behoefte aan het aantal woningen is voor een bepaalde gemeente. Op basis van de bevolkingsprognose 2012 van de provincie zal tot zeker na 2050 de huishoudenontwikkeling van de gemeente Culemborg stijgen, en daarmee ook de vraag naar extra woningen.

Woningbouwprogrammering is een programmering voor de lange termijn waarbij niet te abrupt gereageerd moet en kan worden. Een goede differentiatie van het woningbouwprogramma op de lange termijn is belangrijk voor een regio en een stad. Het bevordert naar verwachting de doorstroming op de woningmarkt hetgeen gewenst is. En het zorgt ervoor dat een categorie inwoners wordt bediend die behouden moeten blijven of bediend moeten worden. Het is voor Culemborg dus belangrijk dat woningen in dit marktsegment gerealiseerd worden.

5.6.2 Trede 2. – Trede 3 van de ladder duurzame verstedelijking

Het gasfabriekterrein ligt in het stedelijke gebied waardoor de ontwikkeling voldoet aan trede 2 van de ladder voor duurzame verstedelijking. Trede 3 van de ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing bij ontwikkelingen buiten het bestaand stedelijke gebied en is voor deze ontwikkeling niet van toepassing

5.7 Milieuzonering

De VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) (hierna: VNG-brochure) geeft handreikingen voor een verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving en voor de inpassing van gevoelige bestemmingen nabij bedrijven. Het is geen wet, maar een gangbare manier om milieuzonering toe te passen. In de VNG-brochure worden per bedrijfssoort en per milieuaspect indicatieve afstanden gegeven tot gevoelige objecten. Indien aan de VNG-afstand wordt voldaan, kan gesteld worden dat hinder niet te verwachten is. Op korte afstand van het plangebied bevindt zich Triosingel 34. Op deze locatie zijn de verschillende hulpdiensten (brandweer, politie, ambulancezorg) gevestigd. Uit de VNG-brochure volgt ten aanzien van brandweerkazernes een maximale indicatieve hinderafstand van 50 meter. Deze afstand geldt ten opzichte van een rustige woonwijk. In de VNG-brochure is vermeld dat de richtafstanden met één afstandsstap kunnen worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. De richtafstand van 50 meter wordt dan 30 meter. Volgens de VNG-brochure behoren gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur zijn gelegen (zoals de spoorlijn Utrecht – Geldermalsen) tot het omgevingstype gemengd gebied. Daarnaast zijn er in de omgeving verschillende andersoortige functies bestemd, zoals kantoor en bedrijf. Het aspect geluid is bepalend voor de milieuhinder van de brandweerkazerne ten opzichte van de geprojecteerde woningen. Binnen deze zone van 30 meter zijn binnen het plangebied geen woningen geprojecteerd. Er is geen sprake van een knelpunt in relatie tot de richtafstand voor geluid. Vanuit de systematiek van 'Bedrijven en milieuzonering' wordt daarmee een voldoende woon- en leefklimaat gegarandeerd.

5.8 Waterparagraaf

De voorgenomen ontwikkeling heeft een toename van circa 670 m² aan verharding tot gevolg. De toename aan verharding bedraagt meer dan 500 m² en moet daarom worden gecompenseerd door de aanleg van waterberging. De benodigde compensatie voor 170 m² netto toename bedraagt 8 m³. Uitgaande van een maximale peilstijging van 0,3 meter betekent dit een waterbergingsopgave om ca 27 m² nieuw oppervlakte water te realiseren. Deze opgave kan worden gerealiseerd in de Spoorloot aan de westzijde van het plangebied.

De afvoer van het vuilwater uit het plangebied wordt aangesloten op het bestaande (vernieuwde) stelsel in de Spoorstraat. Hemelwater van daken en van de openbare ruimte zal afgekoppeld worden geleid naar de spoorloot. Voor de ontwateringsdiepte wordt nader onderzoek naar de grondwaterstanden uitgevoerd. De afvoer van het vuilwater in het plangebied wordt aangesloten op het bestaande (vernieuwde) stelsel in de Spoorstraat. De uitgevoerde watertoets is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

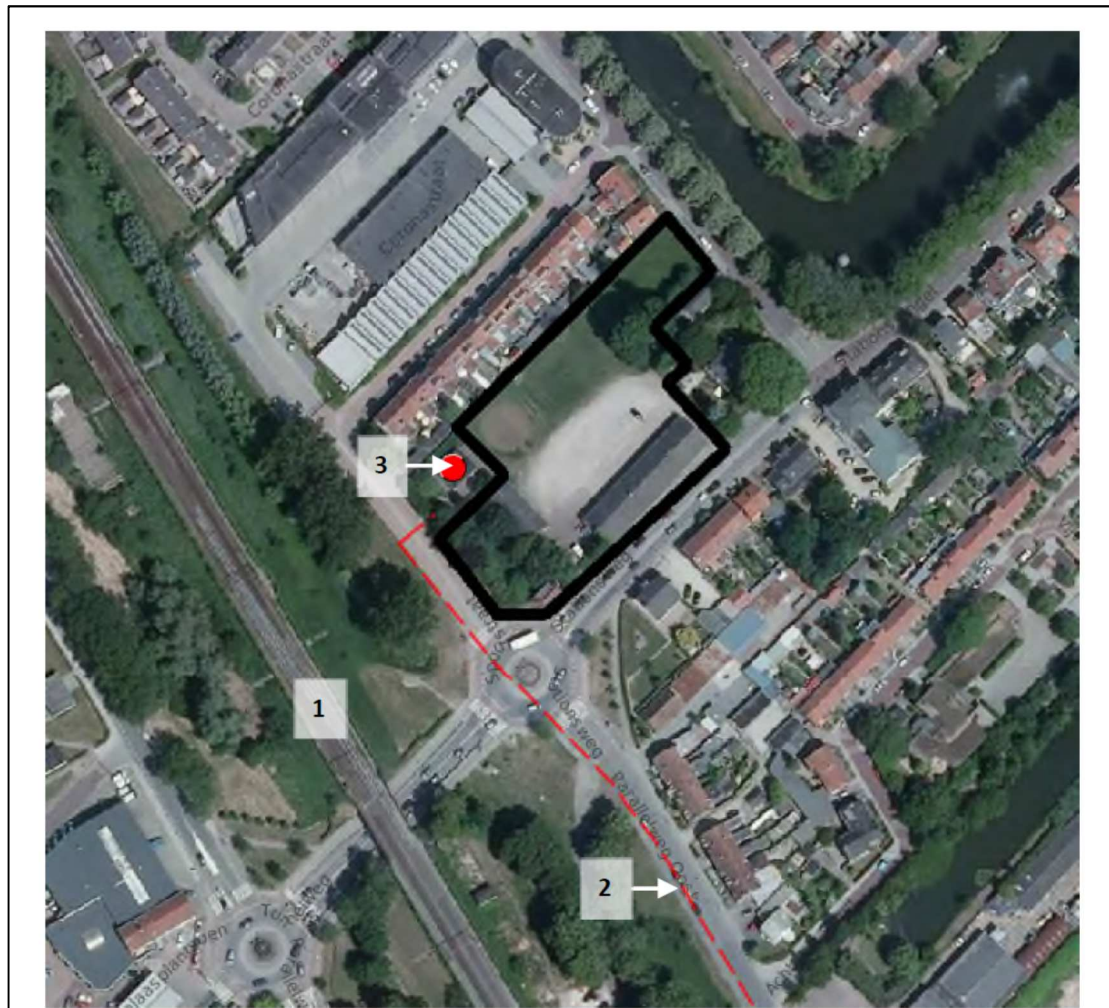
5.9 Geur(hinder)

Geurhinder is een sterk onderschat milieuthema. Uit landelijke belevingsonderzoeken blijkt dat stank een grote bron van hinder is. Ondanks de trendmatige daling van het aantal overlast meldingen is geurhinder nog steeds een belangrijk aandachtspunt. Bronnen voor stank zijn de industrie, de agrarische bedrijvigheid en het wegverkeer. Nabij het plangebied zijn geen bedrijven gevestigd die geurhinder kunnen veroorzaken. Geurhinder is dan ook niet van toepassing bij de voorgenomen ontwikkeling.

5.10 Externe Veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan bij de opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende relevante risicobronnen:

- 1 De spoorlijn Utrecht – Geldermalsen;
- 2 een hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie;
- 3 een gasdrukregel- en meetstation van de Gasunie.



Figuur 10: Ligging hogedruk aardgasleiding, ontvangststation en spoorlijn (Bron: gemeente Culemborg)

Spoorlijn Utrecht- Geldermalsen

De spoorlijn Utrecht – Geldermalsen bevindt zich direct ten westen van het plangebied. Over deze spoorlijn vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het risicoplafond van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is vastgelegd in de Regeling Basisnet. Hierin is vastgelegd dat de risicocontour van het plaatsgebonden risico zich niet buiten de spoorrails bevindt.

Het plaatsgebonden risico levert daarmee geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling. Ten behoeve van de berekening van het groepsrisico is een kwantitatieve risico-analyse uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat het groepsrisico zich onder de oriëntatiewaarde bevindt. Het groepsrisico neemt in de toekomstige situatie wel toe ten opzichte van de bestaande situatie. De hoogte van het groepsrisico neemt met niet meer dan 10% toe en de oriëntatiewaarde wordt ook in de toekomstige situatie niet overschreden. Vanwege deze beperkte toename kan de verantwoording over het groepsrisico zich beperken tot de thema's bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Hogedruk aardgasleiding

Ten westen en ten zuiden van het plangebied bevindt zich een hogedruk aardgasleiding van de Gasunie met kenmerk W-527-06. Conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen dient in het bestemmingsplan een belemmeringsstrook te worden aangehouden van 4 meter (aan weerszijden van de buisleiding) waarbinnen geen bebouwing mag worden geprojecteerd.

De hogedruk aardgasleiding heeft geen PR 10^{-6} contour. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Voor het groepsrisico is een kwantitatieve risico-analyse uitgevoerd. Het groepsrisico vanwege de leiding is lager dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt in de toekomstige situatie niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Het plangebied bevindt zich gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van de leiding. Omdat het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde is slechts een beperkte verantwoording noodzakelijk.

Gasdrukregel- en meetstation

Direct ten westen van het plangebied bevindt zich een gasdrukregel- en meetstation van de Gasunie. Op dit station is het Activiteitenbesluit milieubeheer van toepassing. Uit het Activiteiten besluit volgen veiligheidsafstanden voor het station. Zo dient ten aanzien van kwetsbare objecten een afstand van 15 meter te worden aangehouden en ten aanzien van beperkt kwetsbare objecten een afstand van 4 meter. De ligging van het gasdrukregel- en meetstation ten opzichte van het plangebied levert geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling, omdat deze ontwikkelingen zich op meer dan 15 meter afstand bevinden.

Verantwoording Groepsrisico

Verantwoording voor het groepsrisico is zowel voor de spoorlijn Utrecht – Geldermalsen als voor de hogedruk aardgasleiding verplicht. Op basis van de kwantitatieve risico-analyse kan deze verantwoording worden beperkt tot de thema's zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen. Afhankelijk van het soort calamiteit gaat het dan om vluchten of schuilen. Zelfredzaamheid begint met het bewustzijn over de mogelijke risico's. Gerichte risicocommunicatie is in dit verband belangrijk. In de ten behoeve van dit bestemmingsplan opgestelde notitie over de externe veiligheidsaspecten is ingegaan op de thema's zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. De belangrijkste aanbevelingen ten aanzien van zelfredzaamheid in de voorgenomen ontwikkelingen zijn:

1. het mogelijk maken om op een centrale plaats de mechanische ventilatie uit te schakelen
2. het uitsluiten in de planregels van de mogelijkheid om groepen beperkt zelfredzame groepen te huisvesten.
3. ten aanzien van bestrijdbaarheid wordt in het kader van deze bestemmingsplanprocedure advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid.

6 Financiële haalbaarheid

6.1 *Anterieure overeenkomst planschade*

De gemeente Culemborg heeft met de ontwikkelaar van het bouwplan een anterieure overeenkomst gesloten waarin onder meer afspraken zijn vastgelegd over het vergoeden van de gemeentelijke plankosten en de verantwoordelijkheid ten aanzien van eventuele planschade die ontstaat als gevolg van het vaststellen van dit bestemmingsplan. Het realiseren van het bouwplan, inclusief de herinrichting van de openbare ruimte, vindt plaats voor rekening en risico van de ontwikkelaar, waarbij de gemeente een bankgarantie heeft verlangd ter zekerstelling van de realisatie van de openbare ruimte conform het programma van eisen zoals de gemeente dat momenteel hanteert.

7 Wijze van bestemmen

7.1 *Het juridische plan*

Doel van dit bestemmingsplan is het opstellen van een adequate en actuele juridische-planologische regeling dat de woningbouw op het oude gasfabriekterrein mogelijk maakt .

In het bestemmingsplan is aangesloten bij de bewoording en opbouw van planregels conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012. Ten slotte voldoet het plan aan de bepalingen zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening.

In de volgende paragraaf worden de voorkomende bestemmingen uit dit bestemmingsplan nader toegelicht.

7.2 *Beschrijving van de bestemmingen*

Enkelbestemmingen:

Bedrijf

Voor het badhuisje is in het voorliggende bestemmingsplan de bestemming “Bedrijf” opgenomen. De bedrijvigheid mag de kwaliteit van het wonen in het gebied niet in negatieve zin beïnvloeden. Om die reden zijn binnen deze bestemming bedrijven toegestaan die genoemd worden in bijlage 1: Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging. De staat van bedrijfsactiviteiten dient als toetsingskader bij de beoordeling of een bedrijf inpasbaar is in de omgeving.

Groen

Op de gronden binnen de bestemming ‘Groen’ zijn onder andere groenvoorzieningen, bermen, beplantingen en speelvoorzieningen toegestaan. In deze bestemming zijn gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen toegestaan. Via een aanlegvergunningstelsel wordt voorkomen dat bodemwerkzaamheden plaatsvinden waarmee onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de groenvoorziening.

Verkeer- Verblijfsgebied

De wegen die behoren tot de hoofdwegenstructuur zijn, met de bijbehorende bermen en trottoirs, geregeld in de bestemmingen ‘Verkeer’. De overige straten, pleinen en belangrijke paden zijn in de bestemming ‘Verkeer - Verblijfsgebied’ geregeld. De voor ‘Verkeer’ aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen en straten en bijbehorende voorzieningen. Tevens maken waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals wadi's, onderdeel uit van deze bestemming. Binnen deze bestemming is een eventuele herinrichting van de bestaande wegen mogelijk. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Wonen

De gronden binnen de bestemming 'Wonen' zijn aangewezen voor wonen, tuinen, erven en verhardingen, groen (inclusief speelvoorzieningen), parkeerdoeleinden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Daarnaast zijn aan-huis-verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid, zoals opgenomen in de milieucategorieën 1 en 2 van de als bijlage 2 opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. De aangegeven bebouwingstypologieën dienen te worden aangehouden. De woningen of wel hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Voor de voorgevelrooilijn mogen uitsluitend balkons, erkers of luifels voorkomen met een beperkte diepte.

Er zijn ontheffingsmogelijkheden opgenomen voor wat betreft het aantal bouwlagen, de bebouwingstypologie, en voor het overschrijden van het bouwvlak. Het uitoefenen van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf is toegestaan indien aan de genoemde voorwaarden wordt voldaan. Er kan ontheffing verleend worden om een grotere beroeps- c.q. bedrijfsploeroppervlakte toe te staan.

Dubbelbestemmingen:

Waarde – Archeologie 3

De voor 'Waarde - Archeologie 3' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming van gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarden op de stroomruggen. Hierbij gelden stringente bepalingen wat betreft de bescherming van archeologische waarden. Zo zijn activiteiten die dieper voeren dan 0,3 m onder het maaiveld, voor zover deze een oppervlakte van meer dan 500 m² onderworpen aan de plicht tot het opstellen van een rapportering over effecten op de archeologische waarden. Alvorens een bouwvergunning af te geven kunnen burgemeester en wethouders één of meerdere van de volgende voorwaarden opnemen: het treffen van technische maatregelen, het doen van opgravingen of begeleiding door een archeologisch deskundige. Daarnaast geldt een aanlegvergunningstelsel alsmede een sloopvergunningstelsel dat voorkomt dat diverse vormen van groundbewerking en de aanleg van verhardingen en leidingen en/ of ongewenste sloop plaatsvindt.

Zoals eerder beschreven zal er bij toekomstige graafwerkzaamheden rekening worden gehouden met de reeds bekende resultaten van het archeologisch onderzoek dat is uitgevoerd bij de grondsanering van het plangebied.

Leiding – Gas (L-G)

Ter bescherming van de in het plangebied aanwezige gasleiding is de dubbelbestemming Leiding – Gas (L-G) opgenomen. Op de verbeelding is de hartlijn van de gasleiding opgenomen. Aan weerszijden van het hart van de gasleiding is een bebouwingsvrije zone opgenomen van 4m. Doormiddel van een binnenplanse ontheffing is het mogelijk om bouwwerken op te richten in de nabijheid van de gasleiding. Daarnaast is er, voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden, een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Gebiedsaanduiding:

Veiligheidszone- Bevi

Rondom de risicovolle inrichtingen is een zone opgenomen waarbinnen de bouw van kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten niet is toegestaan. De veiligheidszone van het gasontvangststation valt binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

8 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan “Hendrik de Liefdehof” (NL.IMRO.0216.BPHdeLiefdehof-ON01) heeft met ingang van 12 januari 2017 t/m 23 februari 2017 ter inzage gelegen in het stadskantoor. Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende deze periode gepubliceerd op de gemeentelijke website www.culemborg.nl en op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende termijn van ter inzagelegging zijn er geen zienswijzen ingediend namens omwonenden of anderszins belanghebbenden. Wel hebben overlegpartners van deze mogelijkheid gebruik gemaakt om een reactie kenbaar te maken. Deze zienswijzen hebben geleid tot wijziging van het bestemmingsplan. In de nota zienswijzen zijn de ingebrachte zienswijzen samengevat weergegeven en beantwoord.

9 Bijlage(n) bij de toelichting

1. Externe veiligheid Antea Group. De Liefde, gemeente Culemborg. Datum 5 januari 2016.
2. Luchtkwaliteitonderzoek Antea Group. Culemborg, De Vooruitgang. Datum 25 maart 2016.
3. Waterparagraaf Antea Group. Memo. Datum 1 juni 2016.
4. Akoestisch onderzoek Antea Group. Bestemmingsplanwijziging ontwikkeling 'De Voortgang' te Culemborg, weg en railverkeerslawaaï. Datum 9 juni 2016.
5. Milieuzonering Antea Group. Memo. Datum 14 juni 2016.