

**Nota van beantwoording inspraak en
vooroverleg**

**“Voorontwerpbestemmingsplan
Spoorzone”**



Culemborg

Nota van beantwoording inspraak en vooroverleg

Voorontwerpbestemmingsplan “Spoorzone”

Inhoudsopgave

1. De procedure	4
2. Ontvankelijkheid	5
3. Beantwoording zienswijzen	6
<i>Inspraakreactie 1</i>	6
<i>Inspraakreactie 2</i>	11
<i>Inspraakreactie 3</i>	14
<i>Inspraakreactie 4</i>	16
<i>Inspraakreactie 5</i>	21
4. Vooroverleg	23
<i>Waterschap Rivierenland</i>	23
<i>Milieuadviesraad Culemborg</i>	24
<i>Provincie Gelderland</i>	27
<i>Monumentencommissie</i>	27
<i>NS Stations</i>	28

1. De procedure

Het voorontwerpbestemmingsplan “Spoorzone” (NL.IMRO.0216.BPSpoorzone-VO01) heeft met ingang van 4 april 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het stadskantoor. Tevens is de mogelijkheid geboden dit voorontwerpbestemmingsplan te raadplegen op de gemeentelijke website www.culemborg.nl en op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende deze termijn is aan een ieder de mogelijkheid geboden schriftelijk of mondeling reacties tegen het voorontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken aan de het college van B&W.

De terinzagelegging is bekendgemaakt in de Culemborgse Courant d.d. 3 april 2013.

2. Ontvankelijkheid

Er zijn in totaal vijf zienswijzen ingediend en drie reacties in het kader van het vooroverleg.

In deze nota wordt een samenvatting gegeven van de ingediende inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan "Spoorzone" NL.IMRO.BPSpoorzone-VO01 De ingediende inspraakreacties worden op inkomstdatum, achtereenvolgens beantwoord.

De volgende inspraakreacties zijn ingediend:

Naam	Inkomstdatum	Kenmerk
Inspraakreactie 1	9 mei 2013	1313614/ 13155
Inspraakreactie 2	13 mei 2013	1313614/ 13142
Inspraakreactie 3	14 mei 2013	1313614/ 13241
Inspraakreactie 4	14 mei 2013	1313614/ 13213
Inspraakreactie 5	23 mei 2013	1313614/ 13386
Inspraak en vooroverleg		
Waterschap Rivierenland	14 mei 2013	1313614/ 13185
Milieuadviesraad Culemborg	28 juni 2013	1313614/ 14231
Monumentencommissie	27 september 2013	Verslag vergadering
Provincie Gelderland	3 juni 2013	1313614/13608
NS Stations	16 mei 2013	Via email

3. Beantwoording zienswijzen

Inspiraakreactie 1

Samenvatting

1. Reclamant geeft aan dat er al jaren plannen zijn om het stationsgebied in Culemborg op te knappen. Deze plannen zijn bij herhaling mislukt omdat ze financieel niet haalbaar bleken. Nu Ahold een supermarkt wil verplaatsen, vanuit het centrum naar het westelijke stationsgebied, lijkt dit anders. De huidige planontwikkeling met de mogelijkheid voor de vestiging van detailhandel heeft volgens reclamant de schijn tegen. Het lijkt erop dat eerdere visies aangepast worden aan het belang om het stationsgebied te herontwikkelen op basis van eerdere met Albert Heijn gemaakte afspraken.
2. Reclamant spreekt over de huidige detailhandelsstructuur van Culemborg dat opgedeeld is in vier delen, Binnenstad, het Chopinplein, winkelcentrum Parijsch, bedrijventerrein Pavijen, en geeft hiervan aan dat deze logische indeling naar behoren functioneert. Reclamant geeft aan dat de bevolking van Culemborg gericht is op de voorzieningen in hun stadsdeel. Reclamant citeert ten aanzien van de binnenstad een gedeelte uit de detailhandelsvisie waaruit blijkt dat de trekkracht in met name de niet dagelijkse-sector zeer laag is, dat supermarkten de positie van de binnenstad versterken, het belang van supermarkten (als trekkers) voor de binnenstad niet uit het oog moet worden verloren en dat uitplaatsing van supermarkten uit het centrum ongewenst is.
3. Reclamant geeft aan dat het voorontwerpbestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om 22.000m² bruto vloeroppervlakte van de bebouwing binnen de bestemming "Gemengd" gebruikt mag worden voor onder andere een supermarkt van 2000m² winkel vloeroppervlakte, (hierna "wvo"), stationsgebonden detailhandel (600m² wvo), en grootschalige detailhandel. Reclamant vraagt specifieke aandacht voor het niet opnemen van concrete grenzen aan het gebruik van de bebouwing binnen de gronden met de bestemming Gemengd. Daarnaast mist reclamant de definitie voor het begrip grootschalige detailhandel.
4. Reclamant merkt op dat er aan de westzijde van het stationsgebied een nieuw winkelgebied van 22.000 m² (grootschalige) detailhandel wordt gerealiseerd. Deze ontwikkeling is volgens reclamant van invloed op de bestaande detailhandelsstructuur in Culemborg wat in strijd is met het detailhandelsbeleid van de gemeente en de Provincie Gelderland waar staat dat nieuwe (detailhandels) locaties niet ten koste mogen gaan van de bestaande detailhandelsstructuur. Reclamant geeft vervolgens aan dat in "Uitbreidingsmogelijkheden winkelcentrum Parijsch" NSI 2009 wordt aangegeven dat de bevolking in Culemborg de boodschappen voornamelijk doet in het eigen centrum (binnenstad, Parijsch en/of Chopinplein). In dit rapport is berekend, dat Parijsch een uitbreidingsmogelijkheid heeft in de dagelijkse sector van 990m² wvo ruimte en in de niet dagelijkse sector 960m² wvo ruimte. Reclamant wil hiermee aangeven dat de nieuw vestiging van een supermarkt van 2000m² wvo en 600m² wvo specifieke detailhandel in het stadsdeel West het functioneren van WC Parijsch onder druk komt te staan.
5. Reclamant geeft aan dat er in ruimtelijk opzicht geen beperking wordt gesteld aan het gebruik van de gronden binnen de bestemming "Gemengd". Hierdoor zou daar iedere vorm van detailhandel die zich laat omschrijven als grootschalig mogelijk zijn. Dat komt neer op iedere winkel groter dan b.v. 1000m² wvo.

Er is sprake van de uitplaatsing van de Albert Heijn vanuit de binnenstad naar de westzijde van het stationsgebied. Deze uitplaatsing van "de trekker" van de Binnenstad zal ten koste gaan van de bestaande winkelstructuur in de binnenstad. Reclamant geeft aan dat, dat strijdig is met de detailhandelsvisie van de gemeente Culemborg en de Provincie Gelderland waarin staat dat nieuwe locaties niet ten koste mogen gaan van de binnenstad.

6. Volgens reclamant zal ook de vestiging van andere vormen van (grootschalige) detailhandel van invloed zijn op het functioneren van de binnenstad. De term "stationsgebonden detailhandel" is niet te definiëren. In feite is er sprake van gewone detailhandel (men ziet de ruime invulling van detailhandel in stations als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag). Met de omschrijving "supermarkt" en/ of "stationsgebonden detailhandel" is geen concrete grens gesteld aan het gebruik van de bebouwing. Volgens reclamant is het overigens nog maar de vraag of in ruimtelijk opzicht beperkingen kunnen worden gesteld aan de omvang van de Winkels.
7. Uit de detailhandelsvisie valt op te maken dat er sprake is van overcapaciteit in de detailhandel in Culemborg en dat er ernstig getwijfeld moet worden of dit niet elders leidt tot leegstand en/of er niet bestemd wordt voor gedeeltelijke leegstand. Volgens de detailhandelsvisie kampt het bedrijventerrein Pavijen immers met een relatief grote leegstand. Aan het realiteitsgehalte van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling moet dan getwijfeld worden in die zin, dat wellicht alleen de geprojecteerde supermarkt op korte termijn zal kunnen worden gerealiseerd, terwijl voor het overige (uiteindelijk) gebouwd zal worden voor leegstand. Reclamant wijst op het groeiende aantal internetbestedingen en met de teruglopende bestedingen in verband met de huidige economische crisis. De verplaatsing van de Albert Heijn vanuit de binnenstad betekent het vertrek van een (noodzakelijke) trekker uit de binnenstad, en leegstand van een winkelpand. Hoe en/of dit ingevuld kan gaan worden is niet verzekerd. Reclamant wijst op het per 1 juli 2012 in werking getreden art 3.1.6 lid 2 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro), dat mede is gericht op het voorkomen van winkelleegstand. Met de ontwikkeling van een nieuwe winkellocatie van max 22.000m² wvo, waarvan een Albert Heijn supermarkt van 2000m² wvo en 600m² wvo stationsgebonden detailhandel in het stadsdeel West verandert de winkelstructuur in Culemborg drastisch.
8. Volgens reclamant moet een bestemmingsplan zowel in financieel als in maatschappelijk opzicht haalbaar zijn. Er is geen inzage gegeven in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en initiatiefnemers. Zeker in deze tijd van economische crisis, mogen zware eisen worden gesteld aan het vereiste dat het plan in financieel opzicht haalbaar is. De economische haalbaarheid kan niet worden vastgesteld omdat over de financiering geen gegevens zijn verstrekt. De risico's voor de gemeente zijn niet aangegeven. Reclamant merkt ten slotte op dat informatie over de effecten van de gewenste bouwfasering op de economische haalbaarheid ontbreekt.

Antwoord gemeente

Ad 1: De gemeente kiest voor de bestemming “Gemengd” vanuit het standpunt om de markt de maximale vrijheid te geven om slimme combinaties van functies mogelijk te maken. Het stationsgebied leent zich bij uitstek voor deze invulling. De totale bebouwingsoppervlakte is in de regels vastgelegd. Het gebruik is beperkt door, voor de categorieën horeca en detailhandel, het maximale oppervlak aan m² 's op te nemen. Verder is het gebruik van het totale oppervlakte door de regeling van het bestemmingsplan beperkt. 17.000m² bruto vloer oppervlak (hierna “b.v.o”) is opgenomen in bouwvlak 1 (zuidzijde) en 5.000 m² b.v.o. is opgenomen in bouwvlak 2 (noordzijde). Zie hiervoor paragraaf 5.4, ‘Specifieke gebruiksregels’. Op deze manier ontstaat er bebouwing welke passend is bij de maat en de schaal van de omgeving. Een verdere uitbreiding van het bruto vloeroppervlak wordt in dit plan niet mogelijk gemaakt.

Ad 2: Het bestemmingsplan maakt diverse vormen van gebruik mogelijk middels de gemengde bestemming. Hierbinnen zijn enkele functies gereguleerd, waaronder detailhandel. In totaal mag er maximaal 2.000 m² winkelvloeroppervlakte (wvo) aan supermarkt, 600 m² wvo aan stationsgebonden detailhandel en 7.000 m² wvo aan grootschalige detailhandel worden gerealiseerd. In totaal maximaal 9.600 m² wvo (zie paragraaf 5.4, ‘Specifieke gebruiksregels’). Indien er markt is voor detailhandel, kan deze gerealiseerd worden binnen de gronden met de bestemming ‘Gemengd’, tot een maximum van de genoemde metrages. Dit leidt tot een betere aansluiting op het bedrijventerrein Pavijen I-IV, zoals ook in de structuurvisie als uitgangspunt van het project is benoemd: *“In het project onderzoeken we of, en hoe de overgang van het stationsgebied naar Pavijen I-IV kan worden verbeterd.”* (Structuurvisie Gemeente Culemborg, pag. 21, paragraaf 3.4.6 Project Spoorzone).

Ad 3: Grootschalige detailhandel is in het bestemmingsplan gedefinieerd als *“detailhandel die vanwege de aard en omvang een minimale oppervlakte van 500 m² per vestiging nodig heeft voor onder andere uitstalling”*. De definitie zal worden aangescherpt en conform de definitie die gebruikt is voor grootschalige detailhandel in het bestemmingsplan Pavijen I-IV. De definitie wordt aangepast met de toevoeging: *“waarbij onderscheid wordt gemaakt in detailhandel keukens, sanitair en woninginrichting en detailhandel in auto's, boten en/of caravans”*. De bedoeling is een ruimtelijke concentratie van grootschalige detailhandel welke aansluit op de zone binnen het bedrijventerrein Pavijen I-IV, waarbij nieuwvestiging slechts onder voorwaarden mogelijk wordt gemaakt.

Ad 4: De ontwikkeling ligt volledig in lijn met het detailhandelsbeleid van de gemeente Culemborg. Het detailhandelsbeleid is gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad op 17 februari 2010 en is voor de spoorzone geëffectueerd in het besluit van de gemeenteraad op 23 juni 2011. Het onderhavige bestemmingsplan geeft uitvoering aan de genoemde raadsbesluiten. In het door reclamant aangehaalde rapport van het NSI (dd. 15 april 2009) is aangegeven dat in alle delen van Culemborg ruimte is voor uitbreiding van de vierkante meters in de dagelijkse sector, behalve in de binnenstad. In het deel ‘overig Culemborg’ is in het bijbehorende raadsbesluit van 23 juni 2011 een uitbreiding vastgesteld van 700 m² wvo. Eventuele verschuiving van het marktaandeel van Winkelcentrum Parijsch naar een supermarkt in de Spoorzone is onderdeel van reguliere marktwerking. Het voorgenomen plan zal niet leiden tot een duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau in de gemeente Culemborg en het ondernemersklimaat in de dagelijkse sector. Er blijft voldoende aanbod en variatie in de dagelijkse sector op acceptabele afstand van de (Culemborgse) consument bestaan.

Het college is het eens met de opmerking van reclamant. De omschrijving van grootschalige detailhandel wordt aangepast. Door NSI (dd. 2 juli 2009) is onderzoek gedaan naar de trekkracht van de Albert Heijn voor de binnenstad en naar alternatieve trekkers in de non-food sector. NSI concludeert:

“In Culemborg is sprake van combinatiebezoek tussen de huidige AH-supermarkt en de binnenstad. Uit onderzoek is bekend dat een supermarkt een positief effect heeft op de trekkracht van een centrum. Dit geldt ook voor een non-food trekker, die past in het centrum. Overweging voor een trekker in de non-food is dan ook reëel en kan een aanvulling betekenen voor het winkelbestand in het centrum. Er zijn voor de non-food diverse mogelijkheden voor invulling, afhankelijk van de voorkeur voor: verplaatsen huidig (kleinschalig) formuleaanbod uit het centrum, vrijkomende ruimte in te vullen door kleinschalige zelfstandige ondernemers; of nieuwvestiging formules.”

Het college heeft afspraken gemaakt met Ahold (eigenaar van het pand van Albert Heijn aan de Boerenstraat) om een goede invulling te krijgen van het achterblijvende pand. Uitgangspunt is hierbij invulling met één of meerdere trekkers voor de binnenstad.

Ad 5: Het college wijst reclamant op het feit dat reguliere detailhandel in het bestemmingsplan expliciet is uitgesloten. In de regels, paragraaf 5.4.5 ‘Strijdig gebruik’, staat vermeld: *“Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend: a. detailhandelsactiviteiten behoudens stationsgerelateerde detailhandel, grootschalige detailhandel en één supermarkt”*. Er ontstaat dus geen nieuw winkelgebied, concurrerend met de binnenstad, Winkelcentrum Parijsch of Winkelcentrum Chopinplein vanwege het andere karakter van de winkels die mogen worden gevestigd. De supermarkt in de Spoorzone concurreert wel met de andere supermarkten in Culemborg. Dit valt onder de reguliere marktwerking.

Ad 6: Stationsgebonden detailhandel is in het bestemmingsplan gedefinieerd als *“detailhandel die ondersteunend is aan de stationsfunctie, waarbij het winkelvloeroppervlak maximaal 100m² per vestiging is. Hieronder worden tevens verstaan: afhaalzaken”*. Het college acht deze definitie afdoende om reguliere binnenstadsdetailhandel uit te sluiten van vestiging in de Spoorzone. Juist vanuit ruimtelijke overwegingen is het mogelijk om beperkingen aan detailhandel op te leggen. Dit kan niet vanuit een concurrentie motief. Aandacht daarbij wel voor de bestaande winkelgebieden.

Ad 7: Het bestemmingsplan maakt diverse functies mogelijk binnen de bestemming ‘Gemengd’. Het is aan eigenaren van de gronden om te besluiten tot het daadwerkelijk bouwen van opstallen, de termijn waarbinnen dit gebeurt en de functies waarvoor gebouwd wordt. Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat gebouwd wordt voor leegstand. Het college heeft onderkend dat ontwikkeling in de Spoorzone kan leiden tot leegstand elders. Daarom zijn onder meer de vierkante meters voor de functie horeca per categorie beperkt en zijn in de categorie detailhandel de vierkante meters voor een supermarkt en stationsgebonden detailhandel beperkt. Voor de categorieën zoals leisure, commerciële en maatschappelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen voorziet het college geen groot risico op leegstand omdat het gebied naar verwachting een ander type van deze functies aantrekt dan in de stad aanwezig is. Ten aanzien van grootschalige detailhandel en kantoren is leegstand elders mogelijk. Het college kiest echter bewust voor de spoorzone voor mogelijke nieuw vestiging vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, concentratie van functies bij het OV knooppunt en kwaliteit in de Spoorzone. Voor de leegstand van kantoren wil de gemeente haar medewerking verlenen aan verzoeken van eigenaren voor het wijzigen van functies, bijv. van kantoren naar wonen. Voor een deel van de huidige leegstand blijkt dat de betreffende panden niet voldoen aan de huidige inrichtingswensen voor kantoorgebruik, nieuwe werken etc.

Ad 8: De anterieure overeenkomst is vastgesteld in de collegevergadering van 15 oktober 2013 en is op 23 april 2014 ondertekend door partijen. De overeenkomst voorziet in de benodigde waarborgen en risicoafdekking voor de gemeente Culemborg. Een zakelijk afschrift wordt na ondertekening gepubliceerd. De bouwfasering heeft geen invloed op de economische haalbaarheid vanwege afspraken hierover in de anterieure overeenkomst. Op 23 april 2014 is tevens de overeenkomst met Ahold getekend. Door deze overeenkomst is geregeld dat er geen supermarkt wordt gevestigd in de binnenstad na het vertrek van de Albert Heijn.

Reclamant wijst op het per 1 juli 2012 in werking getreden art 3.1.6 lid 2 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro), dat mede is gericht op het voorkomen van winkelleegstand. Hiermede wordt beoogd de verwijzing naar de ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling. De ladder ondersteunt de gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. Het stappenplan in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking vraagt om motivering van de voorgestane ontwikkeling. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangetoond dat de ontwikkeling van de spoorzone past in het provinciale, regionale en gemeentelijk beleid en kan plaatsvinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Het project voldoet daarmee aan het kader van de ladder voor duurzaam ruimtegebruik.

Deze inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De bestemming "Gemengd" aangepast, waarbij de omschrijving grootschalige detailhandel wordt aangevuld.

Inspraakreactie 2

Samenvatting

Reclamant geeft aan op 12 november 2010 een gezamenlijke brief met Winkeliersvereniging Chopinplein, Winkeliersvereniging Parijsch en de Kamer van Koophandel Midden- Nederland (KvK) te hebben ingediend. Deze inspraakreactie betreft een aanvulling op die brief.

Reclamant verwijst naar een in 2004 uitgevoerd onderzoek van onderzoeksbureau EIM dat in opdracht van de gemeente is uitgevoerd. De bedoeling van dat onderzoek is een toekomstige visie op de detailhandelsstructuur van de gemeente Culemborg. Als extra punt van aandacht is in dit onderzoek de positie van supermarkten in de binnenstad en de verplaatsingsmogelijkheden daarvan. In paragraaf 5.5 van deze visie is uitgebreid het belang van de supermarkten in Nieuwstad en binnenstad aan bod gekomen. Gezien de gewenste ontwikkelingen in Nieuwstad was er geen plek meer voor 2 supermarkten (Aldi en Albert Heijn). Vanwege deze reden is volgens reclamant besloten om uit te zien naar een nieuwe locatie voor één dan wel beide supermarkten. Om hier een goede afweging voor te maken is toen gekeken naar de herkomst van de bezoekers.

Reclamant geeft aan dat de conclusie van dat onderzoek is dat voornamelijk de Aldi als regionale trekker geschikt was voor een meer perifere locatie aan de rand van de binnenstad. De Albert Heijn zou zo dicht mogelijk tegen de binnenstad aan blijven liggen vanwege het grote belang van combinatiebezoek. Volgens reclamant speelt de kwalitatieve uitstraling van deze supermarkt een rol bij de versterking van de trekkracht van de Binnenstad. Reclamant geeft aan dat de Aldi, conform de in de visie gestelde adviezen, is verplaatst en dat de herontwikkeling van de oude locatie stil ligt. Reclamant juicht de beoogde herontwikkeling van marktpartijen en de gemeente toe zoals geformuleerd in de te behalen doelen: het verbeteren van de transferium functie, het verbeteren van de kwaliteit van het gebied, en het verbeteren van de aansluiting op de binnenstad. Reclamant is van mening dat de initiatieven goed zijn voor de uitstraling van Culemborg. Tevens bieden zij een oplossing voor de huidige logistieke problemen rondom het station. De nieuwe Albert Heijn, dat in de nieuwe vestiging meer meters heeft dan de huidige vestiging van de Albert Heijn zal leiden tot een forse overschrijding van het aantal meters “food” in verhouding tot het aantal inwoners. Als de toegestane uitbreidingsmogelijkheden van het oppervlakte “detailhandel food” in diverse winkelcentra Parijsch en winkelcentrum Chopinplein erbij opgeteld worden dan zal hiermee de maximale gewenste meters “food” in Culemborg zijn ingevuld. De ruime invulling met de bestemming “Gemengd” creëert in feite een nieuw winkelgebied en zal van invloed zijn op de bestaande detailhandelsstructuur in Culemborg.

Reclamant geeft aan dat ook dit in strijd is met het detailhandelsbeleid van de gemeente. Hierin staat dat nieuwe detailhandelslocaties niet ten koste mogen gaan van de bestaande detailhandel in het centrum. Reclamant geeft aan dat de afstand tussen station en binnenstad zeer groot is. Er is op geen enkele wijze te verwachten dat potentiële klanten van o.a. deze geplande supermarkt 10-15 minuten gaan lopen naar de binnenstad om daar aankopen te doen. Het “nieuwe winkelgebied” staat ook nog geprojecteerd aan de westelijke zijde van het spoor waardoor de afstand nog groter wordt ten opzichte van de binnenstad.

Reclamant verwacht dat er met de nieuwe vestiging van de AH ook ander formules van Ahold mee liften in het plan. Een en ander met nadelige gevolgen voor gelijksoortige bestaande ondernemers in andere delen van Culemborg.

Reclamant stelt dat in het onderzoek van het NSI Horeca in de Spoorzone marktvraag en beleid het volgende staat:

“De in het onderzoek gehanteerde aannames en daarmee ook de al dan niet beschikbare ruimte in de markt zijn afhankelijk van te voeren beleid en de actuele economische situatie”

Volgens reclamant geeft het onderzoek hier al aan dat dat de actuele economische situatie moet meewegen in beslissingen. Algemeen bekend is dat deze op het moment niet echt goed is en de verwachting is dat die voor horeca niet veel beter wordt de komende jaren. Reclamant vraagt zich af of de marktruimte er voor alle categorieën ook wel werkelijk is. Voor de hotel functie zal die markt ruimte er mogelijk wel zijn maar voor de overige categorieën is het vigerende beleid dat die in het centrum moeten komen. Zie hiervoor bladzijde 15 van het vernoemde rapport. Volgens reclamant is toevoeging van horeca in de Spoorzone in deze marktsituatie alleen mogelijk indien aan meerdere voorwaarden wordt voldaan. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn: Versterkt aanbod in centrum, inzet op toeristische functie, nieuw horeca-aanbod is aanvullend op huidig aanbod, Maximaal 2400-4700m² bruto vloeroppervlakte ruimte voor nieuw aanbod.

Reclamant refereert naar pagina 29 van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan waar staat dat vrijwel alles qua vestiging is toegestaan. Reclamant vreest dat dit zal leiden tot een verdere leegstand in de binnenstad. De vraag dient zich aan of er gezien de landelijke leegstand in de sector kantoren, wel behoefte is naar kantoorruimte en of die op dit moment al niet beschikbaar is in Culemborg. Reclamant geeft aan dat het enige wat nodig is voor de burgers van Culemborg is dat op een nette wijze de Spoorzone wordt gerevitaliseerd, zodat de reizende burger, de bezoekende scholier of de toerist prettig aankomt of vertrekt, zijn auto kan parkeren en veilig kan bewegen tussen oost en West en op verschillende pleinen.

Reclamant is daarom de mening toegedaan dat de huidige planvorming een ernstige inbreuk zal maken op de bestaande ruimtelijke detailhandelsstructuur van Culemborg en in het bijzonder de positie van de binnenstad en wijkwinkelcentra zal aantasten. Een verplaatsing van de AH zou volgens reclamant alleen toegelaten moeten worden indien voldaan wordt aan de adviezen uit de eerdere visie. Reclamant verzoekt het college met klem af te zien van dit deel van het plan en te proberen daar andere functies onder te brengen.

Antwoord gemeente

Het door reclamant genoemde onderzoek uit 2004 van EIM is aangevuld door de onderzoeken van NSI dd. 15 april 2009 (detailhandelsstructuur) en 2 juli 2009 (trekker in de binnenstad). Op basis van deze rapporten is de detailhandelsstructuur gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad in haar besluiten dd. 17 februari 2010 en 23 juni 2011. De verplaatsing van Albert Heijn uit de binnenstad naar de Spoorzone, incl. de uitbreiding van vierkante meters, past qua marktruimte binnen het onderzoek van NSI dd. 15 april 2009 en is conform raadsbesluiten hierover dd. dd. 17 februari 2010 en 23 juni 2011. Er is dus geen sprake van een forse overschrijding van de vierkante meters food (dagelijks) in relatie tot het aantal inwoners zoals reclamant stelt.

De ontwikkeling in de spoorzone past binnen het detailhandelsbeleid en de detailhandelsstructuur van de gemeente Culemborg, zie reclamant 1 – antwoord 4. Vervolgbezoek vanuit de Spoorzone naar de binnenstad ligt inderdaad niet in de lijn der verwachting en is ook geen doel van de beoogde ontwikkeling. Daarnaast komt in de Spoorzone geen reguliere detailhandel. In de overeenkomst met Ahold (vastgesteld in het college dd. 15 oktober 2013) is expliciet afgesproken dat bestaande vestigingen van Etos en Gall&Gall (de bedoelde andere formules van Ahold) niet meeverhuizen naar de Spoorzone.

Het onderzoek van NSI dd. 14 februari 2013 naar horeca in Culemborg gaat uit van de huidige economische situatie (per februari 2013). Of er voor alle categorieën een markt is – bijvoorbeeld voor het door reclamant genoemde hotel – is niet onderzocht, maar in dit geval ook niet relevant. Binnen de gemengde bestemming zijn functies uitwisselbaar. Een functie wordt alleen gerealiseerd indien daar een concrete markt voor is. De horecacategorieën worden toegestaan in het bestemmingsplan conform horecabeleid (Integraal Horecabeleid Gemeente Culemborg, dd. April 2010, paragraaf 2.3.3. Vestiging van horeca langs de hoofdinfrastructuur):

“Een tweede uitzondering op de algemene beleidslijn voor horeca buiten de binnenstad is gemaakt voor de vestiging van dag- verblijfsrecreaties indien deze worden gevestigd langs de (stedelijke) hoofdinfrastructuur, zoals de provinciale weg. Indien voldaan kan worden aan voorwaarden betreffende ontsluitingsmogelijkheden, parkeergelegenheid, waarborging van de openbare orde en woon- en leefklimaat, geen overlast naar achterliggende (woon)gebieden e.d. kan besloten worden medewerking te verlenen aan dergelijke initiatieven.”

Het college wijst reclamant er op dat ontwikkeling van vastgoed in een gebied een positieve bijdrage levert aan de levendigheid en de sociale veiligheid. Daarnaast kan de door reclamant gewenste ontwikkeling van de openbare ruimte en infrastructuur alleen plaatsvinden als de ontwikkeling van vastgoed een bijdrage levert aan de hoge investeringen.

Deze inspraakreactie leidt niet tot de aanpassing van het bestemmingsplan.

Inspraakreactie 3

Reclamant heeft tijdens de informatieavond op 1 mei 2013 kennis genomen van het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone. Reclamant heeft de inspraakreactie onderverdeeld in drie delen te weten: een algemeen deel over het bestemmingsplan, een gedeelte over financiën en een gedeelte over de fasering.

Over het algemene gedeelte geeft reclamant aan dat in paragraaf 2.2.4 het nieuwe stationsplein en de stationstunnel als belangrijkste onderdelen van de openbare ruimte worden genoemd. In paragraaf 2.2.5 worden de parkeerterreinen voor 670- 870 parkeerplekken, de 500 fietsparkeerplaatsen en de nieuwe langzaam verkeersverbinding tussen twee stationspleinen genoemd. In paragraaf 3.3.1 wordt een langzaam verkeersverbinding met de binnenstad genoemd. Tevens dient het OVCP aangepast te worden op de nieuwe situatie.

Over het gedeelte financiën geeft reclamant aan dat in het beleidsstuk "Proces uitgangspunten Spoorzone" gemeente Culemborg, versie 3, 18 mei 2010 staat o.a over de financiën vermeld dat de ontwikkelaar de kosten voor de openbare ruimte voor haar rekening zal nemen en de gemeentelijke plan- en begeleidingskosten zal vergoeden. Tevens staat er vermeld dat het project budgetneutraal gerealiseerd dient te worden.

Het voorontwerpbestemmingplan is zeer summier over de financiën in paragraaf 6.1. Er staat dat de gemeente en de ontwikkelaar overeenstemming hebben bereikt over het ontwikkelen van het plan. Tevens dat door het vastleggen van een voorafgaande overeenkomst tussen de gemeente en initiatiefnemers een exploitatieplan achterwege kan blijven.

Over de fasering staat in het voorontwerpbestemmingsplan in paragraaf 2.2.2 vermeld dat het plan in verschillende fases wordt gerealiseerd. In paragraaf 2.2.3 wordt vermeld dat vooralsnog alleen bouwvlak 1 wordt gerealiseerd.

Reclamant zet vervolgens zijn inspraakreactie uiteen. Zijn reactie heeft voornamelijk betrekking op de informatie over de financiën en de fasering en de onderlinge relaties hiervan. Over deze aspecten zou meer informatie gegeven kunnen worden met als doel meer helderheid over de realisatie van het project. Reclamant heeft de volgende vragen:

- 1 welke onderdelen van het project worden beschouwd als openbare ruimte, waarvan de kosten worden gedragen door de ontwikkelaar?
- 2 van welke onderdelen van het project worden de kosten gedragen door de gemeente en worden deze kosten volledig gedekt door de opbrengst van de grondverkoop door de gemeente?
- 3 als vooralsnog alleen bouwvlak 1 wordt gerealiseerd, welke delen van de openbare ruimte worden dan in deze fase van het project gerealiseerd?
- 4 hoe garandeert u de kwaliteit van de openbare ruimte als bouwvlak 2 niet doorgaat
- 5 als bouwvlak 2 pas veel later wordt gerealiseerd, komt de gemeente dan niet voor extra kosten b.v. door kosten ten gevolge van voorinvesteringen te staan?

Reclamant verzoekt de gemeente om in de komende periode aanvullende informatie te verstrekken, welke antwoord geeft op zijn vragen en leidt tot meer duidelijkheid over de realisatie van het project.

Antwoord gemeente

De ontwikkelaar draagt voor de volgende onderdelen – die gezien worden als openbare ruimte – deels de kosten:

- a. uitbreiding van de P&R parkeerplaatsen op de voormalige locatie van Uittenbogert en koppeling van deze plekken aan de bestaande P&R plekken op het talud en de lager gelegen plekken aan de Parallelweg West;
- b. aanleg van het westelijk stationsplein;
- c. aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Parallelweg West;
- d. doorbraak van de huidige stationstunnel (bij gebleken haalbaarheid).

Kosten zijn toegerekend met als uitgangspunten toerekenbaarheid, proportionaliteit en causaliteit (conform Grexwet).

De gemeente draagt de restant investeringen van de onder antwoord 1 genoemde ingrepen in de openbare ruimte. Kosten worden gedekt uit grondverkoop, fonds stadsuitleg en uit subsidies. Daarnaast draagt de gemeente de kosten voor de aanleg van een eventueel te realiseren extra langzaamverkeerstunnel onder het spoor door. Deze verbinding komt alleen tot stand indien hiervoor dekking wordt gevonden. Al met al is de grondexploitatie Spoorzone budget neutraal, conform kaders van de gemeenteraad. De grondexploitatie is door de raad vastgesteld op 23 juni 2011.

Alle onder antwoord 1 genoemde delen van de openbare ruimte worden gerealiseerd in fase 1, zij het soms gedeeltelijk. Een deel van het vrijliggende fietspad en stationsplein kan pas in een latere fase worden gerealiseerd. Uitbreiding P&R plekken en de tunneldoorbraak (bij gebleken haalbaarheid) worden in fase 1 gerealiseerd. Het kwaliteitsniveau wordt geborgd door afspraken met de ontwikkelaar in de anterieure overeenkomst d.d. 23 april 2014. Op elk moment in het proces (ook na fase 1) is de openbare ruimte functioneel en operationeel. De verantwoordelijkheid voor aanleg van de openbare ruimte (op de tunneldoorbraak en extra langzaamverkeerstunnel na) ligt bij de ontwikkelaar en gaat gelijk op met de vastgoed ontwikkeling. De gemeente doet dus geen voorinvesteringen. Kostenverhaal op de ontwikkelaar wordt geborgd middels zekerheidsstelling in de anterieure overeenkomst d.d. 23 april 2014.

Deze inspraakreactie leidt niet tot de aanpassing van het bestemmingsplan.

Inspraakreactie 4

Samenvatting

Reclamant geeft aan dat zijn cliënt eigenaar is van de gronden in het plangebied aan de oostzijde van het spoor. Het is reclamant opgevallen dat ook dit gedeelte in het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen aangezien daarvoor een nieuw bestemmingsplan zou moeten worden gemaakt in het kader van de digitaliseringverplichting. Voor dat gebied zou het bestemmingsplan een conserverend karakter hebben. Reclamant geeft namens zijn cliënt aan dat op basis van in verleden gevoerde gesprekken met de gemeente, en de in dat verband gemaakte afspraken, het gedeelte in het bestemmingsplan aan de oostzijde van het spoor had moeten worden ingericht met het oog op de voorziene ontwikkelingen. Reclamant motiveert het standpunt van zijn cliënt als volgt:

Sinds 1997 is cliënt van reclamant bezig met de ontwikkeling van de locatie gelegen aan de Stationsweg 7 te Culemborg "de voormalige Gelderland- fabriek". Nadat de eerste gesprekken in het jaar 2000 op niets zijn uitgelopen is cliënt van reclamant sinds 2007 intensief met de gemeente in overleg en onderhandeling over de concrete invulling van dit perceel. Dit alles heeft erin geresulteerd dat de cliënt van reclamant op 18 juni 2008 een aanvraag voor een bouwvergunning voor het perceel heeft ingediend. Als gevolg van het in 2006 opgestelde Khandekar- plan heeft reclamant vanaf december 2006 zich bezig gehouden met de concrete ontwikkeling van het perceel. Reclamant heeft in een e-mail van 30 november 2007 en een brief van 4 december 2007 aangegeven welke invulling van de ontwikkeling zij voor ogen had, in de vorm van een schoolfunctie, kantoorruimte, winkelruimte en/ of gemengde dienstverlening en (op verzoek van de gemeente) restauratie van de locomotievenloods tot restaurant.

Op 22 januari 2008 vond er, in het bijzijn van stedenbouwkundige de heer Koch, een bespreking plaats bij de gemeente waarbij het bouwplan werd besproken. Op 7 en 19 februari 2008 vond nader overleg plaats tussen de architect en de stedenbouwkundige. Op 31 maart 2008 vond nader overleg plaats tussen de architect en leden van de Welstandscommissie van de gemeente. Het bouwplan werd besproken en de uitkomst van dit vooroverleg is dat het "beeld in de nabije toekomst hier goed zou kunnen passen als het programma en de context op elkaar worden aangesloten". De architect zond vervolgens op 15 mei 2008 de tekeningen naar de gemeente, op basis waarvan op 9 juni 2008 een tweede bespreking plaatsvond tussen de architect en de gehele Welstandscommissie, waarin de plannen wederom positief werden beoordeeld.

Reclamant heeft op basis van voorgaande op 18 juni 2008 een bouw-vergunningsaanvraag ingediend. De gemeente heeft per brief van 26 juni en 4 augustus 2008 om nadere informatie verzocht. Met betrekking tot uitgangspunten ten aanzien van welstand Welstand/ Stedenbouw werd geen voorbehoud gemaakt, noch om nadere informatie verzocht. De aanvullende informatie werd op 15 juli en 14 en 28 augustus 2008 verstrekt.

Ten aanzien van de bouwaanvraag kwamen partijen in een impasse terecht. In maart 2009 werd afgesproken dat mr F. Hendriksen van Wijn & Stael Advocaten te Utrecht om advies zou worden gevraagd over de te volgen route om het bouwplan gerealiseerd te krijgen.

In een door de gemeente geaccordeerde brief d.d. 2 april 2009 waarin mr. Hendriksen werd verzocht om als adviseur op te treden, werd de stand van zaken uiteengezet. De gemeente heeft op 26 april 2009 aan mr Hendriksen laten weten dat ook NS en In den Eng geen problemen hebben met het opnemen van de gronden en objecten van reclamant in de stedenbouwkundige visie voor dit gebied. Het daaropvolgende traject onder begeleiding van mr Hendriksen spitste zich toe op de Externe Veiligheid en de te volgen procedure in het licht van de overgang van de oude WRO naar de nieuwe Wro, resulterend in een advies van 18 augustus 2009.

Korte tijd na de bespreking tussen de partijen op 31 augustus 2009 naar aanleiding van het advies van mr. Hendriksen werd een concept exploitatie- overeenkomst toegezonden d.d. 30 september 2009 waarin was vastgelegd dat partijen inmiddels zijn overeengekomen dat de gemeente bereid is haar medewerking te verlenen aan het mogelijk maken van het bouwplan en dat de gemeente bereid is haar medewerking te verlenen aan het in exploitatie brengen van de gronden in exploitatiegebied en om de realisatie van het bouwplan door de exploitant planologisch mogelijk te maken.

Daarnaast werd aangegeven dat het project Spoorzone stedenbouwkundig&architectonisch afgestemd zal moeten worden op het bouwplan van reclamant. Op 22 februari 2010 heeft de gemeente ineens aangegeven dat de stedenbouwkundige visie voor de overige percelen in de Spoorzone gereed is en dat in deze visie de locatie van reclamant niet is meegenomen. De welstandscommissie stelde volgens de brief voor om het terrein van reclamant op te nemen in de visie voor de Spoorzone en een beeldkwaliteitsplan te ontwikkelen voor het beoogde beeld in het gehele gebied.

Tijdens de bespreking op 8 maart 2010 tussen partijen spraken partijen vervolgens af dat de aanvraag voor de bouwvergunning noch zal worden geweigerd, noch zal worden ingetrokken, maar dat deze zal worden aangehouden gedurende nader overleg tussen de partijen. Tevens maakten de partijen in deze bespreking afspraken over de verdere gang van zaken in de ontwikkeling, kort samengevat inhoudende dat het bouwplan van reclamant als uitgangspunt zal worden genomen voor het ontwerptraject voor het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan dat door Inbo zal worden opgesteld met betrekking tot het gebied Spoorzone waarbij Inbo zorg zal hebben te dragen voor de juiste inpassing van het plan van reclamant in deze plannen. Gestreefd zou worden naar een zo groot mogelijke ondernemers- en bestemmingsvrijheid voor reclamant. De gemaakte afspraken werden door de gemeente bevestigd in een brief van 28 april 2010.

Reclamant constateerde vervolgens dat er in praktijk geen concrete uitvoering werd gegeven aan deze afspraken. Reclamant is niet of nauwelijks betrokken bij het opstellen door Inbo van het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan voor de Spoorzone. Reclamant heeft hier feitelijk geen inhoudelijke invloed op kunnen uitoefenen, laat staan dat het bouwplan tot uitgangspunt is genomen voor dit ontwerptraject. Feitelijk is het ontwerptraject door Inbo afgestemd met In den Eng Investment, NS Poort en gemeente. De locatie van reclamant is hierin niet daadwerkelijk betrokken.

Reclamant maakt vervolgens bezwaar tegen het mogelijk maken van de ontwikkelingen aan de westzijde van het spoor. Ondanks de intensieve overleggen tussen partijen is de door reclamant in 2007 voorgelegde concrete ontwikkeling door de gemeente niet mogelijk gemaakt op de betreffende locatie. Daarentegen heeft de gemeente deze ontwikkeling wel mogelijk gemaakt op de andere locatie dat deel uitmaakt van het gebied Spoorzone.

Door middel van het ontwerpbestemmingsplan wordt deze handelwijze ook nog eens planologisch verankerd. Dit nota bene onder gelijktijdige weigering van het opnemen van de planologische ruimte voor de plannen van reclamant.

Reclamant stelt dat de gemeente niet alleen te kort is geschoten in de concrete toezeggingen die zijn gedaan maar tevens in strijd heeft gehandeld met de betamelijkheid die zij in het maatschappelijk verkeer in zijn algemeenheid in acht dient te nemen, maar als overheidsorgaan in haar relatie met een bestuurde in het bijzonder.

De gemeente faciliteert de ontwikkelingen aan de andere zijde van het spoor wel en bevordert deze actief zonder reclamant daar ook maar op enige wijze bij te betrekken. Niet alleen is deze gang van zaken in strijd met de toezegging van de gemeente dat het bouwplan van reclamant leidend zou zijn voor de ontwikkeling van de gehele Spoorzone, maar daarbij komt dat, dat de door de gemeente wel (actief) gefaciliteerde ontwikkeling door de partijen in den Eng en NS Poort vrijwel gelijk is aan de voorgenomen ontwikkeling van reclamant (te weten een ontwikkeling met de functies winkel, kantoorruimte en onderwijs). Met andere woorden: de gemeente heeft zonder reclamant hierbij te betrekken of hierover zelfs in te lichten, actief gefaciliteerd dat een rechtstreeks met reclamant concurrerende ontwikkeling op dezelfde locatie mogelijk wordt gemaakt, waardoor de ontwikkeling van reclamant economisch onhaalbaar wordt. Dit vanwege de reden dat de onderwijslocatie en de meest aantrekkelijke winkelbestemming (supermarkt) al is vergeven. Reclamant klaagt zich erover dat het de partijen In den Eng en NS poort op deze manier ook mogelijk maakt om als eerste met de te ontwikkelen kantoorruimte de markt op te gaan.

Reclamant lijdt zeer aanzienlijke financiële schade doordat alle aantrekkelijke huurders voorbij gaan. Het door reclamant te realiseren rendement wordt uiteraard aanzienlijk beperkt. Reclamant klaagt zich over de handelingswijze tegen reclamant.

Reclamant stelt dat door het planologisch mogelijk te maken van de voorgestane ontwikkeling van de Partijen In den Eng en NS Poort geen rekening is gehouden met de belangen van reclamant maar eerder nog heeft geschaad.

Reclamant maakt bezwaar tegen de bestemmingen aan de oostzijde van het spoor en is van mening dat de op zijn gronden gelegde bestemming irreëel en onjuist zijn. Hij motiveert dit standpunt door aan te geven dat er helemaal geen Meubelbedrijf gevestigd is en dat het niet waarschijnlijk is dat er in de nabije toekomst alsnog een dergelijke functie zal worden uitgeoefend. Volgens reclamant getuigt het niet van een zorgvuldige en deugdelijke ruimtelijke ordening om deze bestemmingen op te nemen.

Op 5 september 2011 is er nog uitvoerig overleg geweest met reclamant en medewerkers van de gemeente over de betrokkenheid van reclamant over de uitgewerkte plannen aan de westzijde van de spoorlijn. In dat overleg is aangegeven dat reclamant in het programma van zijn ontwikkeling in ieder geval het gebruik als kantoren, bedrijfsruimte, onderwijs, horeca en maatschappelijke functies zou kunnen opnemen.

In navolging van dat overleg heeft reclamant bij brief van 29 september 2011 zijn programma uitgewerkt en aangegeven dat voor de oostzijde een ontwikkeling voor zich te zien in de vorm van een planontwikkeling met daarin 2990m² met daarin kantoor/ onderwijs, 1590m² bedrijfsruimte en 1400m² retail eventueel gemengd met kantoor.

Reclamant verzoekt de gemeente om het ontwerpbestemmingsplan op zodanig wijze vast te stellen dat alsnog ruimte wordt geboden voor de gewenste functies van reclamant. Reclamant verwijst tevens naar het verzoek van "Stichting De Gelderland i.o." (op verzoek van de gemeente) om het nieuwe bestemmingsplan Spoorzone ter plaatse van de Gelderlandfabriek zodanig te wijzigen dat door de stichting, gemeente Culemborg en reclamant beoogde aanpassingen in het bestemmingsplan zouden worden gehonoreerd.

Reclamant gaat daarbij uit van een stedenbouwkundig programma dat een realistische einduitkomst en haalbaarheid beoogt en voorziet. Dat betekent voor reclamant de opname van de bestemmingen horeca en evenementen in de monumentale locomotievenloods (inclusief aangrenzend gebied), 1400m² commerciële retail (al dan niet te vermeerderen meteen nader te bepalen oppervlakte aan maatschappelijke retail) alsmede de overblijvende ruimte voor ateliers, dienstverlening, opleiding, evenementen etc. Wat reclamant betreft kan daarbij worden uitgegaan van de huidige gebouwencontouren met eventuele aanvullende vergelijkbare bebouwing van een deel van de kavel.

Reclamant is daarnaast bereid om mee te denken aan de feitelijke invulling van de bestratingen en de overige openbare ruimte, direct aansluitend aan de huidige kavel en haar eventuele eigen bijdrage daaraan. Bij brief van 11 februari 2013 aan het college van B&W inclusief een kopie van de daarbij behorende brief aan de Stichting Gelderland i.o. Is bij uw gemeente genoegzaam bekend.

Op 5 september 2011 heeft er een gesprek plaatsgevonden waar de gemeente aan reclamant heeft laten weten de plannen van reclamant mee te nemen in het bestemmingsplan "Spoorzone". Op verzoek van de gemeente heeft reclamant laten weten, onder protest en met behoud van recht, de vergunning in te trekken zodat deze ontwikkeling mee kan gaan in het nieuw vast te stellen bestemmingsplan voor de spoorzone.

Reclamant sluit af met het verzoek om het ontwerpbestemmingsplan "Spoorzone" zodanig gewijzigd vast te stellen dat materieel gezien volledig tegemoet wordt gekomen aan de inspraakreactie van reclamant. Reclamant verzoekt het college om het bestemmingsplan Spoorzone als ontwerpbestemmingsplan zodanig gewijzigd vast te stellen dat materieel gezien volledig tegemoet wordt gekomen aan voormelde inspraakreactie van cliënt dan wel aan de daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten, bedoelingen en belangen.

Antwoord gemeente

In het kader van de digitaliseringsplicht is het voorontwerpbestemmingsplan opgesteld. De kavels van cliënt maken hier onderdeel van uit. Gemeente en cliënt hebben in het verleden geen overeenstemming bereikt over herontwikkeling en hebben geen anterieure afspraken met elkaar gesloten. Daarom is in het voorontwerpbestemmingsplan uitgegaan van een conserverende plandeel.

Reclamant schetst de geschiedenis van het initiatief van cliënt. Voor dit bestemmingsplan is relevant dat de gemeente heeft toegezegd enkele functies mogelijk te willen maken, op basis van een anterieure overeenkomst tussen cliënt en gemeente. Dit is per brief van 17 november 2011 aan cliënt meegedeeld. Gezien het initiatief van Stichting De Gelderland, dat cliënt ondersteunt, e.e.a. bekend gemaakt per brief aan het college van B&W dd. 11 februari 2013, is het college van mening dat voldoende aanleiding is voor het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor de kavel van cliënt. De wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op wijziging in de eerder met cliënt besproken functies, als onderdeel van een gemengde bestemming: horeca cat I, II en IV (beperkt tot 500 m² bruto vloeroppervlak), kantoor, bedrijvigheid (cat I en II), maatschappelijk en commerciële dienstverlening. Functies voor niet-zelfredzame doelgroepen worden vanwege het externe veiligheidsrisico uitgesloten. Functies worden mogelijk gemaakt binnen het bestaande pand, parkeren vindt plaats op eigen terrein. Door cliënt gewenste functie detailhandel wordt – conform detailhandelsbeleid en raadsbesluiten d.d. 17 februari 2010 en 23 juni 2011 – niet mogelijk gemaakt.

Het college komt, voor zover mogelijk, tegemoet aan de uitgangspunten, bedoelingen en belangen van de inspraakreactie van cliënt. In de toekomst kan de ruimtelijke onderbouwing worden geconcretiseerd als het initiatief van cliënt en Stichting De Gelderland verder zijn uitgewerkt. Onderdeel van die concretisering is een anterieure overeenkomst met de Gemeente Culemborg.

Deze inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor de gronden in eigendom van reclamant aan de oostzijde van het spoor wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Inspraakreactie 5

Samenvatting

Reclamant maakt bezwaar tegen het westelijke gedeelte van het plangebied uit het Voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone Culemborg. Reclamanten geven aan dat zij eigenaar zijn van het winkelcentrum Parijsch met ca 3427m² v.v.o winkelruimte verdeeld over 2 supermarkten en enkele dagwinkels. Reclamant geeft aan dat de marktomstandigheden er de afgelopen jaren niet beter op geworden zijn. Door de economische tegenwind, bezuinigingen en het lage consumentenvertrouwen houden consumenten steeds vaker de hand op de knip. Daarnaast kopen consumenten steeds meer producten online wat ten koste gaat van de bestedingen bij de gevestigde detailhandel. Deze conjuncturele en structurele ontwikkelingen in de markt zijn de oorzaak van de dalende omzet in de fysieke detailhandel. Het lijkt reclamanten, in deze economische situatie, geen goed idee om detailhandel uit te breiden en de Albert Heijn naar het stationsgebied te verplaatsen.

De komst van een grote Albert Heijn in het stationsgebied zal grote gevolgen hebben op de twee supermarkten in het winkelcentrum Parijsch. Reclamanten stellen dat het koopgedrag van de consument is veranderd. Consumenten gaan in deze tijd meer voor het gemak winkelen en kiezen voor een grote Albert Heijn met een grotere variatie aan producten. Reclamanten geven aan dat ook de combinatie met andere doeleinden een rol speelt. Een consument doet bijvoorbeeld boodschappen na het werk en gaat boodschappen doen als hij met de trein aangekomen is op het station. Reclamanten maken formeel bezwaar tegen het deel van het bestemmingsplan dat voorziet in de komst van een grote Albert Heijn supermarkt en detailhandel in het stationsgebied. Reclamanten vinden dat er een evenwichtige verdeling van de detailhandel verdeeld over de binnenstad en wijkwinkelcentra Chopinplein en Parijsch moet zijn. Een ontwikkeling in de periferie is niet gewenst en leidt tot versnippering van het winkelaanbod, hetgeen de bestaande detailhandel zal uithollen en waardoor een verarming van het winkelgebied zal ontstaan. Reclamanten verzoeken het college van B&W de verplaatsing van de Albert Heijn naar de Spoorzone West en verdere uitbreiding van de detailhandel in heroverweging te nemen en te streven naar een evenwichtige verdeling van de detailhandel over de binnenstad en de wijkwinkelcentra Chopinplein en Parijsch.

Antwoord gemeente

Het college wijst reclamant op het feit dat reguliere detailhandel in het bestemmingsplan expliciet is uitgesloten. In de regels, paragraaf 5.4.5 Strijdig gebruik, staat vermeld: "Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

"a. detailhandelsactiviteiten behoudens stationsgerelateerde detailhandel, grootschalige detailhandel en één supermarkt".

Daarnaast acht het college de Spoorzone geen periferie maar een centraal deel van Culemborg, direct verbonden met twee hoofdinfrastructurele assen: het spoor (via het station) en de N320 (via de nieuw te realiseren afslag direct naar de Parallelweg West). Het past in de structuurvisie om hier nieuwe functies te vestigen (structuurvisie Gemeente Culemborg, pag. 21, paragraaf 3.4.6 Project Spoorzone): *"De herontwikkeling van de stationsomgeving is belangrijk voor de stad Culemborg. (...) Om de functie van het station verder te versterken worden nieuwe vormen van openbaar vervoer rondom het station geconcentreerd. Naast bereikbaarheid biedt de herinrichting van de stationsomgeving ook kansen voor het vestigen van (nieuwe) voorzieningen en wonen."*

Het detailhandelsbeleid, vastgesteld door de raad d.d. 17 februari 2010 en 23 juni 2011, onderbouwt de uitbreiding van de vierkante meters supermarkt in de verschillende delen van Culemborg en maakt het vestigen van een supermarkt in de Spoorzone mogelijk. Het college is – gebaseerd op het onderzoek van NSI d.d. 15 april 2009 en 2 juli 2009, plus de invulling daarvan door de gemeenteraad d.d. 17 februari 2010 en 23 juni 2011 – van mening dat er na realisatie van de Spoorzone, nog steeds sprake is van de door reclamant gewenste evenwichtige verdeling van detailhandel over de stad.

In het antwoord gegeven op inspraakreactie 1 wordt ingegaan op het gemeentelijke standpunt over de verdeling van detailhandel in Culemborg.

Deze inspraakreactie leidt niet tot de aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Vooroverleg

Waterschap Rivierenland

Tijdens de inspraakperiode heeft het Waterschap Rivierenland een wateradvies afgegeven. Het waterschap geeft aan dat in de toelichting op het bestemmingsplan in paragraaf 4.9 een goede waterparagraaf is opgenomen voor het plangebied ten westen van de spoorlijn. In paragraaf 4.9 ontbreekt echter een beschouwing op het oostelijk gedeelte van het plangebied. Het waterschap adviseert om in paragraaf 4.9 aan te geven:

1. welke ruimtelijke ontwikkelingen er zijn toegestaan ten oosten van de spoorlijn;
2. wat de effecten van deze ontwikkelingen zijn op het watersysteem (oppervlaktewater, grondwater, hemelwater, en riolering);
3. op welke wijze de effecten op het watersysteem worden gecompenseerd of gemitigeerd.

In artikel 12.4.1 van de Regels wordt aangegeven voor welke activiteiten in de bestemming “leiding – Riool” een omgevingsvergunning nodig is. Als beheerder van de persleidingen van en naar de zuiveringsinstallatie adviseren wij u de volgende activiteiten daaraan toe te voegen:

1. het aanleggen van rioleringen, overstorten, leidingen of kabels anders dan in de beschrijving is opgenomen;
2. het opslaan van zaken (waaronder begrepen afvalstoffen).

Het Waterschap adviseert negatief over het plan, tenzij in de waterparagraaf van 4.9 een adequate beschrijving wordt opgenomen van de ontwikkelingen in het oostelijke gedeelte van het plangebied, de gevolgen hiervan op het watersysteem en de mitigerende/ compenserende maatregelen die worden getroffen. Tevens vraagt het Waterschap aan de gemeente om de regels voor de dubbelbestemming “Leiding- Riool” uit te breiden.

Het Waterschap verzoekt de gemeente om aan te geven op welke wijze de opmerkingen worden verwerkt in het plan. Daarnaast verzoekt het Waterschap de gemeente om het waterschap te betrekken bij de verdere procedure van het plan alsmede de planning hiervan aan te geven.

Antwoord gemeente

Gemeente stemt in met aanpassingen van artikel 12.4.1. en de voorgestelde toevoeging van activiteiten. Aan de oostzijde van het stationsgebied, Parallelweg Oost vinden geen planologische ontwikkelingen plaats, behoudens het opnemen de wijzigingsbevoegdheid op het perceel van de voormalige meubelfabriek Gelderland. De bestemmingen aan de oostzijde van het station zijn overeenkomstig het vastleggen van de bestaande situatie.

Bij het opstellen van het wijzigingsplan zal met het Waterschap overleg worden gevoerd over het watersysteem en de compenserende maatregelen. Voor de toekomstige ontwikkelingen aan de oostzijde van het station op het gebied van de waterhuishouding zijn nog geen definitieve

inrichtingsplannen opgesteld. De besluitvorming hierover dient nog plaats te vinden. Op dit moment is nog niet bekend hoe de wijzigingen in het openbare gebied zullen plaatsvinden. Met het Waterschap zal hierover overleg plaatsvinden.

Milieuv adviesraad Culemborg

De Milieuv adviesraad (MAR) heeft ten aanzien van het voorontwerp de volgende opmerkingen

1. De MAR vraagt aandacht voor de fietsverbindingen in noordoostelijke richting. De fietsverbinding Parallelweg West- Otto van Reesweg zou een vereiste moeten zijn om het autoverkeer op de Wethouder Schoutenweg niet meer te hinderen waardoor milieuvervuiling sterk vermindert.
2. De MAR is van mening dat voor de bebouwing van het Stationsplein aan de westzijde Het streven zou moeten zijn om energieneutrale gebouwen te ontwikkelen. Verder pleit de commissie ervoor om niet expliciet uit te gaan van kantoren maar de invulling meer open te laten, zodat (deels) in plaats daarvan andere functies kunnen komen, studieruimtes, ontmoetingsplaatsen ed.
3. Met betrekking tot parkeren stelt de MAR de vraag of de berekeningen niet een te sterke groei prognosticeren. De MAR is het niet eens met de opmerking op blz. 25 van de Toelichting op het bestemmingsplan dat de parkeerfunctie reeds volledig benut wordt, gelet op het feit dat de P&R locatie Parallelweg West maar zeer beperkt wordt gebruikt. Zij pleit voor het aanleggen van parkeergarages onder de te realiseren gebouwen waardoor de vrije ruimte wordt beperkt en meer groen aanleg mogelijk is. De MAR vreest dat een vanuit de behoefte om dicht bij de supermarkt te parkeren er een stenige uitstraling zal ontstaan. Onduidelijk is wat er gebeurt of kan gebeuren met de parkeerplaatsen aan de oostzijde van de spoorzone. De commissie raadt het opheffen van de bestaande parkeerplaatsen aan de oostzijde van het station ten zeerste af.
4. De capaciteit van de fietsenstalling aan beide zijden van het station is volstrekt onvoldoende. Het toevoegen van 500 fietsplaatsen aan de westzijde is geen overbodige luxe. De MAR is er geen voorstander van om alle fietsplaatsen naar de westzijde te verplaatsen omdat veel fietsers vanuit het centrum en oosten komen. Een fietstunnel ontmoedigt het gebruik van fiets. De MAR is stellig van mening dat (liefst nog uitgebreid) de fietsplaatsen aan de oostzijde van het station gehandhaafd blijven.
5. De MAR vindt het geen optie om ook bushaltes aan de westzijde te realiseren. Ook is de gereserveerde ruimte te gering. De MAR vindt dat het busstation aan de oostzijde moet blijven.
6. De MAR acht het handhaven van de Parallelweg Oost als gebiedsontsluitingsweg noodzakelijk. De MAR is voorstander van handhaving van de P&R terreinen aan de oostzijde en het busstation. Verkeerskundig zal moeten worden bepaald of het laten vervallen van de rotonde ten gunste van een normaal kruispunt (met verkeerslichten) het gewenste resultaat geeft.
7. De MAR verzoekt om na te gaan of uitbreiding van de overwinterverblijfplaatsen van de rugstreeppad mogelijk is. Hierdoor kan een verbetering van het leefgebied en toename van deze zeldzaam voorkomende pad worden gestimuleerd.

8. De MAR vindt het opofferen van het groen tussen de rotonde en parkeerplaats aan de Parallelweg Oost voor een gebouw geen goede zaak. Niets is in samenhang met de omgeving. Zij ontraden ten stelligste om het groen te laten verdwijnen. Het behouden van groenstructuren aan de beide zijden van het spoor is in het algemeen een goede zaak en geeft een markant beeld en verbergt de spoordijk voor een belangrijk deel.

Antwoord gemeente

Ad 1: De fietsverbindingen in het stedenbouwkundige plan moeten zeker worden beschouwd in combinatie met de aan te leggen fietstunnel. Het gemeentebestuur is zich er van bewust dat de fietsverbinding noordwest naar oost en vice versa een belangrijke is. Daarom streeft de gemeente, samen met de provincie Gelderland, naar een nieuwe fietsverbinding onder het spoor ter hoogte van het station. Deze tunnel functioneert het beste in combinatie met maatregelen rondom de rotonden op de Tunnelweg. Daarvoor is – binnen het project Spoorzone – een apart deelproject benoemd waarbinnen maatregelen worden onderzocht, specifiek gericht op de luchtkwaliteit op de Tunnelweg / Stationssingel. Een oplossing die onderzocht wordt is een verbinding als bedoeld in de reactie van de MAR, zoals afgebeeld in de stedenbouwkundige onderlegger. Het voert echter te ver om deze combinatie nu als een vereiste in dit bestemmingsplan op te nemen. Voor de fietsverbindingen moeten afzonderlijke besluiten en/of bestemmingsplan wijzigingen worden genomen.

Ad 2: De gemeente onderschrijft de mening van de MAR op dit onderdeel. Met het opnemen van de bestemming: “Gemengd” in de bestemmingsplanregels wil de gemeente een zo groot mogelijke flexibiliteit in de bestemmingsplanregels toekennen. Met de invulling van het plan wordt niet alleen beoogd de vestiging van kantoren, maar ook vormen van dienstverlening, leisure, grootschalige detailhandel etc. kunnen worden gehuisvest. Hiermee kan flexibel op de vraag en de tijd worden ingespeeld. Ten aanzien van duurzaamheid van de te bouwen gebouwen wordt in overleg met de ontwikkelaar per gebouw gekeken naar aanvullende prestatieafspraken gebaseerd op het principe van GPR. Omdat er een grote diversiteit aan gebouwen mogelijk is, is een generieke afspraak niet reëel.

Ad 3: Bij de globale berekeningen voor parkeercapaciteit dient te worden uitgegaan van de maximale planinvulling, het zgn. worstcase-scenario, welke in planologische zin in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Bij het opstellen van het plan dient in elk geval duidelijk te worden gemaakt dat bij een maximale planinvulling het plangebied de parkeerdruk aan kan. Binnen het plangebied dient voldoende parkeercapaciteit te worden gerealiseerd om het gebied te ontwikkelen. De parkeerdruk mag naar de mening van de gemeente niet worden afgewenteld op omliggende/aangrenzende woon-/werkgebieden. Bij het verlenen van toekomstige omgevingsvergunningen zal steeds de afweging en toetsing aan de gestelde parkeernormen plaatsvinden. Met de initiatiefnemer van de in te dienen omgevingsaanvragen zal nader overleg plaatsvinden over de invulling van deze parkeercapaciteit. Voor het parkeren aan de oostzijde geldt dat – zolang er geen bebouwing komt aan de oostzijde – het parkeren zoals dat momenteel bestaat, in principe gehandhaafd blijft. De uiteindelijke lange termijn visie is dat de oostzijde een rustige woonzijde wordt en de westzijde een drukke transfer zijde. Daarin past dat – op termijn en pas wanneer de oostzijde tot woonzijde wordt ontwikkeld – de P&R plaatsen van oost naar west verplaatsen. Dit is in het bestemmingsplan nog niet voorzien omdat de ontwikkeling aan de oostzijde niet binnen de bestemmingsplan horizon wordt voorzien.

Parkeergarages onder de gebouwen zijn op deze locatie uitgesloten vanwege de vervuilde bodem. De locatie is de voormalige locatie van een vuilstortplaats. De grond dient zo min mogelijk geroerd te worden. Daarnaast zouden de kosten zeer hoog zijn, niet opwegend tegen de toegevoegde waarde voor het vastgoed of het gebied. Logischer is het om – op termijn, bij grote parkeervraag – te werken met een parkeerdek, zoals in het bestemmingplan is voorzien.

Ad 4: Fietsparkeren aan de oostzijde zal – zoals de MAR terecht aangeeft – te allen tijde nodig zijn en blijven. Er zijn geen plannen voor vermindering van plekken aan de oostzijde. Mocht er op termijn ooit gebouwd gaan worden aan de oostzijde, zullen de aantallen fietsenrekken minimaal behouden moeten blijven. De 500 extra plekken aan de westzijde die beoogd zijn, zijn daadwerkelijk extra plekken. Het betreft geen verplaatsing. Vooralsnog wordt alleen aan de westzijde meer plek en gecreëerd omdat dit de kant is die herontwikkeld wordt en waar dus plaats komt voor uitbreiding. Verder worden hier extra voorzieningen gecreëerd, waaronder een volwaardige ingang, waardoor de verwachting is dat een deel van de fietsers die nu naar de oostzijde gaan, in de toekomst kiezen voor de westzijde. Op termijn kan – in overleg met de spoorpartners NS en ProRail – bezien worden of uitbreiding aan de oostzijde opportuun is.

Ad 5: Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor het handhaven van het busstation aan de oostzijde en het eventuele verplaatsen van het busstation naar de westzijde op termijn. Dit hangt samen met de verplaatsing van de meerderheid van de transfer verbindingen naar de westzijde op termijn. Indien dit aan de orde is, zal in overleg met onder andere Arriva vorm worden gegeven aan een busstation met voldoende capaciteit en keermogelijkheid.

Ad 6: Een gedeelte van de Parallelweg Oost is momenteel aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg, een 50 km/uur. Op basis van het stedenbouwkundig plan zou bij de verdere uitwerking en uitvoering van het plan, dit kunnen betekenen dat dit gedeelte van de Parallelweg Oost een erftoegangsweg wordt, een 30-km. De bereikbaarheid van het station wordt daarmee niet gewijzigd. Door middel van herinrichting kan de weg echter veiliger in gebruik worden. Er wordt gedacht aan in ieder geval vrijliggende fietspaden. Het bestemmingsplan maakt zowel handhaving van de huidige situatie als een aangepaste inrichting mogelijk. Een verplaatsing van het busstation annex P&R-parkeren zal t.z.t. in de verdere planuitwerking aan de orde komen. Dit gaat verder dan de huidige scope van dit bestemmingsplan.

Ad 7: De oostzijde van het station, de strook langs de Parallelweg wordt nu niet ontwikkeld. We zullen uw verzoek om na te gaan of uitbreiding van de overwinterverblijfplaatsen mogelijk is in een later stadium in de plannen betrekken en u hierover t.z.t. nader informeren.

Ad 8: Zoals hierboven en in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven wordt de oostzijde van het plangebied niet ontwikkeld. In dit plan zijn geen ontwikkelingen voor een mogelijke toekomstige invulling van de groenstrook langs de Parallelweg Oost en met name de waterpartij opgenomen. Wij hebben kennisgenomen van uw standpunt en zullen dit betrekken bij een toekomstige planvoorbereiding voor dit gebied.

Provincie Gelderland

De provincie geeft aan dat het voorliggende plan past binnen het provinciaal beleid zoals geformuleerd in de Structuurvisie en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2. Zij verzoekt om dit in de toelichting van het ontwerpplan op te nemen.

Antwoord gemeente

Gemeente is verheugd met het feit dat de provincie het plan onderschrijft. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zal met de gemaakte opmerking worden aangevuld.

Monumentencommissie

De commissie benadrukt dat de voormalige Gelderlandfabriek een dubbelbestemming: "Cultuurhistorie" moet krijgen. De commissie is van mening dat de cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplan moeten worden geborgd. Voorts merkt de commissie op dat ook de spoorlijn cultuurhistorische waarden bezit. Tevens wordt aandacht gevraagd voor borging van de ecologische waarden, zoals de inheemse planten.

Antwoord gemeente

De gemeente heeft als insteek dat de panden met cultuurhistorische waarden worden aangewezen als gemeentelijk monument. De dubbelbestemming Cultuurhistorie wordt gegeven aan landschaps(delen), - gebieden en – elementen. In het verleden heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de gebouwen in het stationsgebied. Daarbij is alleen een gedeelte van de gebouwen, te weten de locomotievenloods als gemeentelijk monument aangewezen. Hoewel het gebouw van de voormalige Gelderlandfabriek zeker een mate van cultuurhistorische waarden heeft, is er niet voor gekozen om dit als gemeentelijk monument aan te wijzen. Het opnemen van een dubbelbestemming cultuurhistorie is op overige delen van het fabriekscomplex wordt niet onderschreven. De borging van inheemse planten geschiedt in het kader van de Flora en Faunawet en Natuurbeschermingswet. Voor het gebied is een quickscan uitgevoerd. Voor de wijzigingsbevoegdheid van de Gelderlandfabriek zal bij het opstellen van het wijzigingsplan een afzonderlijke quickscan worden uitgevoerd.

NS Stations

NS Stations geeft aan dat er sprake is van een conserverend bestemmingsplan en vraagt aandacht voor de Noord-Oost hoek van het plangebied. Daar zijn gronden met de bestemming "Groen" bestemd wat in het huidige bestemmingsplan een andere bestemming heeft. NS Stations verzoekt de gemeente om in het ontwerpbestemmingsplan een andere bestemming op te nemen.

Antwoord gemeente

De bestemming "Groen" in de noordoosthoek van het plangebied (langs de Parallelweg Oost) is het vastleggen van het bestaand gebruik. Nabij de rotonde is een (water)bergbezinkbassin aanwezig. Na de opgang is momenteel een groenstrook aanwezig. In het oude bestemmingsplan "Plan in Onderdelen" was dit terrein bestemd als spoorwegterrein. Deze bestemming is evenwel niet passend bij de huidige situatie. Bij de toekomstige ontwikkeling van de oostzijde van het stationsgebied zal een passende bestemming bij het toekomstige gebruik worden toegekend. In het ontwerpbestemmingsplan zal de bestemming Groen gehandhaafd blijven.

**Nota van beantwoording inspraak en
vooroverleg**

**“Voorontwerpbestemmingsplan
Spoorzone”**



Culemborg

Nota van beantwoording inspraak en vooroverleg

Voorontwerpbestemmingsplan “Spoorzone”

Inhoudsopgave

1. De procedure	4
2. Ontvankelijkheid	5
3. Beantwoording zienswijzen	6
<i>Inspraakreactie 1</i>	6
<i>Inspraakreactie 2</i>	11
<i>Inspraakreactie 3</i>	14
<i>Inspraakreactie 4</i>	16
<i>Inspraakreactie 5</i>	21
4. Vooroverleg	23
<i>Waterschap Rivierenland</i>	23
<i>Milieuadviesraad Culemborg</i>	24
<i>Provincie Gelderland</i>	27
<i>Monumentencommissie</i>	27
<i>NS Stations</i>	28

1. De procedure

Het voorontwerpbestemmingsplan “Spoorzone” (NL.IMRO.0216.BPSpoorzone-VO01) heeft met ingang van 4 april 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het stadskantoor. Tevens is de mogelijkheid geboden dit voorontwerpbestemmingsplan te raadplegen op de gemeentelijke website www.culemborg.nl en op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende deze termijn is aan een ieder de mogelijkheid geboden schriftelijk of mondeling reacties tegen het voorontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken aan de het college van B&W.

De terinzagelegging is bekendgemaakt in de Culemborgse Courant d.d. 3 april 2013.

2. Ontvankelijkheid

Er zijn in totaal vijf zienswijzen ingediend en drie reacties in het kader van het vooroverleg.

In deze nota wordt een samenvatting gegeven van de ingediende inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan "Spoorzone" NL.IMRO.BPSpoorzone-VO01 De ingediende inspraakreacties worden op inkomstdatum, achtereenvolgens beantwoord.

De volgende inspraakreacties zijn ingediend:

Naam	Inkomstdatum	Kenmerk
Inspraakreactie 1	9 mei 2013	1313614/ 13155
Inspraakreactie 2	13 mei 2013	1313614/ 13142
Inspraakreactie 3	14 mei 2013	1313614/ 13241
Inspraakreactie 4	14 mei 2013	1313614/ 13213
Inspraakreactie 5	23 mei 2013	1313614/ 13386
Inspraak en vooroverleg		
Waterschap Rivierenland	14 mei 2013	1313614/ 13185
Milieuadviesraad Culemborg	28 juni 2013	1313614/ 14231
Monumentencommissie	27 september 2013	Verslag vergadering
Provincie Gelderland	3 juni 2013	1313614/13608
NS Stations	16 mei 2013	Via email

3. Beantwoording zienswijzen

Inspiraakreactie 1

Samenvatting

1. Reclamant geeft aan dat er al jaren plannen zijn om het stationsgebied in Culemborg op te knappen. Deze plannen zijn bij herhaling mislukt omdat ze financieel niet haalbaar bleken. Nu Ahold een supermarkt wil verplaatsen, vanuit het centrum naar het westelijke stationsgebied, lijkt dit anders. De huidige planontwikkeling met de mogelijkheid voor de vestiging van detailhandel heeft volgens reclamant de schijn tegen. Het lijkt erop dat eerdere visies aangepast worden aan het belang om het stationsgebied te herontwikkelen op basis van eerdere met Albert Heijn gemaakte afspraken.
2. Reclamant spreekt over de huidige detailhandelsstructuur van Culemborg dat opgedeeld is in vier delen, Binnenstad, het Chopinplein, winkelcentrum Parijsch, bedrijventerrein Pavijen, en geeft hiervan aan dat deze logische indeling naar behoren functioneert. Reclamant geeft aan dat de bevolking van Culemborg gericht is op de voorzieningen in hun stadsdeel. Reclamant citeert ten aanzien van de binnenstad een gedeelte uit de detailhandelsvisie waaruit blijkt dat de trekkracht in met name de niet dagelijkse-sector zeer laag is, dat supermarkten de positie van de binnenstad versterken, het belang van supermarkten (als trekkers) voor de binnenstad niet uit het oog moet worden verloren en dat uitplaatsing van supermarkten uit het centrum ongewenst is.
3. Reclamant geeft aan dat het voorontwerpbestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om 22.000m² bruto vloeroppervlakte van de bebouwing binnen de bestemming "Gemengd" gebruikt mag worden voor onder andere een supermarkt van 2000m² winkel vloeroppervlakte, (hierna "wvo"), stationsgebonden detailhandel (600m² wvo), en grootschalige detailhandel. Reclamant vraagt specifieke aandacht voor het niet opnemen van concrete grenzen aan het gebruik van de bebouwing binnen de gronden met de bestemming Gemengd. Daarnaast mist reclamant de definitie voor het begrip grootschalige detailhandel.
4. Reclamant merkt op dat er aan de westzijde van het stationsgebied een nieuw winkelgebied van 22.000 m² (grootschalige) detailhandel wordt gerealiseerd. Deze ontwikkeling is volgens reclamant van invloed op de bestaande detailhandelsstructuur in Culemborg wat in strijd is met het detailhandelsbeleid van de gemeente en de Provincie Gelderland waar staat dat nieuwe (detailhandels) locaties niet ten koste mogen gaan van de bestaande detailhandelsstructuur. Reclamant geeft vervolgens aan dat in "Uitbreidingsmogelijkheden winkelcentrum Parijsch" NSI 2009 wordt aangegeven dat de bevolking in Culemborg de boodschappen voornamelijk doet in het eigen centrum (binnenstad, Parijsch en/of Chopinplein). In dit rapport is berekend, dat Parijsch een uitbreidingsmogelijkheid heeft in de dagelijkse sector van 990m² wvo ruimte en in de niet dagelijkse sector 960m² wvo ruimte. Reclamant wil hiermee aangeven dat de nieuw vestiging van een supermarkt van 2000m² wvo en 600m² wvo specifieke detailhandel in het stadsdeel West het functioneren van WC Parijsch onder druk komt te staan.
5. Reclamant geeft aan dat er in ruimtelijk opzicht geen beperking wordt gesteld aan het gebruik van de gronden binnen de bestemming "Gemengd". Hierdoor zou daar iedere vorm van detailhandel die zich laat omschrijven als grootschalig mogelijk zijn. Dat komt neer op iedere winkel groter dan b.v. 1000m² wvo.

Er is sprake van de uitplaatsing van de Albert Heijn vanuit de binnenstad naar de westzijde van het stationsgebied. Deze uitplaatsing van "de trekker" van de Binnenstad zal ten koste gaan van de bestaande winkelstructuur in de binnenstad. Reclamant geeft aan dat, dat strijdig is met de detailhandelsvisie van de gemeente Culemborg en de Provincie Gelderland waarin staat dat nieuwe locaties niet ten koste mogen gaan van de binnenstad.

6. Volgens reclamant zal ook de vestiging van andere vormen van (grootschalige) detailhandel van invloed zijn op het functioneren van de binnenstad. De term "stationsgebonden detailhandel" is niet te definiëren. In feite is er sprake van gewone detailhandel (men ziet de ruime invulling van detailhandel in stations als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag). Met de omschrijving "supermarkt" en/ of "stationsgebonden detailhandel" is geen concrete grens gesteld aan het gebruik van de bebouwing. Volgens reclamant is het overigens nog maar de vraag of in ruimtelijk opzicht beperkingen kunnen worden gesteld aan de omvang van de Winkels.
7. Uit de detailhandelsvisie valt op te maken dat er sprake is van overcapaciteit in de detailhandel in Culemborg en dat er ernstig getwijfeld moet worden of dit niet elders leidt tot leegstand en/of er niet bestemd wordt voor gedeeltelijke leegstand. Volgens de detailhandelsvisie kampt het bedrijventerrein Pavijen immers met een relatief grote leegstand. Aan het realiteitsgehalte van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling moet dan getwijfeld worden in die zin, dat wellicht alleen de geprojecteerde supermarkt op korte termijn zal kunnen worden gerealiseerd, terwijl voor het overige (uiteindelijk) gebouwd zal worden voor leegstand. Reclamant wijst op het groeiende aantal internetbestedingen en met de teruglopende bestedingen in verband met de huidige economische crisis. De verplaatsing van de Albert Heijn vanuit de binnenstad betekent het vertrek van een (noodzakelijke) trekker uit de binnenstad, en leegstand van een winkelpand. Hoe en/of dit ingevuld kan gaan worden is niet verzekerd. Reclamant wijst op het per 1 juli 2012 in werking getreden art 3.1.6 lid 2 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro), dat mede is gericht op het voorkomen van winkelleegstand. Met de ontwikkeling van een nieuwe winkellocatie van max 22.000m² wvo, waarvan een Albert Heijn supermarkt van 2000m² wvo en 600m² wvo stationsgebonden detailhandel in het stadsdeel West verandert de winkelstructuur in Culemborg drastisch.
8. Volgens reclamant moet een bestemmingsplan zowel in financieel als in maatschappelijk opzicht haalbaar zijn. Er is geen inzage gegeven in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en initiatiefnemers. Zeker in deze tijd van economische crisis, mogen zware eisen worden gesteld aan het vereiste dat het plan in financieel opzicht haalbaar is. De economische haalbaarheid kan niet worden vastgesteld omdat over de financiering geen gegevens zijn verstrekt. De risico's voor de gemeente zijn niet aangegeven. Reclamant merkt ten slotte op dat informatie over de effecten van de gewenste bouwfasering op de economische haalbaarheid ontbreekt.

Antwoord gemeente

Ad 1: De gemeente kiest voor de bestemming “Gemengd” vanuit het standpunt om de markt de maximale vrijheid te geven om slimme combinaties van functies mogelijk te maken. Het stationsgebied leent zich bij uitstek voor deze invulling. De totale bebouwingsoppervlakte is in de regels vastgelegd. Het gebruik is beperkt door, voor de categorieën horeca en detailhandel, het maximale oppervlak aan m² 's op te nemen. Verder is het gebruik van het totale oppervlakte door de regeling van het bestemmingsplan beperkt. 17.000m² bruto vloer oppervlak (hierna “b.v.o”) is opgenomen in bouwvlak 1 (zuidzijde) en 5.000 m² b.v.o. is opgenomen in bouwvlak 2 (noordzijde). Zie hiervoor paragraaf 5.4, ‘Specifieke gebruiksregels’. Op deze manier ontstaat er bebouwing welke passend is bij de maat en de schaal van de omgeving. Een verdere uitbreiding van het bruto vloeroppervlak wordt in dit plan niet mogelijk gemaakt.

Ad 2: Het bestemmingsplan maakt diverse vormen van gebruik mogelijk middels de gemengde bestemming. Hierbinnen zijn enkele functies gereguleerd, waaronder detailhandel. In totaal mag er maximaal 2.000 m² winkelvloeroppervlakte (wvo) aan supermarkt, 600 m² wvo aan stationsgebonden detailhandel en 7.000 m² wvo aan grootschalige detailhandel worden gerealiseerd. In totaal maximaal 9.600 m² wvo (zie paragraaf 5.4, ‘Specifieke gebruiksregels’). Indien er markt is voor detailhandel, kan deze gerealiseerd worden binnen de gronden met de bestemming ‘Gemengd’, tot een maximum van de genoemde metrages. Dit leidt tot een betere aansluiting op het bedrijventerrein Pavijen I-IV, zoals ook in de structuurvisie als uitgangspunt van het project is benoemd: *“In het project onderzoeken we of, en hoe de overgang van het stationsgebied naar Pavijen I-IV kan worden verbeterd.”* (Structuurvisie Gemeente Culemborg, pag. 21, paragraaf 3.4.6 Project Spoorzone).

Ad 3: Grootschalige detailhandel is in het bestemmingsplan gedefinieerd als *“detailhandel die vanwege de aard en omvang een minimale oppervlakte van 500 m² per vestiging nodig heeft voor onder andere uitstalling”*. De definitie zal worden aangescherpt en conform de definitie die gebruikt is voor grootschalige detailhandel in het bestemmingsplan Pavijen I-IV. De definitie wordt aangepast met de toevoeging: *“waarbij onderscheid wordt gemaakt in detailhandel keukens, sanitair en woninginrichting en detailhandel in auto's, boten en/of caravans”*. De bedoeling is een ruimtelijke concentratie van grootschalige detailhandel welke aansluit op de zone binnen het bedrijventerrein Pavijen I-IV, waarbij nieuwvestiging slechts onder voorwaarden mogelijk wordt gemaakt.

Ad 4: De ontwikkeling ligt volledig in lijn met het detailhandelsbeleid van de gemeente Culemborg. Het detailhandelsbeleid is gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad op 17 februari 2010 en is voor de spoorzone geëffectueerd in het besluit van de gemeenteraad op 23 juni 2011. Het onderhavige bestemmingsplan geeft uitvoering aan de genoemde raadsbesluiten. In het door reclamant aangehaalde rapport van het NSI (dd. 15 april 2009) is aangegeven dat in alle delen van Culemborg ruimte is voor uitbreiding van de vierkante meters in de dagelijkse sector, behalve in de binnenstad. In het deel ‘overig Culemborg’ is in het bijbehorende raadsbesluit van 23 juni 2011 een uitbreiding vastgesteld van 700 m² wvo. Eventuele verschuiving van het marktaandeel van Winkelcentrum Parijsch naar een supermarkt in de Spoorzone is onderdeel van reguliere marktwerking. Het voorgenomen plan zal niet leiden tot een duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau in de gemeente Culemborg en het ondernemersklimaat in de dagelijkse sector. Er blijft voldoende aanbod en variatie in de dagelijkse sector op acceptabele afstand van de (Culemborgse) consument bestaan.

Het college is het eens met de opmerking van reclamant. De omschrijving van grootschalige detailhandel wordt aangepast. Door NSI (dd. 2 juli 2009) is onderzoek gedaan naar de trekkracht van de Albert Heijn voor de binnenstad en naar alternatieve trekkers in de non-food sector. NSI concludeert:

“In Culemborg is sprake van combinatiebezoek tussen de huidige AH-supermarkt en de binnenstad. Uit onderzoek is bekend dat een supermarkt een positief effect heeft op de trekkracht van een centrum. Dit geldt ook voor een non-food trekker, die past in het centrum. Overweging voor een trekker in de non-food is dan ook reëel en kan een aanvulling betekenen voor het winkelbestand in het centrum. Er zijn voor de non-food diverse mogelijkheden voor invulling, afhankelijk van de voorkeur voor: verplaatsen huidig (kleinschalig) formuleaanbod uit het centrum, vrijkomende ruimte in te vullen door kleinschalige zelfstandige ondernemers; of nieuwvestiging formules.”

Het college heeft afspraken gemaakt met Ahold (eigenaar van het pand van Albert Heijn aan de Boerenstraat) om een goede invulling te krijgen van het achterblijvende pand. Uitgangspunt is hierbij invulling met één of meerdere trekkers voor de binnenstad.

Ad 5: Het college wijst reclamant op het feit dat reguliere detailhandel in het bestemmingsplan expliciet is uitgesloten. In de regels, paragraaf 5.4.5 ‘Strijdig gebruik’, staat vermeld: *“Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend: a. detailhandelsactiviteiten behoudens stationsgerelateerde detailhandel, grootschalige detailhandel en één supermarkt”*. Er ontstaat dus geen nieuw winkelgebied, concurrerend met de binnenstad, Winkelcentrum Parijsch of Winkelcentrum Chopinplein vanwege het andere karakter van de winkels die mogen worden gevestigd. De supermarkt in de Spoorzone concurreert wel met de andere supermarkten in Culemborg. Dit valt onder de reguliere marktwerking.

Ad 6: Stationsgebonden detailhandel is in het bestemmingsplan gedefinieerd als *“detailhandel die ondersteunend is aan de stationsfunctie, waarbij het winkelvloeroppervlak maximaal 100m² per vestiging is. Hieronder worden tevens verstaan: afhaalzaken”*. Het college acht deze definitie afdoende om reguliere binnenstadsdetailhandel uit te sluiten van vestiging in de Spoorzone. Juist vanuit ruimtelijke overwegingen is het mogelijk om beperkingen aan detailhandel op te leggen. Dit kan niet vanuit een concurrentie motief. Aandacht daarbij wel voor de bestaande winkelgebieden.

Ad 7: Het bestemmingsplan maakt diverse functies mogelijk binnen de bestemming ‘Gemengd’. Het is aan eigenaren van de gronden om te besluiten tot het daadwerkelijk bouwen van opstallen, de termijn waarbinnen dit gebeurt en de functies waarvoor gebouwd wordt. Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat gebouwd wordt voor leegstand. Het college heeft onderkend dat ontwikkeling in de Spoorzone kan leiden tot leegstand elders. Daarom zijn onder meer de vierkante meters voor de functie horeca per categorie beperkt en zijn in de categorie detailhandel de vierkante meters voor een supermarkt en stationsgebonden detailhandel beperkt. Voor de categorieën zoals leisure, commerciële en maatschappelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen voorziet het college geen groot risico op leegstand omdat het gebied naar verwachting een ander type van deze functies aantrekt dan in de stad aanwezig is. Ten aanzien van grootschalige detailhandel en kantoren is leegstand elders mogelijk. Het college kiest echter bewust voor de spoorzone voor mogelijke nieuw vestiging vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, concentratie van functies bij het OV knooppunt en kwaliteit in de Spoorzone. Voor de leegstand van kantoren wil de gemeente haar medewerking verlenen aan verzoeken van eigenaren voor het wijzigen van functies, bijv. van kantoren naar wonen. Voor een deel van de huidige leegstand blijkt dat de betreffende panden niet voldoen aan de huidige inrichtingswensen voor kantoorgebruik, nieuwe werken etc.

Ad 8: De anterieure overeenkomst is vastgesteld in de collegevergadering van 15 oktober 2013 en is op 23 april 2014 ondertekend door partijen. De overeenkomst voorziet in de benodigde waarborgen en risicoafdekking voor de gemeente Culemborg. Een zakelijk afschrift wordt na ondertekening gepubliceerd. De bouwfasering heeft geen invloed op de economische haalbaarheid vanwege afspraken hierover in de anterieure overeenkomst. Op 23 april 2014 is tevens de overeenkomst met Ahold getekend. Door deze overeenkomst is geregeld dat er geen supermarkt wordt gevestigd in de binnenstad na het vertrek van de Albert Heijn.

Reclamant wijst op het per 1 juli 2012 in werking getreden art 3.1.6 lid 2 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro), dat mede is gericht op het voorkomen van winkelleegstand. Hiermede wordt beoogd de verwijzing naar de ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling. De ladder ondersteunt de gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. Het stappenplan in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking vraagt om motivering van de voorgestane ontwikkeling. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangetoond dat de ontwikkeling van de spoorzone past in het provinciale, regionale en gemeentelijk beleid en kan plaatsvinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Het project voldoet daarmee aan het kader van de ladder voor duurzaam ruimtegebruik.

Deze inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De bestemming "Gemengd" aangepast, waarbij de omschrijving grootschalige detailhandel wordt aangevuld.

Inspraakreactie 2

Samenvatting

Reclamant geeft aan op 12 november 2010 een gezamenlijke brief met Winkeliersvereniging Chopinplein, Winkeliersvereniging Parijsch en de Kamer van Koophandel Midden- Nederland (KvK) te hebben ingediend. Deze inspraakreactie betreft een aanvulling op die brief.

Reclamant verwijst naar een in 2004 uitgevoerd onderzoek van onderzoeksbureau EIM dat in opdracht van de gemeente is uitgevoerd. De bedoeling van dat onderzoek is een toekomstige visie op de detailhandelsstructuur van de gemeente Culemborg. Als extra punt van aandacht is in dit onderzoek de positie van supermarkten in de binnenstad en de verplaatsingsmogelijkheden daarvan. In paragraaf 5.5 van deze visie is uitgebreid het belang van de supermarkten in Nieuwstad en binnenstad aan bod gekomen. Gezien de gewenste ontwikkelingen in Nieuwstad was er geen plek meer voor 2 supermarkten (Aldi en Albert Heijn). Vanwege deze reden is volgens reclamant besloten om uit te zien naar een nieuwe locatie voor één dan wel beide supermarkten. Om hier een goede afweging voor te maken is toen gekeken naar de herkomst van de bezoekers.

Reclamant geeft aan dat de conclusie van dat onderzoek is dat voornamelijk de Aldi als regionale trekker geschikt was voor een meer perifere locatie aan de rand van de binnenstad. De Albert Heijn zou zo dicht mogelijk tegen de binnenstad aan blijven liggen vanwege het grote belang van combinatiebezoek. Volgens reclamant speelt de kwalitatieve uitstraling van deze supermarkt een rol bij de versterking van de trekkracht van de Binnenstad. Reclamant geeft aan dat de Aldi, conform de in de visie gestelde adviezen, is verplaatst en dat de herontwikkeling van de oude locatie stil ligt. Reclamant juicht de beoogde herontwikkeling van marktpartijen en de gemeente toe zoals geformuleerd in de te behalen doelen: het verbeteren van de transferium functie, het verbeteren van de kwaliteit van het gebied, en het verbeteren van de aansluiting op de binnenstad. Reclamant is van mening dat de initiatieven goed zijn voor de uitstraling van Culemborg. Tevens bieden zij een oplossing voor de huidige logistieke problemen rondom het station. De nieuwe Albert Heijn, dat in de nieuwe vestiging meer meters heeft dan de huidige vestiging van de Albert Heijn zal leiden tot een forse overschrijding van het aantal meters “food” in verhouding tot het aantal inwoners. Als de toegestane uitbreidingsmogelijkheden van het oppervlakte “detailhandel food” in diverse winkelcentra Parijsch en winkelcentrum Chopinplein erbij opgeteld worden dan zal hiermee de maximale gewenste meters “food” in Culemborg zijn ingevuld. De ruime invulling met de bestemming “Gemengd” creëert in feite een nieuw winkelgebied en zal van invloed zijn op de bestaande detailhandelsstructuur in Culemborg.

Reclamant geeft aan dat ook dit in strijd is met het detailhandelsbeleid van de gemeente. Hierin staat dat nieuwe detailhandelslocaties niet ten koste mogen gaan van de bestaande detailhandel in het centrum. Reclamant geeft aan dat de afstand tussen station en binnenstad zeer groot is. Er is op geen enkele wijze te verwachten dat potentiële klanten van o.a. deze geplande supermarkt 10-15 minuten gaan lopen naar de binnenstad om daar aankopen te doen. Het “nieuwe winkelgebied” staat ook nog geprojecteerd aan de westelijke zijde van het spoor waardoor de afstand nog groter wordt ten opzichte van de binnenstad.

Reclamant verwacht dat er met de nieuwe vestiging van de AH ook ander formules van Ahold mee liften in het plan. Een en ander met nadelige gevolgen voor gelijksoortige bestaande ondernemers in andere delen van Culemborg.

Reclamant stelt dat in het onderzoek van het NSI Horeca in de Spoorzone marktvraag en beleid het volgende staat:

“De in het onderzoek gehanteerde aannames en daarmee ook de al dan niet beschikbare ruimte in de markt zijn afhankelijk van te voeren beleid en de actuele economische situatie”

Volgens reclamant geeft het onderzoek hier al aan dat dat de actuele economische situatie moet meewegen in beslissingen. Algemeen bekend is dat deze op het moment niet echt goed is en de verwachting is dat die voor horeca niet veel beter wordt de komende jaren. Reclamant vraagt zich af of de marktruimte er voor alle categorieën ook wel werkelijk is. Voor de hotel functie zal die markt ruimte er mogelijk wel zijn maar voor de overige categorieën is het vigerende beleid dat die in het centrum moeten komen. Zie hiervoor bladzijde 15 van het vernoemde rapport. Volgens reclamant is toevoeging van horeca in de Spoorzone in deze marktsituatie alleen mogelijk indien aan meerdere voorwaarden wordt voldaan. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn: Versterkt aanbod in centrum, inzet op toeristische functie, nieuw horeca-aanbod is aanvullend op huidig aanbod, Maximaal 2400-4700m² bruto vloeroppervlakte ruimte voor nieuw aanbod.

Reclamant refereert naar pagina 29 van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan waar staat dat vrijwel alles qua vestiging is toegestaan. Reclamant vreest dat dit zal leiden tot een verdere leegstand in de binnenstad. De vraag dient zich aan of er gezien de landelijke leegstand in de sector kantoren, wel behoefte is naar kantoorruimte en of die op dit moment al niet beschikbaar is in Culemborg. Reclamant geeft aan dat het enige wat nodig is voor de burgers van Culemborg is dat op een nette wijze de Spoorzone wordt gerevitaliseerd, zodat de reizende burger, de bezoekende scholier of de toerist prettig aankomt of vertrekt, zijn auto kan parkeren en veilig kan bewegen tussen oost en West en op verschillende pleinen.

Reclamant is daarom de mening toegedaan dat de huidige planvorming een ernstige inbreuk zal maken op de bestaande ruimtelijke detailhandelsstructuur van Culemborg en in het bijzonder de positie van de binnenstad en wijkwinkelcentra zal aantasten. Een verplaatsing van de AH zou volgens reclamant alleen toegelaten moeten worden indien voldaan wordt aan de adviezen uit de eerdere visie. Reclamant verzoekt het college met klem af te zien van dit deel van het plan en te proberen daar andere functies onder te brengen.

Antwoord gemeente

Het door reclamant genoemde onderzoek uit 2004 van EIM is aangevuld door de onderzoeken van NSI dd. 15 april 2009 (detailhandelsstructuur) en 2 juli 2009 (trekker in de binnenstad). Op basis van deze rapporten is de detailhandelsstructuur gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad in haar besluiten dd. 17 februari 2010 en 23 juni 2011. De verplaatsing van Albert Heijn uit de binnenstad naar de Spoorzone, incl. de uitbreiding van vierkante meters, past qua marktruimte binnen het onderzoek van NSI dd. 15 april 2009 en is conform raadsbesluiten hierover dd. dd. 17 februari 2010 en 23 juni 2011. Er is dus geen sprake van een forse overschrijding van de vierkante meters food (dagelijks) in relatie tot het aantal inwoners zoals reclamant stelt.

De ontwikkeling in de spoorzone past binnen het detailhandelsbeleid en de detailhandelsstructuur van de gemeente Culemborg, zie reclamant 1 – antwoord 4. Vervolgbezoek vanuit de Spoorzone naar de binnenstad ligt inderdaad niet in de lijn der verwachting en is ook geen doel van de beoogde ontwikkeling. Daarnaast komt in de Spoorzone geen reguliere detailhandel. In de overeenkomst met Ahold (vastgesteld in het college dd. 15 oktober 2013) is expliciet afgesproken dat bestaande vestigingen van Etos en Gall&Gall (de bedoelde andere formules van Ahold) niet meeverhuizen naar de Spoorzone.

Het onderzoek van NSI dd. 14 februari 2013 naar horeca in Culemborg gaat uit van de huidige economische situatie (per februari 2013). Of er voor alle categorieën een markt is – bijvoorbeeld voor het door reclamant genoemde hotel – is niet onderzocht, maar in dit geval ook niet relevant. Binnen de gemengde bestemming zijn functies uitwisselbaar. Een functie wordt alleen gerealiseerd indien daar een concrete markt voor is. De horecacategorieën worden toegestaan in het bestemmingsplan conform horecabeleid (Integraal Horecabeleid Gemeente Culemborg, dd. April 2010, paragraaf 2.3.3. Vestiging van horeca langs de hoofdinfrastructuur):

“Een tweede uitzondering op de algemene beleidslijn voor horeca buiten de binnenstad is gemaakt voor de vestiging van dag- verblijfsrecreaties indien deze worden gevestigd langs de (stedelijke) hoofdinfrastructuur, zoals de provinciale weg. Indien voldaan kan worden aan voorwaarden betreffende ontsluitingsmogelijkheden, parkeergelegenheid, waarborging van de openbare orde en woon- en leefklimaat, geen overlast naar achterliggende (woon)gebieden e.d. kan besloten worden medewerking te verlenen aan dergelijke initiatieven.”

Het college wijst reclamant er op dat ontwikkeling van vastgoed in een gebied een positieve bijdrage levert aan de levendigheid en de sociale veiligheid. Daarnaast kan de door reclamant gewenste ontwikkeling van de openbare ruimte en infrastructuur alleen plaatsvinden als de ontwikkeling van vastgoed een bijdrage levert aan de hoge investeringen.

Deze inspraakreactie leidt niet tot de aanpassing van het bestemmingsplan.

Inspraakreactie 3

Reclamant heeft tijdens de informatieavond op 1 mei 2013 kennis genomen van het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone. Reclamant heeft de inspraakreactie onderverdeeld in drie delen te weten: een algemeen deel over het bestemmingsplan, een gedeelte over financiën en een gedeelte over de fasering.

Over het algemene gedeelte geeft reclamant aan dat in paragraaf 2.2.4 het nieuwe stationsplein en de stationstunnel als belangrijkste onderdelen van de openbare ruimte worden genoemd. In paragraaf 2.2.5 worden de parkeerterreinen voor 670- 870 parkeerplekken, de 500 fietsparkeerplaatsen en de nieuwe langzaam verkeersverbinding tussen twee stationspleinen genoemd. In paragraaf 3.3.1 wordt een langzaam verkeersverbinding met de binnenstad genoemd. Tevens dient het OVCP aangepast te worden op de nieuwe situatie.

Over het gedeelte financiën geeft reclamant aan dat in het beleidsstuk "Proces uitgangspunten Spoorzone" gemeente Culemborg, versie 3, 18 mei 2010 staat o.a over de financiën vermeld dat de ontwikkelaar de kosten voor de openbare ruimte voor haar rekening zal nemen en de gemeentelijke plan- en begeleidingskosten zal vergoeden. Tevens staat er vermeld dat het project budgetneutraal gerealiseerd dient te worden.

Het voorontwerpbestemmingplan is zeer summier over de financiën in paragraaf 6.1. Er staat dat de gemeente en de ontwikkelaar overeenstemming hebben bereikt over het ontwikkelen van het plan. Tevens dat door het vastleggen van een voorafgaande overeenkomst tussen de gemeente en initiatiefnemers een exploitatieplan achterwege kan blijven.

Over de fasering staat in het voorontwerpbestemmingsplan in paragraaf 2.2.2 vermeld dat het plan in verschillende fases wordt gerealiseerd. In paragraaf 2.2.3 wordt vermeld dat vooralsnog alleen bouwvlak 1 wordt gerealiseerd.

Reclamant zet vervolgens zijn inspraakreactie uiteen. Zijn reactie heeft voornamelijk betrekking op de informatie over de financiën en de fasering en de onderlinge relaties hiervan. Over deze aspecten zou meer informatie gegeven kunnen worden met als doel meer helderheid over de realisatie van het project. Reclamant heeft de volgende vragen:

- 1 welke onderdelen van het project worden beschouwd als openbare ruimte, waarvan de kosten worden gedragen door de ontwikkelaar?
- 2 van welke onderdelen van het project worden de kosten gedragen door de gemeente en worden deze kosten volledig gedekt door de opbrengst van de grondverkoop door de gemeente?
- 3 als vooralsnog alleen bouwvlak 1 wordt gerealiseerd, welke delen van de openbare ruimte worden dan in deze fase van het project gerealiseerd?
- 4 hoe garandeert u de kwaliteit van de openbare ruimte als bouwvlak 2 niet doorgaat
- 5 als bouwvlak 2 pas veel later wordt gerealiseerd, komt de gemeente dan niet voor extra kosten b.v. door kosten ten gevolge van voorinvesteringen te staan?

Reclamant verzoekt de gemeente om in de komende periode aanvullende informatie te verstrekken, welke antwoord geeft op zijn vragen en leidt tot meer duidelijkheid over de realisatie van het project.

Antwoord gemeente

De ontwikkelaar draagt voor de volgende onderdelen – die gezien worden als openbare ruimte – deels de kosten:

- a. uitbreiding van de P&R parkeerplaatsen op de voormalige locatie van Uittenbogert en koppeling van deze plekken aan de bestaande P&R plekken op het talud en de lager gelegen plekken aan de Parallelweg West;
- b. aanleg van het westelijk stationsplein;
- c. aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Parallelweg West;
- d. doorbraak van de huidige stationstunnel (bij gebleken haalbaarheid).

Kosten zijn toegerekend met als uitgangspunten toerekenbaarheid, proportionaliteit en causaliteit (conform Grexwet).

De gemeente draagt de restant investeringen van de onder antwoord 1 genoemde ingrepen in de openbare ruimte. Kosten worden gedekt uit grondverkoop, fonds stadsuitleg en uit subsidies. Daarnaast draagt de gemeente de kosten voor de aanleg van een eventueel te realiseren extra langzaamverkeerstunnel onder het spoor door. Deze verbinding komt alleen tot stand indien hiervoor dekking wordt gevonden. Al met al is de grondexploitatie Spoorzone budget neutraal, conform kaders van de gemeenteraad. De grondexploitatie is door de raad vastgesteld op 23 juni 2011.

Alle onder antwoord 1 genoemde delen van de openbare ruimte worden gerealiseerd in fase 1, zij het soms gedeeltelijk. Een deel van het vrijliggende fietspad en stationsplein kan pas in een latere fase worden gerealiseerd. Uitbreiding P&R plekken en de tunneldoorbraak (bij gebleken haalbaarheid) worden in fase 1 gerealiseerd. Het kwaliteitsniveau wordt geborgd door afspraken met de ontwikkelaar in de anterieure overeenkomst d.d. 23 april 2014. Op elk moment in het proces (ook na fase 1) is de openbare ruimte functioneel en operationeel. De verantwoordelijkheid voor aanleg van de openbare ruimte (op de tunneldoorbraak en extra langzaamverkeerstunnel na) ligt bij de ontwikkelaar en gaat gelijk op met de vastgoed ontwikkeling. De gemeente doet dus geen voorinvesteringen. Kostenverhaal op de ontwikkelaar wordt geborgd middels zekerheidsstelling in de anterieure overeenkomst d.d. 23 april 2014.

Deze inspraakreactie leidt niet tot de aanpassing van het bestemmingsplan.

Inspraakreactie 4

Samenvatting

Reclamant geeft aan dat zijn cliënt eigenaar is van de gronden in het plangebied aan de oostzijde van het spoor. Het is reclamant opgevallen dat ook dit gedeelte in het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen aangezien daarvoor een nieuw bestemmingsplan zou moeten worden gemaakt in het kader van de digitaliseringverplichting. Voor dat gebied zou het bestemmingsplan een conserverend karakter hebben. Reclamant geeft namens zijn cliënt aan dat op basis van in verleden gevoerde gesprekken met de gemeente, en de in dat verband gemaakte afspraken, het gedeelte in het bestemmingsplan aan de oostzijde van het spoor had moeten worden ingericht met het oog op de voorziene ontwikkelingen. Reclamant motiveert het standpunt van zijn cliënt als volgt:

Sinds 1997 is cliënt van reclamant bezig met de ontwikkeling van de locatie gelegen aan de Stationsweg 7 te Culemborg "de voormalige Gelderland- fabriek". Nadat de eerste gesprekken in het jaar 2000 op niets zijn uitgelopen is cliënt van reclamant sinds 2007 intensief met de gemeente in overleg en onderhandeling over de concrete invulling van dit perceel. Dit alles heeft erin geresulteerd dat de cliënt van reclamant op 18 juni 2008 een aanvraag voor een bouwvergunning voor het perceel heeft ingediend. Als gevolg van het in 2006 opgestelde Khandekar- plan heeft reclamant vanaf december 2006 zich bezig gehouden met de concrete ontwikkeling van het perceel. Reclamant heeft in een e-mail van 30 november 2007 en een brief van 4 december 2007 aangegeven welke invulling van de ontwikkeling zij voor ogen had, in de vorm van een schoolfunctie, kantoorruimte, winkelruimte en/ of gemengde dienstverlening en (op verzoek van de gemeente) restauratie van de locomotievenloods tot restaurant.

Op 22 januari 2008 vond er, in het bijzijn van stedenbouwkundige de heer Koch, een bespreking plaats bij de gemeente waarbij het bouwplan werd besproken. Op 7 en 19 februari 2008 vond nader overleg plaats tussen de architect en de stedenbouwkundige. Op 31 maart 2008 vond nader overleg plaats tussen de architect en leden van de Welstandscommissie van de gemeente. Het bouwplan werd besproken en de uitkomst van dit vooroverleg is dat het "beeld in de nabije toekomst hier goed zou kunnen passen als het programma en de context op elkaar worden aangesloten". De architect zond vervolgens op 15 mei 2008 de tekeningen naar de gemeente, op basis waarvan op 9 juni 2008 een tweede bespreking plaatsvond tussen de architect en de gehele Welstandscommissie, waarin de plannen wederom positief werden beoordeeld.

Reclamant heeft op basis van voorgaande op 18 juni 2008 een bouw-vergunningsaanvraag ingediend. De gemeente heeft per brief van 26 juni en 4 augustus 2008 om nadere informatie verzocht. Met betrekking tot uitgangspunten ten aanzien van welstand Welstand/ Stedenbouw werd geen voorbehoud gemaakt, noch om nadere informatie verzocht. De aanvullende informatie werd op 15 juli en 14 en 28 augustus 2008 verstrekt.

Ten aanzien van de bouwaanvraag kwamen partijen in een impasse terecht. In maart 2009 werd afgesproken dat mr F. Hendriksen van Wijn & Stael Advocaten te Utrecht om advies zou worden gevraagd over de te volgen route om het bouwplan gerealiseerd te krijgen.

In een door de gemeente geaccordeerde brief d.d. 2 april 2009 waarin mr. Hendriksen werd verzocht om als adviseur op te treden, werd de stand van zaken uiteengezet. De gemeente heeft op 26 april 2009 aan mr Hendriksen laten weten dat ook NS en In den Eng geen problemen hebben met het opnemen van de gronden en objecten van reclamant in de stedenbouwkundige visie voor dit gebied. Het daaropvolgende traject onder begeleiding van mr Hendriksen spitste zich toe op de Externe Veiligheid en de te volgen procedure in het licht van de overgang van de oude WRO naar de nieuwe Wro, resulterend in een advies van 18 augustus 2009.

Korte tijd na de bespreking tussen de partijen op 31 augustus 2009 naar aanleiding van het advies van mr. Hendriksen werd een concept exploitatie- overeenkomst toegezonden d.d. 30 september 2009 waarin was vastgelegd dat partijen inmiddels zijn overeengekomen dat de gemeente bereid is haar medewerking te verlenen aan het mogelijk maken van het bouwplan en dat de gemeente bereid is haar medewerking te verlenen aan het in exploitatie brengen van de gronden in exploitatiegebied en om de realisatie van het bouwplan door de exploitant planologisch mogelijk te maken.

Daarnaast werd aangegeven dat het project Spoorzone stedenbouwkundig&architectonisch afgestemd zal moeten worden op het bouwplan van reclamant. Op 22 februari 2010 heeft de gemeente ineens aangegeven dat de stedenbouwkundige visie voor de overige percelen in de Spoorzone gereed is en dat in deze visie de locatie van reclamant niet is meegenomen. De welstandscommissie stelde volgens de brief voor om het terrein van reclamant op te nemen in de visie voor de Spoorzone en een beeldkwaliteitsplan te ontwikkelen voor het beoogde beeld in het gehele gebied.

Tijdens de bespreking op 8 maart 2010 tussen partijen spraken partijen vervolgens af dat de aanvraag voor de bouwvergunning noch zal worden geweigerd, noch zal worden ingetrokken, maar dat deze zal worden aangehouden gedurende nader overleg tussen de partijen. Tevens maakten de partijen in deze bespreking afspraken over de verdere gang van zaken in de ontwikkeling, kort samengevat inhoudende dat het bouwplan van reclamant als uitgangspunt zal worden genomen voor het ontwerptraject voor het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan dat door Inbo zal worden opgesteld met betrekking tot het gebied Spoorzone waarbij Inbo zorg zal hebben te dragen voor de juiste inpassing van het plan van reclamant in deze plannen. Gestreefd zou worden naar een zo groot mogelijke ondernemers- en bestemmingsvrijheid voor reclamant. De gemaakte afspraken werden door de gemeente bevestigd in een brief van 28 april 2010.

Reclamant constateerde vervolgens dat er in praktijk geen concrete uitvoering werd gegeven aan deze afspraken. Reclamant is niet of nauwelijks betrokken bij het opstellen door Inbo van het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan voor de Spoorzone. Reclamant heeft hier feitelijk geen inhoudelijke invloed op kunnen uitoefenen, laat staan dat het bouwplan tot uitgangspunt is genomen voor dit ontwerptraject. Feitelijk is het ontwerptraject door Inbo afgestemd met In den Eng Investment, NS Poort en gemeente. De locatie van reclamant is hierin niet daadwerkelijk betrokken.

Reclamant maakt vervolgens bezwaar tegen het mogelijk maken van de ontwikkelingen aan de westzijde van het spoor. Ondanks de intensieve overleggen tussen partijen is de door reclamant in 2007 voorgelegde concrete ontwikkeling door de gemeente niet mogelijk gemaakt op de betreffende locatie. Daarentegen heeft de gemeente deze ontwikkeling wel mogelijk gemaakt op de andere locatie dat deel uitmaakt van het gebied Spoorzone.

Door middel van het ontwerpbestemmingsplan wordt deze handelswijze ook nog eens planologisch verankerd. Dit nota bene onder gelijktijdige weigering van het opnemen van de planologische ruimte voor de plannen van reclamant.

Reclamant stelt dat de gemeente niet alleen te kort is geschoten in de concrete toezeggingen die zijn gedaan maar tevens in strijd heeft gehandeld met de betamelijkheid die zij in het maatschappelijk verkeer in zijn algemeenheid in acht dient te nemen, maar als overheidsorgaan in haar relatie met een bestuursde in het bijzonder.

De gemeente faciliteert de ontwikkelingen aan de andere zijde van het spoor wel en bevordert deze actief zonder reclamant daar ook maar op enige wijze bij te betrekken. Niet alleen is deze gang van zaken in strijd met de toezegging van de gemeente dat het bouwplan van reclamant leidend zou zijn voor de ontwikkeling van de gehele Spoorzone, maar daarbij komt dat, dat de door de gemeente wel (actief) gefaciliteerde ontwikkeling door de partijen in den Eng en NS Poort vrijwel gelijk is aan de voorgenomen ontwikkeling van reclamant (te weten een ontwikkeling met de functies winkel, kantoorruimte en onderwijs). Met andere woorden: de gemeente heeft zonder reclamant hierbij te betrekken of hierover zelfs in te lichten, actief gefaciliteerd dat een rechtstreeks met reclamant concurrerende ontwikkeling op dezelfde locatie mogelijk wordt gemaakt, waardoor de ontwikkeling van reclamant economisch onhaalbaar wordt. Dit vanwege de reden dat de onderwijslocatie en de meest aantrekkelijke winkelbestemming (supermarkt) al is vergeven. Reclamant klaagt zich erover dat het de partijen In den Eng en NS poort op deze manier ook mogelijk maakt om als eerste met de te ontwikkelen kantoorruimte de markt op te gaan.

Reclamant lijdt zeer aanzienlijke financiële schade doordat alle aantrekkelijke huurders voorbij gaan. Het door reclamant te realiseren rendement wordt uiteraard aanzienlijk beperkt. Reclamant klaagt zich over de handelingswijze tegen reclamant.

Reclamant stelt dat door het planologisch mogelijk te maken van de voorgestane ontwikkeling van de Partijen In den Eng en NS Poort geen rekening is gehouden met de belangen van reclamant maar eerder nog heeft geschaad.

Reclamant maakt bezwaar tegen de bestemmingen aan de oostzijde van het spoor en is van mening dat de op zijn gronden gelegde bestemming irreëel en onjuist zijn. Hij motiveert dit standpunt door aan te geven dat er helemaal geen Meubelbedrijf gevestigd is en dat het niet waarschijnlijk is dat er in de nabije toekomst alsnog een dergelijke functie zal worden uitgeoefend. Volgens reclamant getuigt het niet van een zorgvuldige en deugdelijke ruimtelijke ordening om deze bestemmingen op te nemen.

Op 5 september 2011 is er nog uitvoerig overleg geweest met reclamant en medewerkers van de gemeente over de betrokkenheid van reclamant over de uitgewerkte plannen aan de westzijde van de spoorlijn. In dat overleg is aangegeven dat reclamant in het programma van zijn ontwikkeling in ieder geval het gebruik als kantoren, bedrijfsruimte, onderwijs, horeca en maatschappelijke functies zou kunnen opnemen.

In navolging van dat overleg heeft reclamant bij brief van 29 september 2011 zijn programma uitgewerkt en aangegeven dat voor de oostzijde een ontwikkeling voor zich te zien in de vorm van een planontwikkeling met daarin 2990m² met daarin kantoor/ onderwijs, 1590m² bedrijfsruimte en 1400m² retail eventueel gemengd met kantoor.

Reclamant verzoekt de gemeente om het ontwerpbestemmingsplan op zodanig wijze vast te stellen dat alsnog ruimte wordt geboden voor de gewenste functies van reclamant. Reclamant verwijst tevens naar het verzoek van "Stichting De Gelderland i.o." (op verzoek van de gemeente) om het nieuwe bestemmingsplan Spoorzone ter plaatse van de Gelderlandfabriek zodanig te wijzigen dat door de stichting, gemeente Culemborg en reclamant beoogde aanpassingen in het bestemmingsplan zouden worden gehonoreerd.

Reclamant gaat daarbij uit van een stedenbouwkundig programma dat een realistische einduitkomst en haalbaarheid beoogt en voorziet. Dat betekent voor reclamant de opname van de bestemmingen horeca en evenementen in de monumentale locomotievenloods (inclusief aangrenzend gebied), 1400m² commerciële retail (al dan niet te vermeerderen meteen nader te bepalen oppervlakte aan maatschappelijke retail) alsmede de overblijvende ruimte voor ateliers, dienstverlening, opleiding, evenementen etc. Wat reclamant betreft kan daarbij worden uitgegaan van de huidige gebouwencontouren met eventuele aanvullende vergelijkbare bebouwing van een deel van de kavel.

Reclamant is daarnaast bereid om mee te denken aan de feitelijke invulling van de bestratingen en de overige openbare ruimte, direct aansluitend aan de huidige kavel en haar eventuele eigen bijdrage daaraan. Bij brief van 11 februari 2013 aan het college van B&W inclusief een kopie van de daarbij behorende brief aan de Stichting Gelderland i.o. Is bij uw gemeente genoegzaam bekend.

Op 5 september 2011 heeft er een gesprek plaatsgevonden waar de gemeente aan reclamant heeft laten weten de plannen van reclamant mee te nemen in het bestemmingsplan "Spoorzone". Op verzoek van de gemeente heeft reclamant laten weten, onder protest en met behoud van recht, de vergunning in te trekken zodat deze ontwikkeling mee kan gaan in het nieuw vast te stellen bestemmingsplan voor de spoorzone.

Reclamant sluit af met het verzoek om het ontwerpbestemmingsplan "Spoorzone" zodanig gewijzigd vast te stellen dat materieel gezien volledig tegemoet wordt gekomen aan de inspraakreactie van reclamant. Reclamant verzoekt het college om het bestemmingsplan Spoorzone als ontwerpbestemmingsplan zodanig gewijzigd vast te stellen dat materieel gezien volledig tegemoet wordt gekomen aan voormelde inspraakreactie van cliënt dan wel aan de daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten, bedoelingen en belangen.

Antwoord gemeente

In het kader van de digitaliseringsplicht is het voorontwerpbestemmingsplan opgesteld. De kavels van cliënt maken hier onderdeel van uit. Gemeente en cliënt hebben in het verleden geen overeenstemming bereikt over herontwikkeling en hebben geen anterieure afspraken met elkaar gesloten. Daarom is in het voorontwerpbestemmingsplan uitgegaan van een conserverende plandeel.

Reclamant schetst de geschiedenis van het initiatief van cliënt. Voor dit bestemmingsplan is relevant dat de gemeente heeft toegezegd enkele functies mogelijk te willen maken, op basis van een anterieure overeenkomst tussen cliënt en gemeente. Dit is per brief van 17 november 2011 aan cliënt meegedeeld. Gezien het initiatief van Stichting De Gelderland, dat cliënt ondersteunt, e.e.a. bekend gemaakt per brief aan het college van B&W dd. 11 februari 2013, is het college van mening dat voldoende aanleiding is voor het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor de kavel van cliënt. De wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op wijziging in de eerder met cliënt besproken functies, als onderdeel van een gemengde bestemming: horeca cat I, II en IV (beperkt tot 500 m² bruto vloeroppervlak), kantoor, bedrijvigheid (cat I en II), maatschappelijk en commerciële dienstverlening. Functies voor niet-zelfredzame doelgroepen worden vanwege het externe veiligheidsrisico uitgesloten. Functies worden mogelijk gemaakt binnen het bestaande pand, parkeren vindt plaats op eigen terrein. Door cliënt gewenste functie detailhandel wordt – conform detailhandelsbeleid en raadsbesluiten d.d. 17 februari 2010 en 23 juni 2011 – niet mogelijk gemaakt.

Het college komt, voor zover mogelijk, tegemoet aan de uitgangspunten, bedoelingen en belangen van de inspraakreactie van cliënt. In de toekomst kan de ruimtelijke onderbouwing worden geconcretiseerd als het initiatief van cliënt en Stichting De Gelderland verder zijn uitgewerkt. Onderdeel van die concretisering is een anterieure overeenkomst met de Gemeente Culemborg.

Deze inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor de gronden in eigendom van reclamant aan de oostzijde van het spoor wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Inspraakreactie 5

Samenvatting

Reclamant maakt bezwaar tegen het westelijke gedeelte van het plangebied uit het Voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone Culemborg. Reclamanten geven aan dat zij eigenaar zijn van het winkelcentrum Parijsch met ca 3427m² v.v.o winkelruimte verdeeld over 2 supermarkten en enkele dagwinkels. Reclamant geeft aan dat de marktomstandigheden er de afgelopen jaren niet beter op geworden zijn. Door de economische tegenwind, bezuinigingen en het lage consumentenvertrouwen houden consumenten steeds vaker de hand op de knip. Daarnaast kopen consumenten steeds meer producten online wat ten koste gaat van de bestedingen bij de gevestigde detailhandel. Deze conjuncturele en structurele ontwikkelingen in de markt zijn de oorzaak van de dalende omzet in de fysieke detailhandel. Het lijkt reclamanten, in deze economische situatie, geen goed idee om detailhandel uit te breiden en de Albert Heijn naar het stationsgebied te verplaatsen.

De komst van een grote Albert Heijn in het stationsgebied zal grote gevolgen hebben op de twee supermarkten in het winkelcentrum Parijsch. Reclamanten stellen dat het koopgedrag van de consument is veranderd. Consumenten gaan in deze tijd meer voor het gemak winkelen en kiezen voor een grote Albert Heijn met een grotere variatie aan producten. Reclamanten geven aan dat ook de combinatie met andere doeleinden een rol speelt. Een consument doet bijvoorbeeld boodschappen na het werk en gaat boodschappen doen als hij met de trein aangekomen is op het station. Reclamanten maken formeel bezwaar tegen het deel van het bestemmingsplan dat voorziet in de komst van een grote Albert Heijn supermarkt en detailhandel in het stationsgebied. Reclamanten vinden dat er een evenwichtige verdeling van de detailhandel verdeeld over de binnenstad en wijkwinkelcentra Chopinplein en Parijsch moet zijn. Een ontwikkeling in de periferie is niet gewenst en leidt tot versnippering van het winkelaanbod, hetgeen de bestaande detailhandel zal uithollen en waardoor een verarming van het winkelgebied zal ontstaan. Reclamanten verzoeken het college van B&W de verplaatsing van de Albert Heijn naar de Spoorzone West en verdere uitbreiding van de detailhandel in heroverweging te nemen en te streven naar een evenwichtige verdeling van de detailhandel over de binnenstad en de wijkwinkelcentra Chopinplein en Parijsch.

Antwoord gemeente

Het college wijst reclamant op het feit dat reguliere detailhandel in het bestemmingsplan expliciet is uitgesloten. In de regels, paragraaf 5.4.5 Strijdig gebruik, staat vermeld: "Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

"a. detailhandelsactiviteiten behoudens stationsgerelateerde detailhandel, grootschalige detailhandel en één supermarkt".

Daarnaast acht het college de Spoorzone geen periferie maar een centraal deel van Culemborg, direct verbonden met twee hoofdinfrastructurele assen: het spoor (via het station) en de N320 (via de nieuw te realiseren afslag direct naar de Parallelweg West). Het past in de structuurvisie om hier nieuwe functies te vestigen (structuurvisie Gemeente Culemborg, pag. 21, paragraaf 3.4.6 Project Spoorzone): *"De herontwikkeling van de stationsomgeving is belangrijk voor de stad Culemborg. (...) Om de functie van het station verder te versterken worden nieuwe vormen van openbaar vervoer rondom het station geconcentreerd. Naast bereikbaarheid biedt de herinrichting van de stationsomgeving ook kansen voor het vestigen van (nieuwe) voorzieningen en wonen."*

Het detailhandelsbeleid, vastgesteld door de raad d.d. 17 februari 2010 en 23 juni 2011, onderbouwt de uitbreiding van de vierkante meters supermarkt in de verschillende delen van Culemborg en maakt het vestigen van een supermarkt in de Spoorzone mogelijk. Het college is – gebaseerd op het onderzoek van NSI d.d. 15 april 2009 en 2 juli 2009, plus de invulling daarvan door de gemeenteraad d.d. 17 februari 2010 en 23 juni 2011 – van mening dat er na realisatie van de Spoorzone, nog steeds sprake is van de door reclamant gewenste evenwichtige verdeling van detailhandel over de stad.

In het antwoord gegeven op inspraakreactie 1 wordt ingegaan op het gemeentelijke standpunt over de verdeling van detailhandel in Culemborg.

Deze inspraakreactie leidt niet tot de aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Vooroverleg

Waterschap Rivierenland

Tijdens de inspraakperiode heeft het Waterschap Rivierenland een wateradvies afgegeven. Het waterschap geeft aan dat in de toelichting op het bestemmingsplan in paragraaf 4.9 een goede waterparagraaf is opgenomen voor het plangebied ten westen van de spoorlijn. In paragraaf 4.9 ontbreekt echter een beschouwing op het oostelijk gedeelte van het plangebied. Het waterschap adviseert om in paragraaf 4.9 aan te geven:

1. welke ruimtelijke ontwikkelingen er zijn toegestaan ten oosten van de spoorlijn;
2. wat de effecten van deze ontwikkelingen zijn op het watersysteem (oppervlaktewater, grondwater, hemelwater, en riolering);
3. op welke wijze de effecten op het watersysteem worden gecompenseerd of gemitigeerd.

In artikel 12.4.1 van de Regels wordt aangegeven voor welke activiteiten in de bestemming “leiding – Riool” een omgevingsvergunning nodig is. Als beheerder van de persleidingen van en naar de zuiveringsinstallatie adviseren wij u de volgende activiteiten daaraan toe te voegen:

1. het aanleggen van rioleringen, overstorten, leidingen of kabels anders dan in de beschrijving is opgenomen;
2. het opslaan van zaken (waaronder begrepen afvalstoffen).

Het Waterschap adviseert negatief over het plan, tenzij in de waterparagraaf van 4.9 een adequate beschrijving wordt opgenomen van de ontwikkelingen in het oostelijke gedeelte van het plangebied, de gevolgen hiervan op het watersysteem en de mitigerende/ compenserende maatregelen die worden getroffen. Tevens vraagt het Waterschap aan de gemeente om de regels voor de dubbelbestemming “Leiding- Riool” uit te breiden.

Het Waterschap verzoekt de gemeente om aan te geven op welke wijze de opmerkingen worden verwerkt in het plan. Daarnaast verzoekt het Waterschap de gemeente om het waterschap te betrekken bij de verdere procedure van het plan alsmede de planning hiervan aan te geven.

Antwoord gemeente

Gemeente stemt in met aanpassingen van artikel 12.4.1. en de voorgestelde toevoeging van activiteiten. Aan de oostzijde van het stationsgebied, Parallelweg Oost vinden geen planologische ontwikkelingen plaats, behoudens het opnemen de wijzigingsbevoegdheid op het perceel van de voormalige meubelfabriek Gelderland. De bestemmingen aan de oostzijde van het station zijn overeenkomstig het vastleggen van de bestaande situatie.

Bij het opstellen van het wijzigingsplan zal met het Waterschap overleg worden gevoerd over het watersysteem en de compenserende maatregelen. Voor de toekomstige ontwikkelingen aan de oostzijde van het station op het gebied van de waterhuishouding zijn nog geen definitieve

inrichtingsplannen opgesteld. De besluitvorming hierover dient nog plaats te vinden. Op dit moment is nog niet bekend hoe de wijzigingen in het openbare gebied zullen plaatsvinden. Met het Waterschap zal hierover overleg plaatsvinden.

Milieuadviesraad Culemborg

De Milieuadviesraad (MAR) heeft ten aanzien van het voorontwerp de volgende opmerkingen

1. De MAR vraagt aandacht voor de fietsverbindingen in noordoostelijke richting. De fietsverbinding Parallelweg West- Otto van Reesweg zou een vereiste moeten zijn om het autoverkeer op de Wethouder Schoutenweg niet meer te hinderen waardoor milieuvervuiling sterk vermindert.
2. De MAR is van mening dat voor de bebouwing van het Stationsplein aan de westzijde Het streven zou moeten zijn om energieneutrale gebouwen te ontwikkelen. Verder pleit de commissie ervoor om niet expliciet uit te gaan van kantoren maar de invulling meer open te laten, zodat (deels) in plaats daarvan andere functies kunnen komen, studieruimtes, ontmoetingsplaatsen ed.
3. Met betrekking tot parkeren stelt de MAR de vraag of de berekeningen niet een te sterke groei prognosticeren. De MAR is het niet eens met de opmerking op blz. 25 van de Toelichting op het bestemmingsplan dat de parkeerfunctie reeds volledig benut wordt, gelet op het feit dat de P&R locatie Parallelweg West maar zeer beperkt wordt gebruikt. Zij pleit voor het aanleggen van parkeergarages onder de te realiseren gebouwen waardoor de vrije ruimte wordt beperkt en meer groen aanleg mogelijk is. De MAR vreest dat een vanuit de behoefte om dicht bij de supermarkt te parkeren er een stenige uitstraling zal ontstaan. Onduidelijk is wat er gebeurt of kan gebeuren met de parkeerplaatsen aan de oostzijde van de spoorzone. De commissie raadt het opheffen van de bestaande parkeerplaatsen aan de oostzijde van het station ten zeerste af.
4. De capaciteit van de fietsenstalling aan beide zijden van het station is volstrekt onvoldoende. Het toevoegen van 500 fietsplaatsen aan de westzijde is geen overbodige luxe. De MAR is er geen voorstander van om alle fietsplaatsen naar de westzijde te verplaatsen omdat veel fietsers vanuit het centrum en oosten komen. Een fietstunnel ontmoedigt het gebruik van fiets. De MAR is stellig van mening dat (lieft nog uitgebreid) de fietsplaatsen aan de oostzijde van het station gehandhaafd blijven.
5. De MAR vindt het geen optie om ook bushaltes aan de westzijde te realiseren. Ook is de gereserveerde ruimte te gering. De MAR vindt dat het busstation aan de oostzijde moet blijven.
6. De MAR acht het handhaven van de Parallelweg Oost als gebiedsontsluitingsweg noodzakelijk. De MAR is voorstander van handhaving van de P&R terreinen aan de oostzijde en het busstation. Verkeerskundig zal moeten worden bepaald of het laten vervallen van de rotonde ten gunste van een normaal kruispunt (met verkeerslichten) het gewenste resultaat geeft.
7. De MAR verzoekt om na te gaan of uitbreiding van de overwinterverblijfplaatsen van de rugstreeppad mogelijk is. Hierdoor kan een verbetering van het leefgebied en toename van deze zeldzaam voorkomende pad worden gestimuleerd.

8. De MAR vindt het opofferen van het groen tussen de rotonde en parkeerplaats aan de Parallelweg Oost voor een gebouw geen goede zaak. Niets is in samenhang met de omgeving. Zij ontraden ten stelligste om het groen te laten verdwijnen. Het behouden van groenstructuren aan de beide zijden van het spoor is in het algemeen een goede zaak en geeft een markant beeld en verbergt de spoordijk voor een belangrijk deel.

Antwoord gemeente

Ad 1: De fietsverbindingen in het stedenbouwkundige plan moeten zeker worden beschouwd in combinatie met de aan te leggen fietstunnel. Het gemeentebestuur is zich er van bewust dat de fietsverbinding noordwest naar oost en vice versa een belangrijke is. Daarom streeft de gemeente, samen met de provincie Gelderland, naar een nieuwe fietsverbinding onder het spoor ter hoogte van het station. Deze tunnel functioneert het beste in combinatie met maatregelen rondom de rotonden op de Tunnelweg. Daarvoor is – binnen het project Spoorzone – een apart deelproject benoemd waarbinnen maatregelen worden onderzocht, specifiek gericht op de luchtkwaliteit op de Tunnelweg / Stationssingel. Een oplossing die onderzocht wordt is een verbinding als bedoeld in de reactie van de MAR, zoals afgebeeld in de stedenbouwkundige onderlegger. Het voert echter te ver om deze combinatie nu als een vereiste in dit bestemmingsplan op te nemen. Voor de fietsverbindingen moeten afzonderlijke besluiten en/of bestemmingsplan wijzigingen worden genomen.

Ad 2: De gemeente onderschrijft de mening van de MAR op dit onderdeel. Met het opnemen van de bestemming: “Gemengd” in de bestemmingsplanregels wil de gemeente een zo groot mogelijke flexibiliteit in de bestemmingsplanregels toekennen. Met de invulling van het plan wordt niet alleen beoogd de vestiging van kantoren, maar ook vormen van dienstverlening, leisure, grootschalige detailhandel etc. kunnen worden gehuisvest. Hiermee kan flexibel op de vraag en de tijd worden ingespeeld. Ten aanzien van duurzaamheid van de te bouwen gebouwen wordt in overleg met de ontwikkelaar per gebouw gekeken naar aanvullende prestatieafspraken gebaseerd op het principe van GPR. Omdat er een grote diversiteit aan gebouwen mogelijk is, is een generieke afspraak niet reëel.

Ad 3: Bij de globale berekeningen voor parkeercapaciteit dient te worden uitgegaan van de maximale planinvulling, het zgn. worstcase-scenario, welke in planologische zin in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Bij het opstellen van het plan dient in elk geval duidelijk te worden gemaakt dat bij een maximale planinvulling het plangebied de parkeerdruk aan kan. Binnen het plangebied dient voldoende parkeercapaciteit te worden gerealiseerd om het gebied te ontwikkelen. De parkeerdruk mag naar de mening van de gemeente niet worden afgewenteld op omliggende/aangrenzende woon-/werkgebieden. Bij het verlenen van toekomstige omgevingsvergunningen zal steeds de afweging en toetsing aan de gestelde parkeernormen plaatsvinden. Met de initiatiefnemer van de in te dienen omgevingsaanvragen zal nader overleg plaatsvinden over de invulling van deze parkeercapaciteit. Voor het parkeren aan de oostzijde geldt dat – zolang er geen bebouwing komt aan de oostzijde – het parkeren zoals dat momenteel bestaat, in principe gehandhaafd blijft. De uiteindelijke lange termijn visie is dat de oostzijde een rustige woonzijde wordt en de westzijde een drukke transfer zijde. Daarin past dat – op termijn en pas wanneer de oostzijde tot woonzijde wordt ontwikkeld – de P&R plaatsen van oost naar west verplaatsen. Dit is in het bestemmingsplan nog niet voorzien omdat de ontwikkeling aan de oostzijde niet binnen de bestemmingsplan horizon wordt voorzien.

Parkeergarages onder de gebouwen zijn op deze locatie uitgesloten vanwege de vervuilde bodem. De locatie is de voormalige locatie van een vuilstortplaats. De grond dient zo min mogelijk geroerd te worden. Daarnaast zouden de kosten zeer hoog zijn, niet opwegend tegen de toegevoegde waarde voor het vastgoed of het gebied. Logischer is het om – op termijn, bij grote parkeervraag – te werken met een parkeerdek, zoals in het bestemmingplan is voorzien.

Ad 4: Fietsparkeren aan de oostzijde zal – zoals de MAR terecht aangeeft – te allen tijde nodig zijn en blijven. Er zijn geen plannen voor vermindering van plekken aan de oostzijde. Mocht er op termijn ooit gebouwd gaan worden aan de oostzijde, zullen de aantallen fietsenrekken minimaal behouden moeten blijven. De 500 extra plekken aan de westzijde die beoogd zijn, zijn daadwerkelijk extra plekken. Het betreft geen verplaatsing. Vooralsnog wordt alleen aan de westzijde meer plek en gecreëerd omdat dit de kant is die herontwikkeld wordt en waar dus plaats komt voor uitbreiding. Verder worden hier extra voorzieningen gecreëerd, waaronder een volwaardige ingang, waardoor de verwachting is dat een deel van de fietsers die nu naar de oostzijde gaan, in de toekomst kiezen voor de westzijde. Op termijn kan – in overleg met de spoorpartners NS en ProRail – bezien worden of uitbreiding aan de oostzijde opportuun is.

Ad 5: Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor het handhaven van het busstation aan de oostzijde en het eventuele verplaatsen van het busstation naar de westzijde op termijn. Dit hangt samen met de verplaatsing van de meerderheid van de transfer verbindingen naar de westzijde op termijn. Indien dit aan de orde is, zal in overleg met onder andere Arriva vorm worden gegeven aan een busstation met voldoende capaciteit en keermogelijkheid.

Ad 6: Een gedeelte van de Parallelweg Oost is momenteel aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg, een 50 km/uur. Op basis van het stedenbouwkundig plan zou bij de verdere uitwerking en uitvoering van het plan, dit kunnen betekenen dat dit gedeelte van de Parallelweg Oost een erftoegangsweg wordt, een 30-km. De bereikbaarheid van het station wordt daarmee niet gewijzigd. Door middel van herinrichting kan de weg echter veiliger in gebruik worden. Er wordt gedacht aan in ieder geval vrijliggende fietspaden. Het bestemmingsplan maakt zowel handhaving van de huidige situatie als een aangepaste inrichting mogelijk. Een verplaatsing van het busstation annex P&R-parkeren zal t.z.t. in de verdere planuitwerking aan de orde komen. Dit gaat verder dan de huidige scope van dit bestemmingsplan.

Ad 7: De oostzijde van het station, de strook langs de Parallelweg wordt nu niet ontwikkeld. We zullen uw verzoek om na te gaan of uitbreiding van de overwinterverblijfplaatsen mogelijk is in een later stadium in de plannen betrekken en u hierover t.z.t. nader informeren.

Ad 8: Zoals hierboven en in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven wordt de oostzijde van het plangebied niet ontwikkeld. In dit plan zijn geen ontwikkelingen voor een mogelijke toekomstige invulling van de groenstrook langs de Parallelweg Oost en met name de waterpartij opgenomen. Wij hebben kennisgenomen van uw standpunt en zullen dit betrekken bij een toekomstige planvoorbereiding voor dit gebied.

Provincie Gelderland

De provincie geeft aan dat het voorliggende plan past binnen het provinciaal beleid zoals geformuleerd in de Structuurvisie en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2. Zij verzoekt om dit in de toelichting van het ontwerpplan op te nemen.

Antwoord gemeente

Gemeente is verheugd met het feit dat de provincie het plan onderschrijft. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zal met de gemaakte opmerking worden aangevuld.

Monumentencommissie

De commissie benadrukt dat de voormalige Gelderlandfabriek een dubbelbestemming: "Cultuurhistorie" moet krijgen. De commissie is van mening dat de cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplan moeten worden geborgd. Voorts merkt de commissie op dat ook de spoorlijn cultuurhistorische waarden bezit. Tevens wordt aandacht gevraagd voor borging van de ecologische waarden, zoals de inheemse planten.

Antwoord gemeente

De gemeente heeft als insteek dat de panden met cultuurhistorische waarden worden aangewezen als gemeentelijk monument. De dubbelbestemming Cultuurhistorie wordt gegeven aan landschaps(delen), - gebieden en – elementen. In het verleden heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de gebouwen in het stationsgebied. Daarbij is alleen een gedeelte van de gebouwen, te weten de locomotievenloods als gemeentelijk monument aangewezen. Hoewel het gebouw van de voormalige Gelderlandfabriek zeker een mate van cultuurhistorische waarden heeft, is er niet voor gekozen om dit als gemeentelijk monument aan te wijzen. Het opnemen van een dubbelbestemming cultuurhistorie is op overige delen van het fabriekscomplex wordt niet onderschreven. De borging van inheemse planten geschiedt in het kader van de Flora en Faunawet en Natuurbeschermingswet. Voor het gebied is een quickscan uitgevoerd. Voor de wijzigingsbevoegdheid van de Gelderlandfabriek zal bij het opstellen van het wijzigingsplan een afzonderlijke quickscan worden uitgevoerd.

NS Stations

NS Stations geeft aan dat er sprake is van een conserverend bestemmingsplan en vraagt aandacht voor de Noord-Oost hoek van het plangebied. Daar zijn gronden met de bestemming “Groen” bestemd wat in het huidige bestemmingsplan een andere bestemming heeft. NS Stations verzoekt de gemeente om in het ontwerpbestemmingsplan een andere bestemming op te nemen.

Antwoord gemeente

De bestemming “Groen” in de noordoosthoek van het plangebied (langs de Parallelweg Oost) is het vastleggen van het bestaand gebruik. Nabij de rotonde is een (water)bergbezinkbassin aanwezig. Na de opgang is momenteel een groenstrook aanwezig. In het oude bestemmingsplan “Plan in Onderdelen” was dit terrein bestemd als spoorwegterrein. Deze bestemming is evenwel niet passend bij de huidige situatie. Bij de toekomstige ontwikkeling van de oostzijde van het stationsgebied zal een passende bestemming bij het toekomstige gebruik worden toegekend. In het ontwerpbestemmingsplan zal de bestemming Groen gehandhaafd blijven.