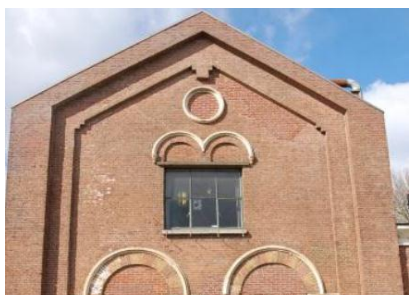


Ruimtelijke onderbouwing

Herontwikkeling Meubelfabriek De Gelderland, fase 1

Gemeente Culemborg



Ruimtelijke onderbouwing

Herontwikkeling Meubelfabriek De Gelderland, fase 1

Gemeente Culemborg

Datum:

24 maart 2015

Projectgegevens:

ROB01-0253184-01B

Datum

24-03-2015

Opsteller(s)

SS, MB

Projectleider

I. de Lange

Vrijgave



croonenburo5



Vestiging Oosterhout
Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
T: +31 (0)162 48 75 00
www.croonenburo5.com

Vestiging Maastricht
Louis Loyensstraat 5
6221 AK Maastricht
T: +31 (0)43 325 32 23
info@croonenburo5.com

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging en begrenzing besluitgebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan en bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg'	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Beleidskader	5
2.1	Nationaal ruimtelijk beleid,	5
2.2	Provinciaal beleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid	9
2.4	Conclusie	17
3	Planbeschrijving	19
3.1	Historie	19
3.2	Planvoornemen	21
4	Milieuhygiënische en planologische aspecten	25
4.1	Onderbouwing programma	25
4.2	Bodem	27
4.3	Geluid	28
4.4	Luchtkwaliteit	29
4.5	Externe veiligheid	30
4.6	Bedrijven en milieuzonering	32
4.7	Kabels, leidingen en straalpaden	34
4.8	Verkeer en parkeren	34
4.9	Water	36
4.10	Flora en fauna	37
4.11	Archeologie	38
4.12	Cultuurhistorie	38
4.13	Explosieven	39
5	Haalbaarheid	41
5.1	Financieel	41
5.2	Maatschappelijk	41

Bijlagen:

1. Herontwikkeling fabriek de Gelderland – cultuurhistorie, MSSA, 16 april 2014
2. Bouwhistorische verkenning, BOEi, december 2013
3. Verkennend bodemonderzoek Stationsweg 7 te Culemborg, Bodex Milieu B.V., 21 januari 2014
4. Geluidonderzoek van verkeersaantrekkende werking, Omgevingsdienst Rivierenland, 19 februari 2015
5. Onderzoek externe veiligheid, Antea Group, 17 november 2014
6. Onderzoek geluiduitstraling, Ingenieursburo Ulehake, 26 januari 2014
7. Notitie akoestisch rekenmodel n.a.v. projectbezoek, Ingenieursburo Ulehake, 24 oktober 2014
8. Nader onderzoek vleermuizen en vogels, Bureau Waardenburg, 4 november 2014
9. Nader onderzoek steenbeekvaren, Bureau Waardenburg, 22 januari 2015

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Culemborg is voornemens het gebied rondom het station integraal op te waarderen. De ontwikkeling van de spoorzone heeft tot doel een kwaliteitsverbetering van de totale spoorzone tot stand te brengen, zowel van de openbare ruimte en de aansluiting bij de omgeving als voor vastgoedontwikkelingen. Daarnaast moet de ontwikkeling leiden tot een sterke verbetering van de transferiumfunctie, zowel voor automobilisten als voor fietsers, voetgangers, bus- en taxireizigers.

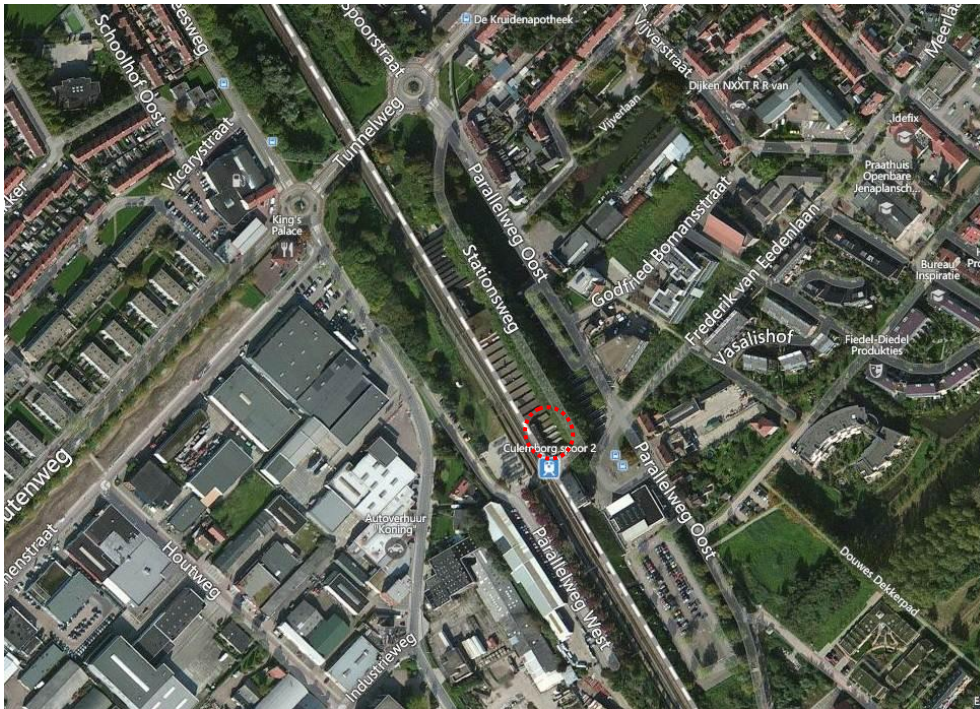
Eén van de deelprojecten betreft de herontwikkeling van de voormalige Gelderland meubelfabriek aan de Stationsweg 7. In 1868 is op deze locatie, direct grenzend aan de spoorlijn, een locomotiefloods gerealiseerd. Nadat de locomotiefloods in onbruik is geraakt, is de bebouwing in gebruik genomen als meubelfabriek en later nog diverse malen uitgebreid. Na het vertrek van de meubelfabriek is de locatie de afgelopen jaren een broedplaats geweest voor creatieve ondernemers en kunstenaars. De herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek zal gefaseerd plaatsvinden, in samenwerking met de huidige huurders van het pand en de Stichting de Gelderland. Het doel is om het fabriekscomplex, inclusief de monumentale locomotiefloods, te behouden door het te renoveren en om te vormen tot een bruisend complex van creatief ondernemerschap met ruimte voor horeca en bijeenkomsten, cursussen en projecten, ondernemers en kunstenaars.

Om herontwikkeling van de spoorzone mogelijk te maken, is het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' opgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' heeft in de loop van 2014 ter visie gelegen. Vaststelling is voorzien in het voorjaar van 2015. De herontwikkeling van de meubelfabriek wordt in het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' niet rechtstreeks mogelijk gemaakt, maar via een wijzigingsbevoegdheid. Na wijziging zijn bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2, horeca in de categorieën I, II en IV, kantoren, commerciële en maatschappelijke dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen (met uitzondering van onderwijsvoorzieningen) en bijbehorende voorzieningen, waaronder een multifunctionele ruimte voor theateruitvoeringen en bijeenkomsten, mogelijk.

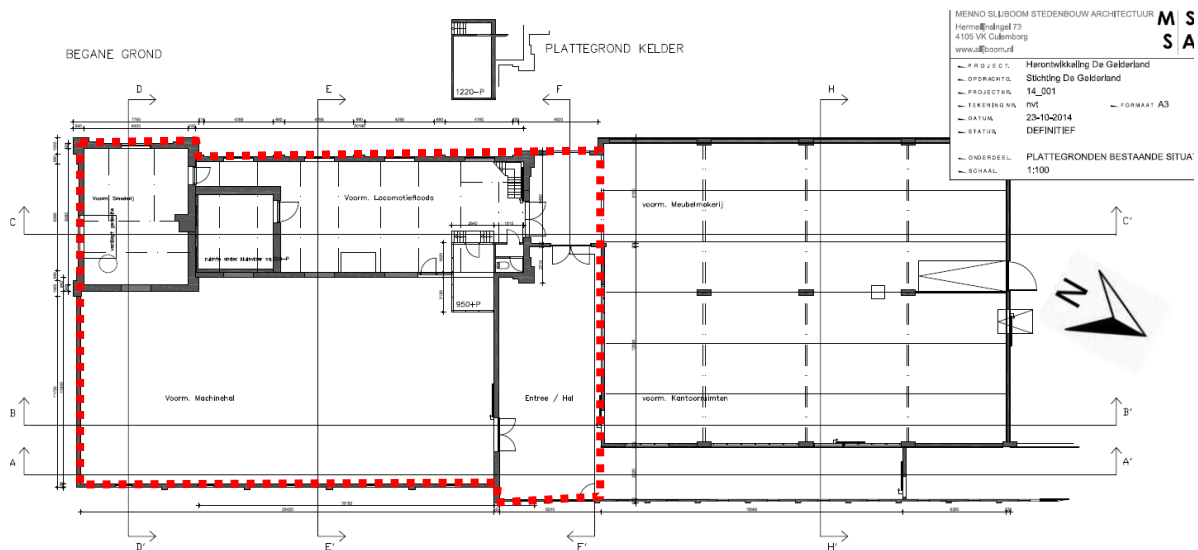
Fase 1 van de herontwikkeling van de meubelfabriek is inmiddels concreet uitgewerkt en bestaat uit het renoveren en verbouwen van de locomotiefloods en de aangrenzende machinehal tot horecagelegenheid en multifunctionele ruimte voor onder andere theater- en muziekuitsvoeringen en bijeenkomsten. Om deze functies optimaal te kunnen gebruiken is het noodzakelijk de aangrenzende centrale hal met entree ook mee te nemen in het ontwerp. De eerste fase wordt mogelijk gemaakt middels een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Voorliggend document betreft de ruimtelijke onderbouwing die hoort bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning. De volgende fases worden in een later stadium via (een) separate ruimtelijke procedure(s) juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging en begrenzing besluitgebied

De voormalige meubelfabriek bevindt zich in het noorden van de spoorzone, aan de oostzijde van het spoor. De begrenzing van het besluitgebied betreft het zuidelijke deel van de fabriek (de locomotiefloods en machinehal), dat in de eerste fase wordt herontwikkeld.



Figuur 1: Luchtfoto met globale aanduiding besluitgebied (bron: bingmaps.com)

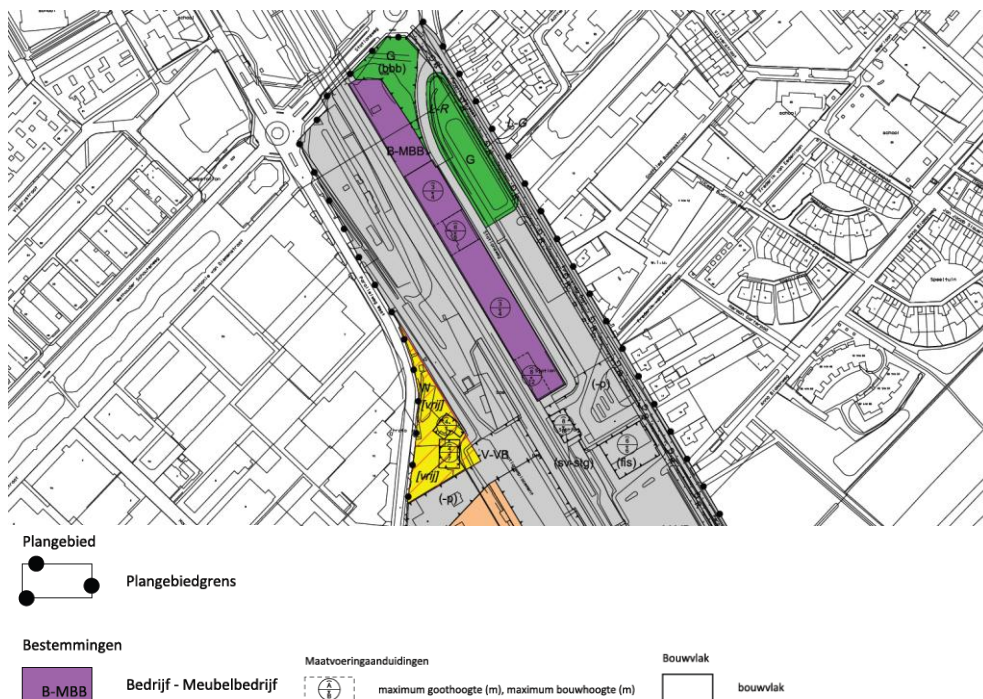


Figuur 2: Plattegrond bestaande situatie met begrenzing besluitgebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan en bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg'

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan gemeente Culemborg'. Dat bestemmingsplan is op 28 oktober 1958 vastgesteld door de gemeenteraad. Voor het 'Uitbreidingsplan gemeente Culemborg' zijn een partiële wijziging (1961) en een herziening van de bebouwingsvoorschriften (1977) vastgesteld. Het plangebied heeft in het bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan gemeente Culemborg' de bestemming 'Spoorwegterrein'.

In het (ontwerp)bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' is de voormalige meubelfabriek bestemd als 'Bedrijf-Meubelbedrijf'. Binnen deze bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, zodat de bestemming kan worden gewijzigd ten behoeve van gemengde functies, waardoor de herontwikkeling van de meubelfabriek plaats kan vinden. Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' heeft in de loop van 2014 ter visie gelegen. Vaststelling is voorzien in het voorjaar van 2015.



Figuur 3: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg'.

Concreet is ten behoeve van de herontwikkeling van de meubelfabriek de volgende regeling opgenomen:

Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming van deze gronden wijzigen ten behoeve van het realiseren van gemengde functies, onder de volgende voorwaarden:

- a. de volgende functies zijn toegestaan:
 1. bedrijven in de milieucategorieën 1, 2 en 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, met bijbehorende ondergeschikte productiegebonden detailhandel, met uitzondering van geluidzoneringsplichtige inrichtingen en risicovolle inrichtingen;
 2. horeca in de categorieën I, II en IV tot een oppervlakte van maximaal 500 m²;

3. commerciële dienstverlening;
 4. maatschappelijke dienstverlening en voorzieningen, met uitzondering van onderwijsvoorzieningen en functies speciaal bedoeld of geschikt voor niet of verminderd zelfredzame doelgroepen;
 5. kleinschalig onderwijs;
 6. kantoren;
 7. ateliers, al dan niet in combinatie met ondergeschikte productiegebonden detailhandel;
 8. bijbehorende voorzieningen bij de functies genoemd onder 1 t/m 7, waaronder een multifunctionele ruimte voor theateruitvoeringen en bijeenkomsten;
- b. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bestaande bouwvlak worden gebouwd;
 - c. de maximale bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 9 m, met dien verstande dat waar ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)' een bouwhoogte van maximaal 12 m is aangegeven, de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 12 m;
 - d. de bebouwing dient stedenbouwkundig aanvaardbaar te zijn;
 - e. er dienen eisen met betrekking tot beeldkwaliteit te worden opgesteld;
 - f. er mag geen sprake zijn van milieuhygiënische belemmeringen;
 - g. de functies dienen inpasbaar te zijn in de omgeving;
 - h. de gevolgen voor de waterhuishouding moeten afdoende worden ondervangen;
 - i. er mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan het behoud en de bescherming van de archeologische en cultuurhistorische waarden;
 - j. er mogen geen belemmeringen zijn uit het oogpunt van flora & fauna;
 - k. de ontwikkeling mag geen knelpunten in de verkeersafwikkeling veroorzaken en mag geen onaanvaardbare verkeersaantrekkende werking hebben;
 - l. er dient op eigen terrein en/of op andere wijze te worden voorzien in de benodigde parkeerplaatsen.

De voorwaarden die zijn gesteld, vormen het afwegingskader voor de voorgestane functiewijziging. Zoals uit deze ruimtelijke onderbouwing blijkt, past fase 1 van de herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek binnen de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid. Vanwege de gefaseerde herontwikkeling en de wens om het juridisch-planologisch kader voor fase 1 op korte termijn gereed te hebben, is niet gekozen voor het opstellen van een wijzigingsplan (na vaststelling en inwerkingtreding van het bestemmingsplan 'Sporzone Culemborg'), maar voor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Hiertoe is voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het geldend nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid beschreven, voor zover dat relevant is in relatie tot het planinitiatief. In hoofdstuk 3 wordt een planbeschrijving gegeven van de bestaande situatie en het planvoornemen en wordt ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren. Hoofdstuk 4 omvat een korte beschrijving van de milieu- en omgevingsaspecten die in dit verband relevant zijn, alsmede een toetsing van het initiatief daaraan. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en maatschappelijke haalbaarheid van het plan.

2 Beleidskader

De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied moet passen binnen het vigerend beleid op zowel nationaal, provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau. Hierna zijn de belangrijkste bevindingen uit het relevante beleid beschreven en wordt aangegeven hoe de ontwikkeling van het projectgebied hierop inspeelt.

2.1 Nationaal ruimtelijk beleid,

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports Amsterdam en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur.

In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen.

2.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd en is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen.

De ladder voor duurzame verstedelijking is het kader voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden. Overheden dienen nieuwe stedelijke ontwikkeling te motiveren met de drie opeenvolgende stappen. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

Bepalen regionale vraag naar ruimte (trede 1)

Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Dit betreft wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen.

Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied (trede 2)

Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied.

Bouwen buiten bestaand stedelijk gebied (trede 3)

In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie dat het uitleggebied (in potentie) multimodaal ontsloten is of kan worden. In dit geval is dit niet aan de orde.

In het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' is aangetoond dat de ontwikkeling van de spoorzone van Culemborg past binnen het provinciale, regionale en gemeentelijke beleid. Tevens is in dat bestemmingsplan het programma onderbouwd (zie ook paragraaf 4.2 van de onderhavige ruimtelijke onderbouwing). De regionale ruimtevraag is hiermee voldoende gemotiveerd. Bovendien wordt met de voorgestane herontwikkeling invulling gegeven aan het doel van 'de ladder' om een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden te bewerkstelligen. In de onderhavige situatie wordt een bestaand, leegstaand en monumentaal pand in het bestaand stedelijk gebied herontwikkeld. Er wordt geen nieuwe bebouwing toegevoegd. Door de voorgestane nieuwe functionele invulling met horeca, vormen van 'creatieve industrie' en een multifunctionele ruimte kan een monumentaal pand behouden blijven en wordt leegstand tegengegaan.

Door de herontwikkeling van (een deel van) de voormalige meubelfabriek wordt een positieve impuls afgegeven, omdat de ontwikkeling als katalysator kan gaan dienen voor de herontwikkeling/revalitisering van het overige stationsgebied. Hiermee wordt (verdere) verpaupering en leegstand voorkomen.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Gelderland

Op 9 juli 2014 is de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld door Provinciale Staten. In de Omgevingsvisie 'Gelderland anders' zijn doelen benoemd met betrekking tot de versterking van de economische structuur en het borgen van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving. Naast de Omgevingsvisie is een Omgevingsverordening vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten uit de Omgevingsvisie zijn vertaald in concrete regels. De verordening is vastgesteld op 24 september 2014 en is op 18 oktober 2014 in werking getreden.

In de Omgevingsvisie is niet strikt vastgelegd wat wel en wat niet mag, maar is ruimte voor initiatieven in een veranderende omgeving. De hoofdthema's zijn:

- Dynamisch: economische structuurversterking, duurzaamheid, innovatie, bereikbaarheid;
- Mooi: natuur, landschap, cultuurhistorie, ruimtelijke kwaliteit;
- Divers: regionale diversiteit, andere werkwijze.

De Omgevingsvisie beschrijft hoe de provincie Gelderland in de komende jaren wil omgaan met ontwikkelingen en initiatieven. In de Omgevingsvisie wordt een sterker accent gelegd op de stedelijke netwerken als economische kerngebieden van Gelderland. Zowel in de stedelijke gebieden als op het vitaal platteland ligt de focus voornamelijk op de kwaliteit van het bestaande. De regionale afspraken over wonen en werken blijven het uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen. Bij nieuwbouw in het landelijk en stedelijk gebied is daarbij per geval een goede afweging van belang. De provincie wil en durft hierin te variëren: grote ontwikkelingen dienen in principe in of dichtbij stedelijke gebieden plaats te vinden, maar kleinschaligere ontwikkelingen zijn ook in het landelijk gebied mogelijk, mits de ontwikkeling iets toevoegt ('een plus is'). Bij ruimtelijke initiatieven is de uitdaging de match te maken tussen de kwaliteiten van het betreffende initiatief en de kwaliteiten van de plek of het gebied waar het initiatief speelt. Als leidend principe en afwegingskader hanteert de provincie hiertoe de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik, in samenhang met de rijksladder voor duurzame verstedelijking. De Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik is een belangrijk hulpmiddel om tot een goede locatiekeuze te komen. Deze ladder is gebaseerd op de rijksladder voor duurzame verstedelijking en is een richtinggevend instrument om te komen tot goed gemotiveerde ruimtelijke keuzes.

Culemborg ligt in de regio Rivierenland. Rivierenland wordt gekenmerkt door groen open gebied, omzoomd door rivieren. Er is ruimte voor dynamiek en ontwikkeling. Van belang is de balans tussen koesteren, vernieuwen en benutten: behouden wat de moeite waard is, de kwaliteiten van het gebied benutten en tegelijkertijd actief en creatief werken aan het verder ontwikkelen van het gebied.

De herontwikkeling van de spoorzone (inclusief de herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek) vindt plaats binnen het stedelijk gebied van Culemborg en past binnen het provinciaal beleid.

2.2.2 Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2

De wijze waarop de provincie Gelderland steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden staat in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 (PVVP-2). Daarin staat ook dat het op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk nadelige effecten voor de leefomgeving. De provincie kiest voor een aanpak waarmee problemen op mobiliteitsgebied voorkomen worden door infrastructuur en economische ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen worden beter benut. De provincie investeert daarom in fietsvoorzieningen, hoogwaardig openbaar vervoer (zoals Lightrail) en nieuwe stations. Daarbij horen ook beter onderhoud en veiligheid. Hierin wordt zelfs een inhaalslag gemaakt.

De verschillende Gelderse regio's kennen elk een eigen problematiek. Door een omschrijving van elke regio en een beschrijving van de verkeers- en vervoersituatie, met bijbehorende knelpunten, worden de specifieke opgaven en de bijbehorende acties omschreven. Culemborg behoort tot de regio Rivierenland.

Het voorzieningenniveau in de kleine kernen in de regio staat onder druk, wat vraagt om goede en vooral veilige bereikbaarheid van de voorzieningen die zijn geconcentreerd in de grotere kernen. Dit betekent dat de kernen Tiel, Geldermalsen, Culemborg, Zaltbommel en Druten niet alleen met de auto, maar vooral ook met de fiets en het openbaar vervoer goed te bereiken moeten zijn. De nadruk ligt op de grotere kernen en bedrijventerreinen. Het openbaar vervoer in het Rivierenland wordt gezien als een totaalconcept met een ruggengraat en feeder van die ruggengraat. De ruggengraat is deels bedoeld voor de ontsluiting van het Rivierenland naar omliggende regio's. Op de ruggengraat liggen ook de belangrijkste concentraties van stedelijke voorzieningen.

De stationsomgeving en spoorzone van Culemborg is één van de projecten die is opgenomen in de Meerjaren Investerings Agenda Mobiliteit (MIAM, 13 november 2013). Het MIAM is een uitwerking van het PVVP-2 en geeft een overzicht van alle wensen, initiatieven en (beoogde) projecten. Kern van de meerjarenagenda vormen de investeringen voor mobiliteit in de provincie Gelderland, gebaseerd op de uitvoering van het Coalitieakkoord met een doorkijk naar de komende tien tot vijftien jaar. Culemborg wil aan de slag met het verbeteren en de herontwikkeling van de stationsomgeving en spoorzone. Hiermee wil de gemeente komen tot een hoogwaardiger gebied met een goede transferfunctie en een betere aansluiting bij de binnenstad. Het betreft een uitbreiding van de voorzieningen van de P&R en voor de fiets, aansluiting van de N820 op de westzijde, een integrale herontwikkeling van de westzijde en ontwikkeling aan de oostzijde (voormalige Gelderlandfabriek, opknappen stationsplein).

De herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek als onderdeel van de voorgestane transformatie van de spoorzone van Culemborg, past binnen het beleid zoals geformuleerd in het PVVP-2 en het MIAM.

2.2.3 Structuurvisie Rivierenland 2004-2015

De Structuurvisie Rivierenland 2004-2015 formuleert als hoofdpoging het behouden en versterken van het unieke karakter van de regio rond de ruimtelijke structuurdragers die de eigenheid van het landschap bepalen. Voor de gehele regio geldt een kwalitatieve benadering van nieuwe verstedelijking, ruimtelijk aangeduid met de kwaliteitscontouren zoals deze voor de periode tot 2015 rond de kernen zijn getrokken in het kader van het Experiment Ruimtelijk Beleid Rivierenland. De contouren geven de zoekruimte voor verstedelijking tot 2015 aan. Onderhavige ontwikkeling is gelegen binnen de kwaliteitscontour.

De regio wordt omringd door een aantal grote steden. Het verkeer en vervoer over de grootste (vaar- en spoor)wegen heeft voor een groot deel dan ook een bovenregionaal karakter. Goede openbaar vervoerverbindingen met de omliggende steden zijn essentieel, gezien de relaties vanuit de regio met de omliggende steden. Het accent hiervoor ligt op de treinverbindingen. De spoorverbindingen en snelnetdiensten vormen de ruggraat van het openbaar vervoer. De regio wil deze verder versterken om voorzieningen goed bereikbaar te houden.

Bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stations maken onderdeel van zo'n goede verbinding uit. Het verbeteren van de voorzieningen op de huidige grotere stations, waaronder Culemborg, is een actiepun. Dit actiepun is in de ruimtelijke agenda van de Structuurvisie Rivierenland opgenomen. Elementen in de planvorming zullen moeten zijn: het realiseren van goede en voldoende parkeergelegenheden voor fiets en auto, snelle en veilige fietspaden naar de stations toe en goede bewegwijzering. In onder andere Culemborg bestaan daarnaast goede mogelijkheden voor het aanleggen van transferia.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Culemborg 2030

De structuurvisie Culemborg 2030 (vastgesteld op 17 februari 2011) is een toekomstgericht document waarin de visie van de gemeente op de ruimtelijke ontwikkelingen in Culemborg is verwoord. Als tijdshorizon is het jaar 2030 gekozen. De visie is gebaseerd op een analyse van de huidige sterke en zwakke punten van Culemborg, het vastgestelde beleid en bestaande projecten. De nadruk ligt op het toevoegen van kwaliteit aan de stad.

Een belangrijke conclusie uit de analyse is dat het stationsgebied van Culemborg niet of onvoldoende aansluit bij het aantrekkelijke karakter van de stad als geheel. Bovendien wil de gemeente de stationsomgeving goed bereikbaar maken, zodat automobilisten er bewust voor kiezen om vanaf Culemborg verder te reizen met de trein. In de structuurvisie zijn de projecten spoorzone en optimalisatie van de N320 aangeduid als twee projecten van bijzonder belang. In de structuurvisie worden deze projecten toegelicht. Hierna volgt een samenvatting van de belangrijkste beleidsuitgangspunten.



Figuur 4: Uitsnede kaart Structuurvisie Culemborg 2030

Spoorzone

De omgeving van het station biedt een verrommelde aanblik. Er is een initiatief om deze omgeving aan te pakken. De gemeente Culemborg faciliteert dit initiatief en wil met dit project het volgende bereiken:

- uitbreiding van het aantal P&R plekken;
- uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken;
- een gemengd vastgoedprogramma;
- een stationsplein aan de westzijde;
- een doorgetrokken stationstunnel;
- een langzaam verkeersverbinding met de binnenstad.

Bij het station komt een langzaamverkeerroute onder het spoor door. De spoordoorsnijding ter hoogte van de Wethouder Schoutenweg en de bijbehorende rotondes worden vervolgens ingericht voor het autoverkeer. Dat betekent dat bij deze rotondes de fietspaden vrij komen te liggen van de rotonde. Daarnaast worden het station, de binnenstad en de Lek met elkaar verbonden. Om deze koppeling tot stand te brengen worden er vanaf de oostzijde van het station looproutes tussen station en de binnenstad en binnenstad en de Lek gerealiseerd. Deze routes worden, door het creëren van zichtlijnen, waar mogelijk visueel ondersteund.

Met de realisatie van de onderdoorgang voor het langzaam verkeer bij het station en de verbindingen met de binnenstad wordt de recreatieve functie van het station en haar omgeving beter gefaciliteerd (bijvoorbeeld de verhuur van fietsen in combinatie met parkeergelegenheid voor de auto's, waarna men verder per fiets de stad en/of omgeving in kan).

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.

Stedelijk en regionaal georiënteerde voorzieningen zijn de afgelopen jaren in toenemende mate rond de spoorlijn, in het stationsgebied en in de historische binnenstad van Culemborg gehuisvest. Deze locaties zijn voor inwoners van Culemborg centraal gelegen en in geval van regionale aantrekkingskracht ook goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit laatste is vooral van belang voor de twee instellingen voor voortgezet onderwijs, die beide ruim 50% van hun leerlingaantal aantrekken uit omliggende gemeenten. Deze ontwikkeling kan worden doorgezet, waarmee zowel de regionale functie van Culemborg als het voorzieningenniveau wordt versterkt. In het project wordt verder onderzocht of en hoe de overgang van het stationsgebied naar Pavijen I kan worden verbeterd. Inmiddels is dit onderzocht en meegenomen in het plan. De punten die voor verbetering zorgen zijn onder andere: zichtlijnen, volumes die aansluiten bij de huidige structuur, het aanleggen van fietspaden en een busverbinding.

N320

Optimalisatie van de N320 is een belangrijk project in het kader van de structuurvisie. Niet alleen wordt ingespeeld op de toekomst, ook het welslagen van het sleutelproject spoorzone is hiervan afhankelijk, met de voorgenomen extra aansluiting op de N320. Een betere bereikbaarheid van het station voor autoverkeer vanaf de N320 is noodzakelijk om zodoende de P&R functie verder te versterken. Daarbij heeft het project N320 tot doel het aandeel doorgaand verkeer (van en naar de N320) op de route over de Stationssingel en Tunnelweg zoveel mogelijk te beperken.

2.3.2 Integraal horecabeleid 2010

Het integraal horecabeleid is op 29 augustus 2006 door het college van Burgemeester en wethouders vastgesteld en is in werking getreden op 21 september 2006. De doelstellingen van het beleid zijn als volgt:

- Komen tot een integraal beleid dat de ontwikkeling van een aantrekkelijk horecavoorzieningenniveau stimuleert én de openbare orde, milieu en veiligheid bewaakt.
- Duidelijkheid verschaffen over de landelijke en lokale wetgeving op het gebied van de horeca met een sluitend handhavingsbeleid voor naleving van deze regels.

In het horecabeleid is het zwaartepunt gelegd bij de binnenstad van Culemborg. Uitbreiding van het horeca-aanbod dient vooral plaats te vinden in Culemborg centrum. Elders in Culemborg moet vestiging van nieuwe aanbieders niet worden gestimuleerd, tenzij er sprake is van een aanvulling op de bestaande horecastructuur.

Nieuwe vestiging van horeca buiten de bestaande wijk- en buurtwinkelcentra wordt in principe tegengegaan. Op deze algemene beleidslijn zijn enkele uitzonderingen mogelijk. Eén van deze uitzonderingen is de vestiging van horeca langs de hoofdinfrastructuur. Het gaat dan om de vestiging van horecabedrijven die zich met nadruk richten op, en daarmee een versterking betekenen voor, de functies van de dag- en verblijfsrecreatie (categorie I t/m IV).

Hieronder vallen onder andere restaurants, lunchrooms, hotels e.d.. 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.

In fase 1 van de herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek wordt maximaal 500 m² aan horeca gerealiseerd langs de hoofdinfrastructuur in de categorieën I, II en IV. Er wordt hiermee voldaan aan de voorwaarden uit het horecabeleid (zie ook paragraaf 4.2 voor de onderbouwing van het programma).

2.3.3 Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan

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

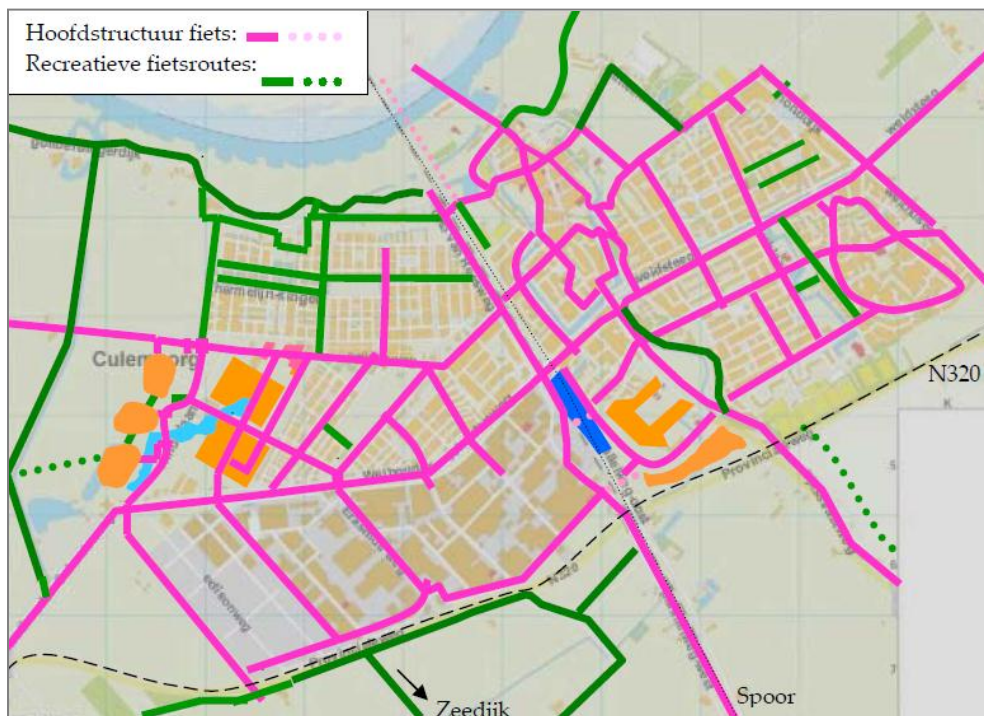
Fietsbeleidsplan Fier op de Fiets

In het Fietsbeleidsplan (juni 2006) wordt een visie gegeven op het fietsklimaat in Culemborg en worden kaders gesteld. De doelstelling van het fietsbeleidsplan luidt als volgt:

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

Om deze doelstelling te bereiken heeft de gemeente Culemborg een aantal streefbeelden geformuleerd waaraan de fietsinfrastructuur op termijn moet voldoen. Voor de herontwikkeling van de spoorzone zijn de volgende streefbeelden van belang:

- het completeren en optimaliseren van het fietsnetwerk. Het is gewenst om enkele 'missing links' te realiseren. Eén van deze gewenste verbindingen is een extra onderdoorgang van het spoor bij het stationsplein. Voor de wat langere termijn is een verbinding onder het spoor door tussen de Parallelweg West en de Parallelweg Oost, ter hoogte van de Beesdseweg/Ina Boudier Bakkerstraat of naast de N320, wenselijk.
- voldoende fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit. Deze moeten bij alle publieksaantrekkende voorzieningen aanwezig zijn. De fietsvoorzieningen in de openbare ruimte voldoen aan FietsParKeur en de voorzieningen zijn logisch gesitueerd. De voorzieningen worden goed onderhouden. Dit moet bijdragen aan het omlaag brengen van het aantal fietsendiefstallen en hoger fietsgebruik. Comfortverhoging is een speerpunt. Het stallingsbeleid, met name bij het station en in de binnenstad, moet het fietsgebruik stimuleren.



Figuur 5: Gewenst fietsnetwerk Culemborg (bron: Fietsbeleidsplan Fier op de Fiets)

In het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' zijn voorzieningen voor fietsverkeer binnen de bestemmingen voor het openbare gebied mogelijk gemaakt. Op deze wijze is het mogelijk het streefbeeld voor zover gewenst te realiseren.

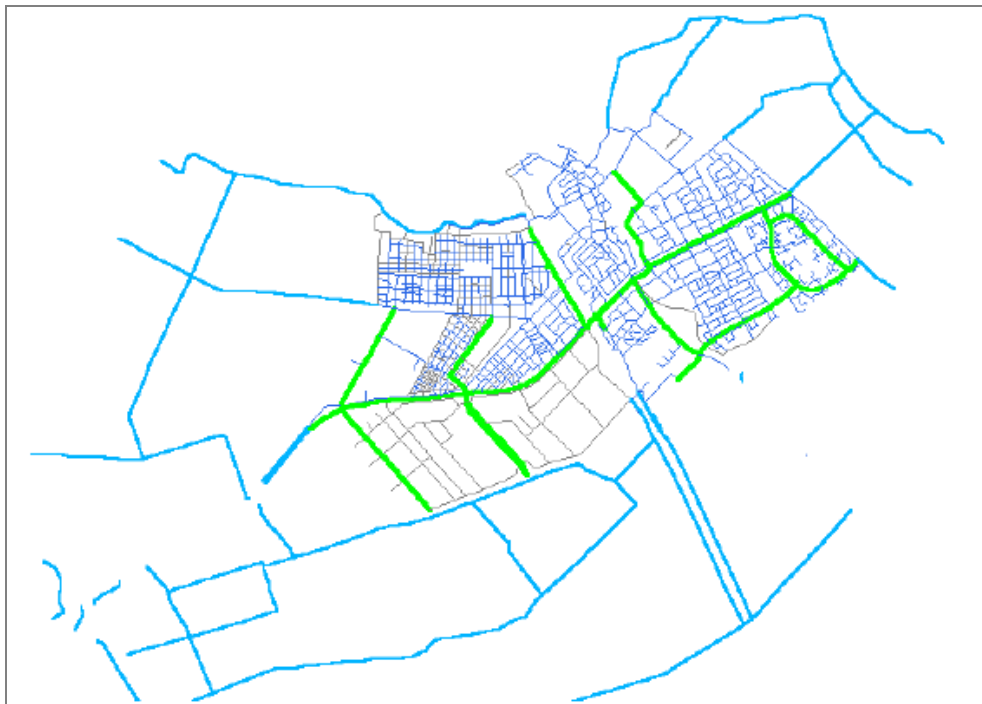
Nota Gebiedsontsluitingswegen

De Nota Gebiedsontsluitingswegen (april 2008) gaat over de 50 kilometerwegen (gebiedsontsluitingswegen) in Culemborg. Gebiedsontsluitingswegen zijn de hoofdwegen binnen de bebouwde kom en hebben een belangrijke verkeersfunctie. In 2001 heeft de raad de 'wegcategorisering' vastgesteld en daarmee bepaald welke wegen als gebiedsontsluitingsweg fungeren.

Het doel van de beleidsnota is om beleidsaccenten aan te brengen, op basis waarvan de gebiedsontsluitingswegen (her)ingericht kunnen worden. Ook biedt de nota houvast bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en ter onderbouwing van verkeersbesluiten. Deze geformuleerde richtlijnen moeten meer structuur aanbrengen in de stad, samenhang behouden met andere beleidsvelden en zorg dragen voor verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De nota gaat dus zeker niet alleen over autoverkeer; fietsers zullen er veel baat bij hebben. Ondanks de verkeerskundige insteek van de nota, moeten de richtlijnen bijdragen aan de algehele ruimtelijke kwaliteit. De deelnota heeft daarom de ondertitel 'Op weg naar structuur en samenhang' gekregen.

Achtergrond voor de nota is het rijksbeleid voor verkeersveiligheid: Duurzaam Veilig. Fouten in het verkeer moeten voorkomen worden door vereenvoudiging van de infrastructuur en door de kans op conflicten te vermijden. De weg moet als het ware 'self explaining' zijn en ertoe leiden dat de weggebruiker vanzelf het gewenste gedrag vertoont.

Om dat gedrag op te roepen, stelt Duurzaam Veilig expliciete eisen aan inrichting (vorm), gebruik (gedrag) en functie van wegen: wanneer de vormgeving van een weg aansluit bij de functie van de weg binnen het netwerk past de weggebruiker zijn gedrag aan, zodat een veiliger situatie ontstaat. Om ervoor te zorgen dat vorm, functie en gebruik op elkaar afgestemd worden, zijn wensbeelden (richtlijnen) geformuleerd voor gebiedsontsluitingswegen. Wanneer het huidige wegennet getoetst wordt aan het wensbeeld, blijkt er nog het nodige verbeterd te kunnen worden. Omdat er vermoedelijk meer wensen zijn dan financiële middelen, zal er geprioriteerd moeten worden. Ongevallen hebben de hoogste prioriteit. Ook het inspelen op ruimtelijke ontwikkelingen vraagt om kordate actie. Over het algemeen geldt dat er 'werk met werk' gemaakt moet worden.



Figuur 6: Wegcategorisering Culemborg (bron: Nota gebiedsontsluitingswegen)

De Tunnelweg/Stationsweg en het meest noordelijke deel van de Parallelweg Oost zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen. Het wensbeeld voor deze wegen is als volgt:

Tunnelweg, Stationsweg en Stationssingel

De vormgeving van de Tunnelweg wordt gedicteerd door de spooronderdoorgang. De doorrijdhoogte voor voertuigen (3,6 meter) is lager dan de gangbare doorrijdhoogte van voertuigen van 4,2 meter. Hierdoor is de onderdoorgang geen doorgang voor alle verkeer, terwijl dit gezien de belangrijke functie van de weg wel gewenst is. Uitdiepen is een mogelijkheid, maar dan moet wel rekening gehouden worden met de maximale hellingshoeken en daarmee met de aansluiting op de rotondes en boogstralen. Bij de tunnel versmalt de rijbaan hoekig in verband met de ondersteunende 54 pilaren. De rotondes zijn ook hier van een krappe diameter en er is geen goede fietsvoorziening.

Overstekende voetgangers aan de zijde van het benzinestation/garage zijn door de bebouwing slecht zichtbaar en voetgangers die vanuit de bestuurder gezien van links komen, worden vaak niet verwacht. Het is veiliger de zebra te laten vervallen en de oversteek voor voetgangers te beperken tot de andere zijde van de rotonde. De toekomst van de rotonde aan de oostzijde hangt samen met de mogelijke ontwikkelingen van de stationsomgeving. Wanneer de hoofdfuncties, zoals P&R, aan de westzijde komen te liggen, kan de Parallelweg Oost afgewaardeerd worden en kan de rotonde komen te vervallen omdat er minder verkeersbewegingen zullen zijn dan nu. Er kan dan volstaan worden met uitritconstructies bij de Parallelweg Oost en de Spoorstraat.

De gemeente is bezig met het project 'Bereikbaarheid Spoorzone'. Voor dit project is een provinciale subsidie toegekend. Het project moet voor 2016 uitgevoerd zijn. Het college van burgemeester en wethouders is akkoord gegaan met het uitwerken van verschillende maatregelen aan de infrastructuur rond de Spoorzone. Deze maatregelen omvatten onder meer:

- groot onderhoud Stationsweg;
- aanleg diverse vrijliggende fietspaden;
- herinrichting Stationsplein Oost;
- herinrichting rotondes Tunnelweg.

Parallelweg Oost

De Parallelweg Oost is gedeeltelijk gecategoriseerd als 50 km/uur weg, in verband met de verkeersfunctie naar het station. De functie van deze weg hangt samen met de ontwikkelingen in het stationsgebied. Indien hoofdfuncties naar de westzijde gaan, kan wellicht de Parallelweg Oost in functie afgewaardeerd worden. De Parallelweg Oost behoudt wel zijn belangrijke functie voor fietsverkeer naar het station en scholen voortgezet onderwijs. Deze fietsfunctie moet goed aangezet worden, door - indien ruimtelijk mogelijk - aparte fietsvoorzieningen.

Het profiel van de gebiedsontsluitingswegen binnen de gehele spoorzone is in het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' volledig voorzien van een verkeersbestemming. Binnen deze bestemming zijn (indien aan de orde) maatregelen en/of voorzieningen toegestaan teneinde de wensbeelden tot uitvoering te brengen.

Parkeernota

De Parkeernota (maart 2008) geeft aan in welke richting de gemeente zich op het gebied van parkeren in de toekomst wil ontwikkelen. De Parkeernota geeft de strategische kaders van het parkeerbeleid aan voor de komende 10 jaar. Het station van Culemborg vervult een belangrijk P&R-functie voor de stad en de regio. Echter, de parkeercapaciteit wordt reeds volledig benut en er treedt parkeeroverlast in de directe omgeving op. De druk op het P&R-terrein zal nog verder toenemen met de groei van het aantal woningen in Culemborg-West en de groei van het aantal treinreizigers.

Ook de fiets speelt een belangrijke rol in het voor- en natransport: zowel de bewaakte als onbewaakte stallingen worden goed gebruikt. De onbewaakte stallingen zijn zelfs overbezet.

Indien er niets verandert aan de situatie wat betreft het parkeren bij het station nemen de overlast en onveiligheid toe door parkeerdruk in de directe omgeving en het stallen van fietsen buiten de rekken. Om te komen tot een verbetering van het parkeren bij het station in de huidige situatie kan de volgende volgorde van werken worden gehanteerd:

- Uitbreiden capaciteit; onder andere door een betere indeling van bestaande parkeerplaatsen, omzetten van restruimte en uitbreiding van gratis stallingsmogelijkheden voor fietsen.
- Toevoegen van betaalde parkeerplaatsen met een hogere kwaliteit; bewaakte, gunstig gelegen parkeerplaatsen dichtbij station en perron met eventueel de mogelijkheid om een plaats te kunnen reserveren.

Uitgangspunt bij de herinrichting van de stationsomgeving is dat de huidige functie van het station als (regionaal) overstappunt op de trein wordt behouden. Het moet aantrekkelijk blijven om de fiets en de auto bij het station te parkeren. Een goede bereikbaarheid van de P&R-voorzieningen vanaf het hoofdwegennet is daarbij van belang. Daarnaast dienen autogebruikers gestimuleerd te worden om vaker van de fiets gebruik te maken. Het gebruik van de fiets en het lopen naar het station dient aantrekkelijk te zijn.

Bij de herinrichting van het stationsgebied worden de volgende uitgangspunten gehanteerd en nagestreefd:

- concentreren van het parkeren in een gebouwde voorziening;
- betaald parkeren in de vorm van uurtarieven, dagkaarten en 'goedkope' abonnementen in combinatie met OV-abonnementen;
- voldoende bewaakte en onbewaakte stallingsvoorzieningen voor fietsers;
- 'goedkope' abonnementen voor de bewaakte fietsenstalling in combinatie met OV-abonnementen (trein);
- abonnementen voor parkeergarage zijn tevens geldig voor de bewaakte/afgesloten fietsenstalling.

De parkeernota is inmiddels deels verouderd, aangezien inmiddels de gemeentelijke P&R is toegevoegd, waardoor de ondercapaciteit er niet meer is. Ten behoeve van de voorgestane ontwikkeling wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen, zoals ook blijkt uit paragraaf 4.9.

2.3.4 Welstandsnota en monumentencommissie

In de welstandsnota van Culemborg wordt invulling gegeven aan de esthetische aspecten van het ruimtelijke kwaliteitsbeleid. De welstandsnota gaat daarbij vooral in op de architectonische aspecten van bouwwerken, zoals massa, vorm, kleur- en materiaalgebruik en detaillering. In stedenbouwkundige zin spreekt de welstandsnota zich uit over de uitstraling en ligging van de bebouwing in relatie tot de omgeving. Binnen de welstandsnota wordt, bij bouwkundige ingrepen, onderscheid gemaakt naar verschillende typen criteria, waaronder objectcriteria, gebiedsgerichte criteria en sneltoetscriteria voor kleine bouwwerken. Door de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan worden de functie en het gebruik van de gronden en de maatvoering van de bebouwing in het onderhavig besluitgebied geregeld.

De onderhavige ontwikkeling heeft betrekking op een gemeentelijk monument waardoor afstemming met de monumentencommissie is vereist. Het bouwplan is enkele keren besproken in de gemeentelijke monumentencommissie en welstand. In juni 2014 heeft de monumenten/welstandcommissie een positief preadvies afgegeven voor de verdere uitwerking van het plan. De huidige aanvraag omgevingsvergunning heeft op 3 november 2014 een positief advies van de Monumentencommissie gekregen. Ook welstand is positief.

2.3.5 Beleidsvisie externe veiligheid

In de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Culemborg, vastgesteld in augustus 2011, is voor het stationsgebied als ambitie opgenomen dat hier nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, maar daarbij besteedt de gemeente wel nadrukkelijk aandacht aan (alle elementen van) de verantwoording van het groepsrisico voor zover de gemeente daar invloed op kan uitoefenen. In het kader van de planontwikkeling wordt de veiligheidsregio (wettelijke adviseur) en een externe veiligheidsdeskundige vroegtijdig betrokken.

Uitgaande van deze ambitie zijn er mogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied. Het is wel van belang om de veiligheidsregio als wettelijk adviseur zo spoedig mogelijk te betrekken bij de planontwikkeling. Verder is een relevante ambitie dat nieuwe bijzondere kwetsbare objecten (objecten bestemd voor groepen niet of verminderd zelfredzame personen, zoals jonge kinderen, ouderen, personen met een verstandelijke of fysieke beperking) in beginsel niet worden toegestaan binnen nader vast te stellen zones rondom relevante risicobronnen (het spoor, rijksweg A2, de hogedruk aardgasleiding, de brandstofleiding van defensie en de Bevi-inrichtingen) waarbij vluchten de enige zelfredzaamheidsstrategie is.

In het vigerend bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' is het gebruik van de gronden ten behoeve van functies speciaal bedoeld of geschikt voor niet of verminderd zelfredzame doelgroepen uitgesloten. Met de voorgestane herontwikkeling worden er geen nieuwe mogelijkheden geboden om de desbetreffende doelgroepen te laten verblijven.

2.4 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied betreft een herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek. De ontwikkeling past binnen het beleid op zowel rijksniveau als provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau.

3 Planbeschrijving

3.1 Historie

Het terrein van de oude Gelderland meubelfabriek in Culemborg is een plek met een rijke historie. In 1868 is op deze locatie de locomotiefloods in gebruik genomen. Vanaf 1936 is deloods in gebruik geweest als meubelfabriek en zijn diverse uitbreidingen gerealiseerd met werkplaatsen, kantoren en toonzalen. Uiteindelijk is in 1960 de laatste uitbreiding gerealiseerd van de fabriek de Gelderland.

In verband met de herontwikkeling van deze cultuurhistorisch waardevolle locatie, is in het document 'Herontwikkeling fabriek De Gelderland – Cultuurhistorie' (MSSA' d.d. 15 mei 2014) een cultuurhistorische beschrijving van het complex opgenomen. Dit document is als bijlage aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. Eveneens is als bijlage een bouwhistorische verkenning door BOEi, Nationale maatschappij tot Behoud, Ontwikkeling en Exploitatie van industrieel erfgoed d.d. december 2013 opgenomen.



Figuur 7: Foto meubelfabriek met Oorlogsschade (Born: Regionaal Archief Rivierenland)

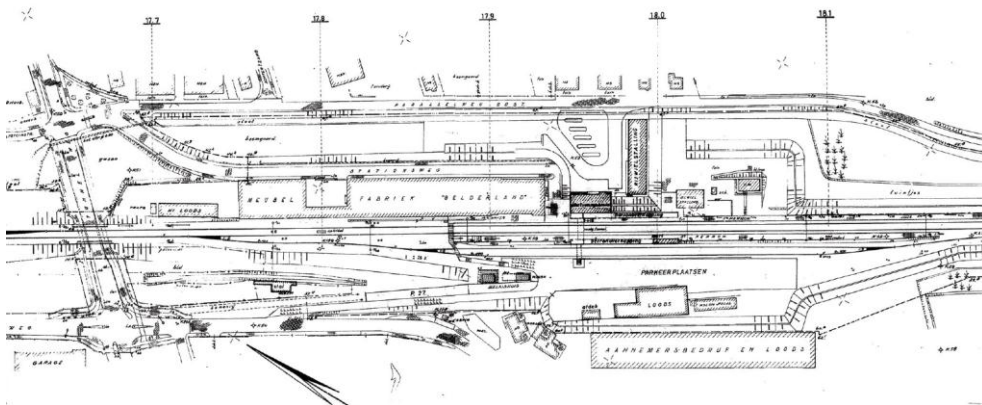
Op 30 november 2010 is bij collegebesluit een gedeelte van het complex aangewezen als gemeentelijk monument. Het betreft de voormalige locomotiefloods uit 1868. Deze locomotiefloods is gebouwd in verband met de realisering van de spoorbrug die in deze periode over de Lek is gebouwd. De overspanning over de Lek bedroeg tussen de dijken 1.300 meter en de rivier was 250 meter breed. Daarnaast moest rekening gehouden worden met ijsafvoer, mochten de dijken niet aangetast worden en moest de brug minimaal 12 meter boven het gemiddelde waterpeil komen te liggen. Om deze redenen werd door ingenieur van Diesen een hoge brug ontworpen, die jarenlang de grootste overspanning voor een spoorbrug in Europa zijn

Van Diesen was ook verantwoordelijk voor de bouw van bijbehorende locomotiefloods. Omdat de brug zo hoog gebouwd was, werd in 1868 bij het station een locomotiefloods met smederij en waterreservoir gebouwd voor de stalling van een locomotief. Deze locomotief werd gebruikt om treinen de hoge landhoofden op te helpen.

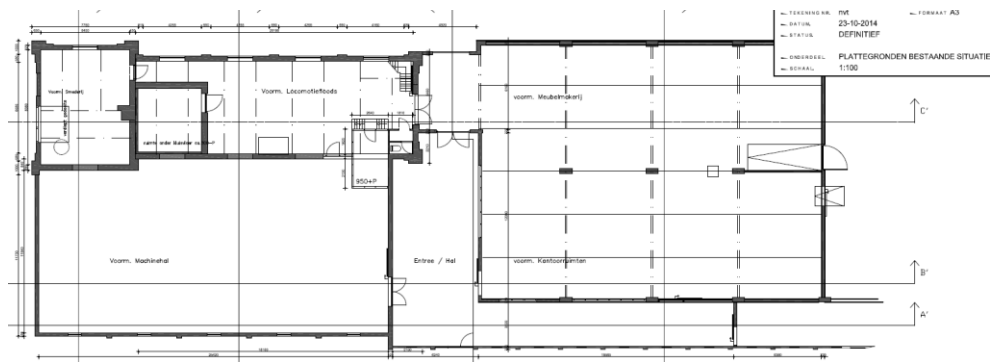
Bijzonder aan de floods zijn de Polonceau spanten, deze zijn nog compleet aanwezig en in goede staat. Het dak van de smederij wordt gedragen door een houten spant. De lantaarn op de locomotiefstalling is in de loop der jaren verwijderd. Bij de horizontale koppelstang zijn nog de stalen ringen aanwezig waar de rookgas- en stoomafvoerpijpen doorheen liepen.

Het monument is in de loop der jaren meerdere malen ingrijpend veranderd. Een conservatieve restauratie terug naar de staat van 1868 is hierdoor fysiek onmogelijk en te kostbaar. Voor het behoud van het monument is het cruciaal dat het monument in gebruik wordt genomen en rendabel wordt gemaakt. De eerste prioriteit ligt dus bij het levensvatbaar maken van het monument. Het herstel van het aangetaste casco en het creëren van een aansprekende binnenruimte zijn een minimale voorwaarde voor het toekomstig gebruik.

De locomotiefloods is onderdeel van de voormalige meubelfabriek De Gelderland die op deze locatie was gevestigd. De locomotiefloods deed dienst als houtbewerkingsruimte (begane grond) en als research & development afdeling (verdieping) voor de ontwikkeling van nieuwe meubelen. Na de verhuizing van de fabriek naar een andere locatie is de locatie in onbruik geraakt. Na het vertrek van de Gelderland als meubelfabriek is de locatie de afgelopen jaren een broedplaats geweest voor creatieve ondernemers en kunstenaars.



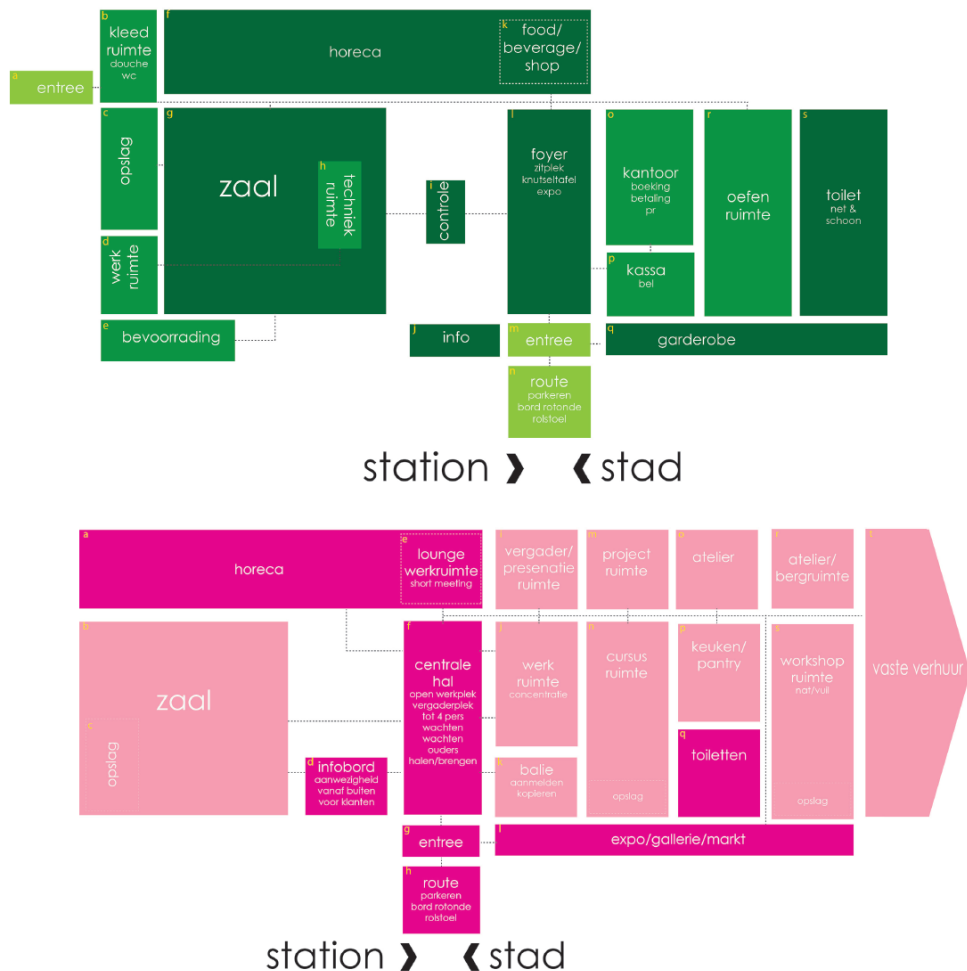
Figuur 8: Stationsgebied anno 1965 (Bron: Herontwikkeling fabriek de Gelderland – cultuurhistorie, MSSA, 16 april 2014)



Figuur 9: Plattegrond bestaande situatie begane grond (Bron: definitief ontwerp, MSSA, 27 oktober 2014)

3.2 Planvoornemen

In nauw overleg met Stichting De Gelderland en de huidige gebruikers zijn de gewenste functies en doelgroepen in kaart gebracht. Dit heeft geresulteerd in een vlekkenplan voor de fabriek.



Figuur 10: Functieschema (Bron: Bouwaanvraag HFD 5 activiteiten met betrekking tot een beschermd monument, MSSA, 10 februari 2015)

3.2.1 Functioneel

Belangrijk uitgangspunt voor de herontwikkeling van het volledige complex van de voormalige meubelfabriek is de wens voor en de behoefte aan flexibele en multifunctionele ruimtes die interessant zijn voor diverse doelgroepen. Een plek waar naast werkruimtes voor kunstenaars en creatieve beroepen ook ruimte is voor ZZP-ers en kleinschalige kantoren. Daarnaast kan de fabriek ruimte bieden aan culturele events, (theater)voorstellingen, conferenties en bijeenkomsten. Belangrijk hiervoor is de aanwezigheid van horeca en de mogelijkheid van catering. De horeca kan bovendien een belangrijke rol vervullen als intermediair tussen de verschillende gebruikersgroepen onderling en kan mensen vanuit de omgeving (station/bedrijventerrein) trekken naar de locatie. In fase 1 van de herontwikkeling, waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking heeft, worden in het zuidelijk deel van het complex (de voormalige locomotiefloods en machinehal) een multifunctionele ruimte (voor voorstellingen en bijeenkomsten) en een horecafunctie gerealiseerd.

PVE-Culturele functie

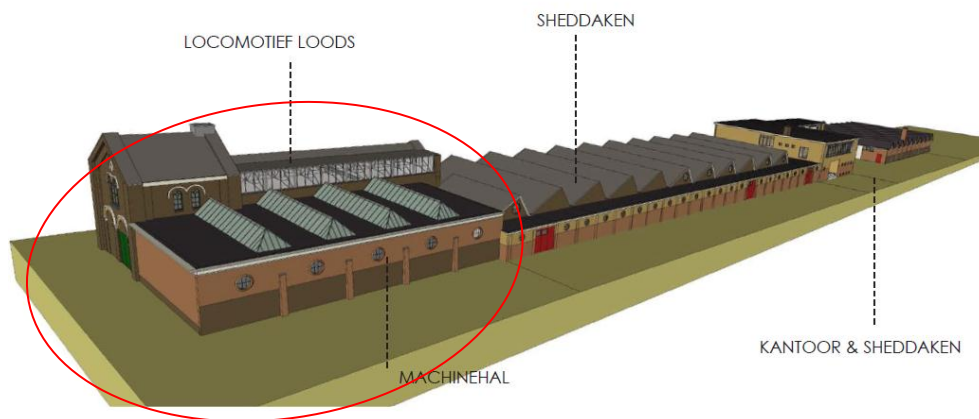
Het functieschema richt zich op culturele en publieke events zoals voorstellingen, bijeenkomsten en cursussen. Belangrijk hiervoor is het gebruik van de zaal eventueel in combinatie met de foyer. De foyer dient als ontvangstruimte waar vanuit de verschillende programmaonderdelen zoals de zaal, de horeca en cursusruimten ontsloten zijn. De foyer biedt zitruimte aan mensen en is zo tevens een verlengstuk van de horeca. Grenzend aan de entree bevindt zich een baliefunctie met kantoor waar vanuit de exploitatie georganiseerd kan worden. De toiletruimten zijn verder afgelegen van de foyer gesitueerd om mensen bekend te maken met de andere functies in het gebouw.

De zaal is een multifunctionele ruimte en levert een inspirerende locatie op. De huidige wanden en de stalen spanten zorgen voor een unieke identiteit. Qua hoogte zal de ruimte niet kunnen voldoen aan de specifieke eisen voor een theater. Met name de vrije hoogte onder de spanten is niet hoog genoeg. Toch maken de locatie en de huidige akoestiek de zaal zeer geschikt voor kleinschalig locatietheater en muzikale voorstellingen. Ook voor deze functie is een zo hoog mogelijke ruimte belangrijk voor het kunnen wegwerken van lichtinstallaties. Het is daarom een nadrukkelijke wens om het vloerniveau te verlagen en meer vrije hoogte onder de spanten te krijgen. Voor de buitenzijde van het complex heeft een dergelijke ingreep geen gevolgen.

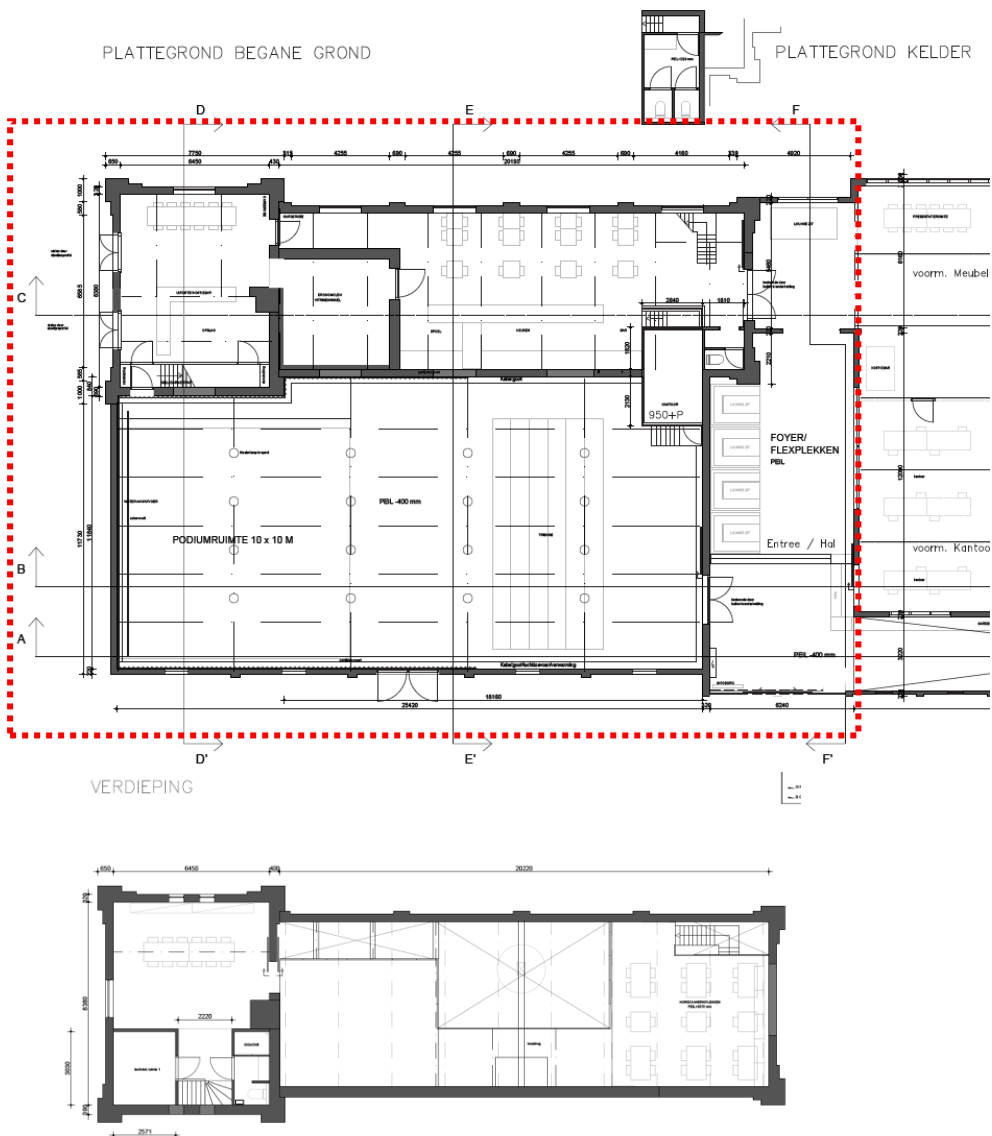
PVE-Ondernemers & kunstenaars

Het pand biedt op dit moment al werkplaatsen aan diverse kunstenaars en ontwerpers variërend van keramiek, houtbewerking en decorontwerp tot het herstel van antieke orgels. Daarnaast biedt de fabriek in de toekomst ruimte voor het geven van yoga, muziekles en andere cursussen in de verschillende cursusruimtes. Tevens is mogelijk de zaal te gebruiken als ruimte voor een toneel-, dans- of musicalles. Ook is het mogelijk de zaal te gebruiken als expositieruimte voor kunst of filmvoorstellingen.

De locatie vlak bij het station maakt de fabriek tot een ideale plek voor de zakelijke markt om elkaar te ontmoeten. Vergelijkbaar met 'seats to meet' biedt de fabriek ruimte voor shortstay werkplekken en kleine vergaderingen. Tevens is er ruimte voor presentaties en kleine en grote bijeenkomsten in de zaal.



Figuur 11: 3d aanzicht voormalige meubelfabriek met globale aanduiding fase 1 (Bron: Bouwaanvraag HFD 5 activiteiten met betrekking tot een beschermd monument, MSSA, 10 februari 2015)



Figuur 12: Toekomstige plattegronden met in rood omlijnd fase 1 (boven) (Bron: Bouwaanvraag HFD 5 activiteiten met betrekking tot een beschermd monument, MSSA, 10 februari 2015)

Ook is het mogelijk de zaal te laten fungeren als tijdelijke showroom voor de presentatie van bijvoorbeeld nieuwe meubelcollecties. De combinatie van 'showroom' en horeca is ideaal voor deze zakelijke markt.

3.2.2 Fase 1

De eerste fase van de herontwikkeling bestaat uit renoveren en verbouwen van de locomotiefloods en de aangrenzende machinehal tot horecagelegenheid en multifunctionele ruimte voor voorstellingen en bijeenkomsten. Om deze functies optimaal te kunnen gebruiken is het noodzakelijk de aangrenzende centrale hal met entree ook mee te nemen in het ontwerp. Bovendien is het belangrijk dat de beoogde doelgroepen vanaf het allereerste begin zichtbaar een plek krijgen. Hiervoor is het dus cruciaal dat de aangrenzende ruimte met sheddaken in het ontwerp worden meegenomen. Op deze wijze is een integraal ontwerp mogelijk en wordt voorkomen dat nu genomen ontwerpbeslissingen toekomstige ontwikkelingen frustreren.

Het herstel van het aangetaste casco en het creëren van een aansprekende binnenruimte zijn een minimale voorwaarde voor het toekomstig gebruik. Het gedeeltelijk weghalen van de tussenvloer en het creëren van een vide geven de locomotiefloods een bijzondere ruimtelijke uitstraling die het tot een aantrekkelijke plek maken. De Polonceauspanten van de floods krijgen hierdoor weer de volle aandacht. In het interieur zullen toevoegingen vanuit deze tijd daarom terughoudend en transparant worden vormgegeven. Op deze wijze kunnen de 4 ramen in originele hoogte hersteld worden. De latei die de hoogte van de verdiepingsvloer weergeeft zal behouden blijven waardoor de originele ramen van de meubelfabriek behouden kunnen blijven. Hierboven zal in een gelijksoortige detaillering nieuwe ramen worden gemaakt in de oude gevelopening.

De zuidgevel is de meest in het oog springende gevel van de locomotiefloods. Hier zal een van de entrees tot de locomotiefloods en een buitenterras voor de horeca komen. Het sierpleisterwerk zal hier gerestaureerd worden. De togen van de oude deuropeningen zullen hersteld worden. Hiervoor zal eenzelfde detaillering gebruikt worden als reeds eerder is toegepast bij de transformatie naar meubelfabriek. De boogramen zijn hierbij gedeeltelijk dichtgemetseld zodat hier een vierkant stalen kozijn met roedeverdeling in gezet kon worden. Deze zelfde typologische oplossing wordt nu gebruikt om de stalen deuren in de togen toe te passen. Deze kunnen eventueel later aangevuld worden met houten voorzetdeuren zodat er nog meer aangesloten kan worden bij de gevel uit 1868



Figuur 13: De zuidgevel in de loop der jaren (Bron: Bouwaanvraag HFD 5 activiteiten met betrekking tot een beschermd monument, MSSA, 10 februari 2015)

De ramen op de verdieping zullen gerenoveerd worden als zichtbare verwijzing naar de periode als meubelfabriek. Op deze wijze ontstaat er in het monument een mooi evenwicht tussen de ingrepen uit de verschillende tijdsperioden en krijgt het monument zijn kwalitatieve uitstraling terug.

4 Milieuhygiënische en planologische aspecten

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het verplicht om inzicht te bieden in de relevante planologische en milieuhygiënische aspecten. In het kader van de wijzigingsbevoegdheid zijn voor verschillende functies in het gebouw onderzoeken uitgevoerd. Een aantal onderdelen vragen nog specifieke aandacht. In dit hoofdstuk is een verantwoording voor deze aspecten opgenomen.

4.1 Onderbouwing programma

In het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' is een uitgebreide onderbouwing opgenomen voor het programma in de spoorzone. Hierna is deze motivatie overgenomen, voor zover die betrekking heeft op de functies die mogelijk worden gemaakt in de 1^e fase van de herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek, te weten horeca en overige functies (multifunctionele ruimte). In de voormalige meubelfabriek wordt geen detailhandel mogelijk gemaakt.

1. Horeca

In paragraaf 2.3.2 is reeds aangegeven dat horeca in de categorieën I t/m IV in de spoorzone past binnen het gemeentelijk beleid, mits voldaan wordt aan enkele voorwaarden. In de spoorzone kan voldaan worden aan de genoemde voorwaarden betreffende ontsluitingsmogelijkheden, parkeergelegenheid, waarborging van de openbare orde en woon- en leefklimaat.

De gemeente Culemborg is zich bewust van het risico dat horecafuncties die in de spoorzone worden gecreëerd, elders in Culemborg toch zouden kunnen leiden tot leegstand. De gemeente wil dit zo veel mogelijk voorkomen en heeft om die reden in het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' de oppervlakte van de toegestane horeca in de categorieën I, II en IV gemaximeerd. Horeca in de categorie III (hotel) wordt niet gemaximeerd, in verband met het ontbreken van concurrentie elders in Culemborg. Ter onderbouwing van de behoefte aan horeca is door NSI ruimtelijk economisch advies het rapport 'Horeca in de spoorzone', d.d. 14 februari 2013 opgesteld. Dit rapport is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' gevoegd. De conclusie is als volgt.

In navolging van de notitie van de gemeente Culemborg (Memo horeca in spoorzone, 5 december 2012) wordt in dit onderzoek bevestigd dat vestiging van horeca in de spoorzone mogelijk is voor de categorieën I t/m IV. Logiesverstrekkers (categorie III) zijn in aanvulling op de bestaande hoofdinfrastructuur en daarom volledig toelaatbaar. Voor de categorieën I, II en IV geldt dat dit moet passen in de horecastructuur van Culemborg, zonder dat dit de bestaande structuur aantast. Voor alle categorieën geldt dat er beperkt overlast voor woon-/leefklimaat en openbare orde verwacht wordt. Dit dient voor alle nieuwe bestemmingen in de ruimtelijke procedure nader te worden onderbouwd.

De gemeente streeft in haar beleid naar een versterking van de huidige horecastructuur in Culemborg. De gemeente zet daarom in op een versterkt horeca-aanbod (kwalitatief en kwantitatief) in het centrum, waardoor de trekkracht van de horeca wordt verstevigd en opgetrokken naar een bovenlokale functie. Tevens zet de gemeente in op versterking van de toeristische functie. Dit zou de huidige zwakke positie van de Culemborgse horeca moeten versterken. Want de positie van de horeca in Culemborg is kwetsbaar, zeker in combinatie met de huidige economische situatie en de opkomende vergrijzing en krimp van de bevolkingsomvang.

Mogelijkheden voor horeca in de spoorzone zijn niet los te zien van de ontwikkeling van het centrum. De extra impuls aan de horeca in het centrum, zoals benoemd in het horecabeleid, is dan ook een voorwaarde voor ontwikkelingsmogelijkheden van horeca in de spoorzone. Blijft het effect hiervan uit, dan zal er bij eenzijdige ontwikkeling van horeca in de spoorzone mogelijk sprake zijn van 'duurzame ontwrichting' van de horecastructuur in Culemborg. Voor behoud en versterking van de horecastructuur gaat het om een combinatie van versterking van het centrum en ontwikkeling van nieuw (aanvullend) aanbod in de Spoorzone. Verdere implementatie van het horecabeleid, ondersteund met een actueel kwaliteitsbeeld van de horeca, wordt dan ook geadviseerd.

Op basis van de huidige inzichten en gemaakte aannames ten aanzien van marktpositie, vergroten trekkracht, te voeren beleid en actuele economische situatie, is er een maximale ruimte van 2.400- 4.700 m² bruto vloeroppervlakte geschat. Deze markt ruimte is de ruimte in de (gehele) gemeente Culemborg voor nieuw aanbod. Verplaatsen van bestaand aanbod naar bijvoorbeeld de spoorzone is hier niet bij inbegrepen.

De gewenste marktvraag in de totale spoorzone (6.500 m² bruto vloeroppervlakte) overstijgt de marktruimte voor nieuwe meters. De ruimte in de markt voor horeca is sterk afhankelijk van het uit te voeren gemeentelijk beleid. Daarnaast wordt deze marktruimte beïnvloed door het heersende economische tij. Door de gewenste marktvraag (deels) in te vullen met verplaatsing van bestaande aanbieders die nu solitair zijn gevestigd naar de spoorzone, is de marktvraag mogelijk beter inpasbaar. Dit zou betekenen dat de marktvraag bestaat uit deels nieuwe en deels bestaande meters.

Door het toestaan van horeca in de categorieën I tot en met IV in de westelijke spoorzone wordt aangesloten op de conclusie van het onderzoek van NSI ruimtelijk economisch advies. De maximale horecaruimte van 4.700 m² wordt toegekend aan de spoorzone, waarbij 4.200 m² is gereserveerd voor de westelijke spoorzone en 500 m² voor de oostelijke spoorzone (ontwikkeling meubelfabriek). Hierbij gaat het om horeca in de categorieën I, II en IV. In fase 1 van de herontwikkeling wordt deze ruimte aan horeca ingevuld.

2. Overige functies (multifunctionele ruimte)

In de spoorzone worden overige functies, zoals commerciële en maatschappelijke dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. De gemeente Culemborg is zich bewust van het risico dat functies die in de spoorzone worden gecreëerd elders in Culemborg zouden kunnen leiden tot leegstand.

Voor wat betreft de overige, hiervoor genoemde functies voorziet de gemeente weinig risico, omdat het gebied een ander type van deze functies aantrekt dan reeds in de stad aanwezig.

4.2 Bodem

Voor elke functiewijziging, al dan niet naar een gevoelige functie, dient een onderzoek te worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. De bodem moet geschikt zijn voor het voorgenomen gebruik. Door Bodex Milieu B.V. is een verkennend bodemonderzoek verricht. De rapportage, d.d. 21 januari 2014, is als bijlage opgenomen. Hierna is de conclusie vermeld.

Bovengrond

Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat over vrijwel het gehele terrein in de bovengrond zwakke tot sterke bijmengingen van puin en kolengruis (plaatselijke sintels) worden aangetroffen. In de bovengrond (tot circa 1 m-mv) worden overwegend lichte (overschrijdingen van de achtergrondwaarden) tot sterke (overschrijdingen van de interventiewaarden) verontreinigingen met zware metalen (koper, lood en zink) en PAK aangetoond. Deze verontreinigingen zijn mogelijk in verband te brengen met de aangetroffen bijmengingen van puin, kolengruis en sintels. Ter plaatse van deellocatie E (voormalige spuiterij) is een sterke verontreiniging met xylenen en een lichte verontreiniging met ethylbenzeen aangetoond.

Ondergrond

Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat in de ondergrond (vanaf 1 m-mv) geen van de geanalyseerde parameters sterk verhoogd zijn aangetoond. Plaatselijk zijn lichte verontreinigingen van PCB, nikkel en kwik aangetoond.

Grondwater

Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat in de grondwatermonsters PB104-1-1 en PB1101-1-1 verkregen uit de peilbuizen, respectievelijk PB104 en PB1101 een lichte verontreiniging met (overschrijding streefwaarde) barium is aangetoond. In het grondwatermonster PB901-1-1 zijn lichte verontreinigingen met barium, zink, xylenen, 1,1,1-trichloorethaan en 1,1-dichlooretheen aangetoond. In het grondwater uit de peilbuizen Pb703 en PB905 zijn geen parameters in verhoogde concentraties aangetoond.

Toetsing hypothese

De voor onderhavige locatie opgestelde hypothese(s) dat de locatie verdacht is verontreinigd te zijn kan worden bevestigd. Ter plaatse van nagenoeg alle deellocaties en het overige terrein zijn in de bovengrond, tot circa 1,0 m-mv, matige tot sterke verontreinigingen met zware metalen (lood of zink) en/of PAK aangetoond. Veelal kunnen deze verontreinigingen worden gerelateerd aan de aangetroffen bijmengingen van puin en kolengruis.

Specifieke verdachte stoffen als oplosmiddelen of cyanide bij de diverse deellocaties zijn niet verhoogd aangetoond, met uitzondering van de bovengrond bij deellocatie E, de voormalige spuiterij.

Aanbevelingen

De in het bodemonderzoek aangetoonde achtergrond- en interventiewaardeoverschrijdingen zijn dermate hoog dat aanvullend onderzoek of nader onderzoek noodzakelijk wordt geacht. Hierbij wordt opgemerkt dat de aangetoonde verontreinigingen met zware metalen en PAK, gezien de historie van het terrein en de aard van de verontreiniging (sterk verontreinigde puin- en kolengruis houdende bovengrond) mogelijk als één geval van bodemverontreiniging kunnen worden beschouwd. Aanbevolen wordt een nader bodemonderzoek concreet af te stemmen op de beoogde ontwikkelingen van het perceel. Naast een verontreiniging met zware metalen en PAK is ter plaatse van deellocatie E (voormalige spuiterij) een sterke verontreiniging met xylenen in de grond aangetoond. Deze verontreiniging zal ook in een aanvullend traject nader onderzocht moeten worden. Hierbij zal een onderzoek naar mogelijke verontreinigingen in het grondwater aanvullend moeten plaatsvinden. Als gevolg van ondoordringbare lagen, sterke bijmengingen van puin of mogelijk aanwezige oude funderingen is het niet mogelijk gebleken om een volledig onderzoek ter plaatse van de deellocaties F (ondergrondse tank) en H (voormalige opslag lak) uit te voeren. Afhankelijk van de toekomstige inrichtingsplannen kan het noodzakelijk zijn deze deellocaties alsnog te onderzoeken. Ten aanzien van dit aanvullend onderzoek wordt aanbevolen in overleg te treden met het bevoegde gezag om hiervoor een onderzoeksstrategie af te stemmen.

Aanvullend bodemonderzoek

Op dit moment wordt in overleg met het bevoegd gezag (de provincie Gelderland) bezien welke vervolgstappen (in de vorm van aanvullend bodemonderzoek) moeten worden gezet. Het aanvullend onderzoek zal plaatsvinden voorafgaand aan de daadwerkelijke verbouwingsactiviteiten. Naar verwachting is geen sprake van belemmeringen voor de (in pandige) verbouwing van de locomotiefloods en machinewerkplaats.

4.3 Geluid

Conform de Wet geluidhinder dient een akoestisch onderzoek te worden verricht indien de bouw van geluidgevoelige objecten binnen de onderzoekszone van rail- en wegverkeer mogelijk wordt gemaakt. Aangezien de toekomstige functies in de voormalige meubelfabriek niet geluidsgevoelig zijn, is een onderzoek naar de geluidbelasting op het gebouw in het kader van de Wet geluidhinder niet noodzakelijk.

Omdat de nieuwe functies een verkeersaantrekkende werking hebben, leidt de ontwikkeling tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Om die reden is door de Omgevingsdienst Rivierenland een akoestisch onderzoek verricht naar het geluid van komende en vertrekkende voertuigen naar de voormalige meubelfabriek. De bijbehorende rapportage d.d. 19 februari 2015, is als bijlage aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. Hierna volgt een samenvatting en de conclusie.

In het onderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen de directe hinder en indirecte hinder, omdat daarvoor verschillende toetsingskaders/normen gelden. Directe hinder is het geluid de inrichting zelf (parkeerplaatsen op het terrein van De Gelderland). Indirecte hinder is het geluid vanuit de openbare ruimte (de wegen en het openbare parkeerterrein). Uit de geluidsberekeningen en de toetsing aan de resultaten van de normen blijkt dat het geluid van komende en vertrekkende voertuigen beneden de streef- en grenswaarden blijft. Het aspect geluid (wegverkeerslawaaï) geeft daarom geen belemmering voor de voorgestane herontwikkeling.

Conclusie

Er zijn geen akoestische belemmeringen aan de orde.

4.4 Luchtkwaliteit

Algemeen

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit') bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor een nieuwe ontwikkeling. Dit is het geval wanneer:

- a. een ontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit;
- b. ten gevolge van een ontwikkeling de concentraties van de betreffende stoffen verbeteren of ten minste gelijk blijven;
- c. een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties van de betreffende stoffen in de buitenlucht;
- d. een ontwikkeling past binnen een vastgesteld programma (zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.

Toetsing initiatief

Vanwege de voorgestane functiewijziging neemt de verkeersgeneratie netto met circa 96 vervoersbewegingen per etmaal toe (zie ook paragraaf 4.9). Als gevolg van deze ontwikkeling is geen dusdanig sterke toename van het aantal verkeersbewegingen te verwachten dat sprake zal zijn van een mogelijke significante invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse en in de omgeving. Geconcludeerd kan worden dat de voorgestane ontwikkeling 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, waarmee wordt voldaan aan artikel 5.16 lid c van de Wet milieubeheer.

Overigens is uit luchtkwaliteitsonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' ook gebleken dat geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden in en rond de spoorzone. Er wordt derhalve ook voldaan aan artikel 5.16 lid a van de Wet milieubeheer.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit bestaan geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.5 Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (o.a. van gevaarlijke stoffen). Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden.

Risicobronnen kunnen onderscheiden worden in risicovolle inrichtingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicobron en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een persoon die (onafgebroken aanwezig en onbeschermd) op een bepaalde plaats overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit. Het GR bestaat uit de cumulatieve kans per jaar dat een groep van een bepaalde omvang overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit.

Onderbouwing initiatief

De Gelderland is gesitueerd aan de oostkant van de spoorlijn Utrecht - Geldermalsen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Tevens bevindt zich aan de oostkant een hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie. Om die reden moet de gewenste ontwikkeling worden getoetst aan de eisen voor externe veiligheid zoals vastgelegd in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvgs) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Daarin staan twee risicomaten centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico gelden grens- en richtwaarden, voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Binnen deze verantwoordingsplicht is de veiligheidsregio aangewezen als adviseur over de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en de zelfredzaamheid. Voor de gewenste ontwikkeling was (nog) geen QRA (Quantitative Risk Assessment) opgesteld.

Door Antea Group is op 17 november 2014 een rapport opgesteld, dat mede is beoordeeld door de adviseur externe veiligheid van de Omgevingsdienst Rivierenland (ODR). De rapportage is als bijlage aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. De conclusies uit het rapport zijn de volgende.

Plaatsgebonden risico

De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6} contour) van geen van de risicobronnen reikt tot het plangebied. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering.

Groepsrisico(verantwoording)

Het groepsrisico ter plaatse van de beoogde ontwikkeling is relatief laag. Door de toename van het aantal personen dat als gevolg van het initiatief in de buurt van het spoor zal verblijven zal het groepsrisico gering toenemen. De oriënterende waarde wordt echter niet overschreden. Er is geen stijging van het groepsrisico als gevolg van de aanwezigheid van de hogedruk aardgastransportleiding. In de rapportage van Antea Group worden voor het initiatief van De Gelderland de verschillende wettelijk verplichte onderdelen, waaruit een groepsrisicoverantwoording dient te bestaan, ingevuld. Het college wordt geadviseerd hiermee in te stemmen.

Instemmen met de in de rapportage van Antea Group opgenomen verantwoording van het groepsrisico betekent onder andere:

- De bestuurlijke acceptatie dat in geval van een specifiek ongevalsscenario de bebouwing van De Gelderland kan worden weggevaagd en er veel slachtoffers kunnen vallen;

Argumenten voor acceptatie zijn: de ‘bijzonder kleine kans’ op een dergelijk ongevalsscenario, en in het proces van het verlenen van de omgevingsvergunningen kunnen/zullen maatregelen worden verlangd om indien het ongevalsscenario op grotere afstand optreedt de mogelijkheden voor zelfredzaamheid te vergroten;

- niet kiezen voor minimaliseren van de (bouw)ontwikkeling met als argumenten dat het groepsrisico slechts zeer beperkt toeneemt en dit minimaliseren vanuit maatschappelijk en economisch oogpunt onwenselijk is;

De Veiligheidsregio Gelderland Zuid is wettelijk adviseur voor de procedure waarin de omgevingsvergunning wordt verleend in afwijking van het geldende bestemmingsplan. Op 29 september 2014 heeft de Veiligheidsregio een voorlopig advies uitgebracht. In het pre-advies is door de Veiligheidsregio reeds aangegeven dat zij, indien het college het groepsrisico accepteert (onderhavig besluit), vooral ten aanzien van de zelfredzaamheid van personen en de bestrijdbaarheid van de gevolgen van een calamiteit zullen adviseren. Eventueel kan van de initiatiefnemer dan worden verlangd om bij te dragen aan kosten voor dergelijke maatregelen.

Vanuit de gemeentelijke beleidsvisie externe veiligheid (door de gemeenteraad vastgesteld op 13 oktober 2011) is het tevens gewenst om op te nemen dat ruimten in het gebouw niet mogen worden gebruikt voor het verblijf van het groepen verminderd of niet zelfredzame personen, zoals kinderdagopvang. Deze beperking is niet concreet genoemd in het rapport van Antea Group, maar volgt wel uit de beleidsvisie. Bij de herontwikkeling van de meubelfabriek zijn dergelijke functies niet voorzien.

Daarnaast bestaat er een aantal veiligheidsmaatregelen welke niet te borgen zijn in de ruimtelijke procedure die nog gevolgd moet worden:

- a. beperken van glasoppervlakken aan de risicozijde van de geprojecteerde bebouwing;
- b. mechanische ventilatiesystemen (automatisch) afschakelbaar te maken;
- c. ontruimingsprocedures en -oefeningen afstemmen op externe veiligheid (risicocommunicatie met BHV-organisaties).
- d. locatie en aard van nooduitgangen en vluchtwegen moeten zodanig zijn dat snelle ontruiming in de gewenste richting mogelijk is.

Via een overeenkomst die moet worden overeengekomen parallel aan het proces van vergunningverlening kan worden gegarandeerd dat de niet-ruimtelijk relevante maatregelen worden getroffen.

Op grond van bovenstaande overwegingen heeft het college van burgemeester en wethouders het groepsrisico in een collegebesluit d.d. 3 maart 2015 verantwoord.

Conclusie

Op basis van voorgaande overwegingen en de verantwoording van het groepsrisico vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het project herontwikkeling De Gelderland, 1e fase.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Er dient een noodzakelijke ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieu-belastende en milieugevoelige functies ter bescherming en/of vergroting van de leefkwaliteit. De milieuhinder van bedrijven dient te worden geanalyseerd op hun invloed op mogelijke ontwikkelingen. Indien milieubelastende functies in het plangebied mogelijk worden gemaakt, dient de invloed op de omgeving inzichtelijk te worden gemaakt.

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (uitgave 2009). In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen die informatie geeft over de milieukennmerken van typen bedrijven. Vervolgens wordt in de lijst op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, gevaar en verkeer) een indicatie gegeven van de afstanden tussen bedrijfstypen en een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals rustig buitengebied), waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Deze afstand is gebaseerd op de grootste indicatieve afstand. De lijst is algemeen geaccepteerd als uitgangspunt bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevings-type rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6.1	1.500 m	1.000 m

Tabel: richtafstanden milieucategorie tot omgevingstype (Bron: Bedrijven en milieuzonering, 2009)

Naast het omgevingstype 'rustige woonwijk' wordt het omgevingstype 'gemengd gebied' onderscheiden. Een gemengd gebied is een gebied met een matig tot sterke functiemenging. Gebieden die direct langs de hoofdontsluiting liggen behoren eveneens tot het omgevingstype 'gemengd gebied'.

Een theater of evenementenhal valt volgens de bedrijvenlijst in de VNG-brochure in milieucategorie 2. Ook horecagelegenheden (restaurant of café) vallen in milieucategorie 2. Het besluitgebied ligt op circa 50 meter afstand van de dichtstbijzijnde woning (Parallelweg Oost 14). Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstanden die gelden voor bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 2. Uit oogpunt van milieuzonering zijn er derhalve geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

Geluiduitstraling

Hoewel zonder meer wordt voldaan aan de richtafstanden conform de VNG-brochure, is aanvullend onderzocht of ter plaatse van de omliggende woningen kan worden voldaan aan de normen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Het pand waarin de multifunctionele ruimte wordt gerealiseerd, is immers niet gebouwd als theater of evenementengebouw, maar is een oude locomotiefloods. Onderzocht is of aanvullende maatregelen kunnen/moeten worden getroffen om aan de normen te voldoen.

Door Ingenieursburo Ulehake is de geluiduitstraling vanwege de realisatie van een grote zaal ten behoeve van evenementen en de daarmee samenhangende noodzakelijke voorzieningen om deze uitstraling te beperken bepaald. Er is berekend welke voorzieningen getroffen moeten worden om aan de eisen uit het Activiteitenbesluit te voldoen. De bijbehorende rapportage d.d. 26 januari 2014 is als bijlage aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. Daarnaast heeft op donderdag 16 oktober 2014 een projectbezoek plaatsgevonden ten behoeve van het opstellen van het akoestisch rekenmodel. De notitie d.d. 24 oktober 2014 is eveneens als bijlage toegevoegd. Hierna volgt de conclusie. Uitgangspunt is dat ten gevolge van directe hinder 50 dB(A) etmaalwaarde voor het waarneempunt ter plaatse van de Parallelweg Oost nummer 14, zijnde de maatgevende woning mag worden geproduceerd.

Het toelaatbaar binnenniveau in de grote zaal bedraagt dan circa 94 dB(A). Met de volgende akoestische maatregelen is een binnengeluidniveau in de grote zaal van 94 dB(A) mogelijk.

1. De 4 daklichten te vervangen door nieuwe kozijnen met zware dubbele akoestische beglazing. Men dient rekening te houden met glasdiktes > 40 mm en een bijbehorend gewicht > 50 kg/m².
2. De vluchtdeur in de zijgevel te vervangen door een geluidsluis, waarin twee geluid-isolerende deuren achter elkaar worden geplaatst.
3. De 4 ronde ramen in de zijgevel voorzien van nieuwe kozijnen met zware akoestische isolatie (zie 1).
4. De uitblaas- en aanzuigpunten van de mechanische ventilatie voorzien van coulis-sendempers met een Ra,pop van 30 dB(A)

Deze maatregelen zullen worden getroffen waardoor voldaan kan worden de directe hinder van 50dB(A) etmaalwaarde op de gevel van de maatgevende woning.

Conclusie

Er bestaan geen belemmeringen vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering. Er is bij de omliggende woningen sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat ten aanzien van geluid.

4.7 Kabels, leidingen en straalpaden

Nabij de planlocatie bevinden zich twee leidingen die planologisch relevant zijn. Het betreffen een rioolpersleiding van het waterschap en een hogedruk gasleiding van de Gasunie ten oosten van de projectlocatie, ter plaatse van de Parallelweg Oost. De rioolpersleiding loopt vanaf de waterzuivering naar de Lek. Voor beide leidingen geldt een beschermingszone waarbinnen geen bebouwing mag worden opgericht.

De betreffende tracés zijn op de verbeelding van het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' opgenomen. Ook de bijbehorende beschermingszones (4 meter aan weersijden van de leidingen) zijn opgenomen. De onderhavige projectlocatie ligt buiten de beschermingszone, waardoor geen sprake is van een belemmering.

Over het plangebied lopen geen straalpaden.

Conclusie

Er zijn geen kabels, leidingen en straalpaden aanwezig die een belemmering vormen voor de ontwikkeling.

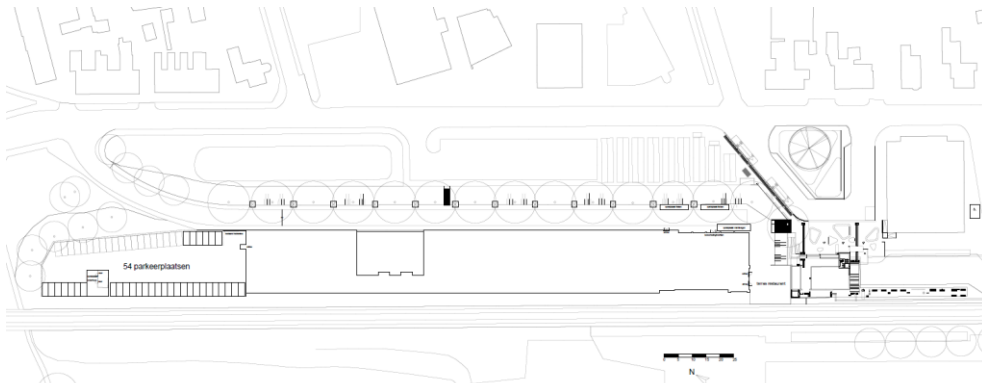
4.8 Verkeer en parkeren

De voorgestane multifunctionele invulling van de voormalige meubelfabriek heeft een verkeersaantrekkende werking en een parkeervraag. Hierna komen beide aspecten aan bod.

Ten behoeve van de voorgestane ontwikkeling is bepaald wat de parkeervraag is en is de verkeersgeneratie bepaald. Voor de horeca (restaurant) zijn geen gegevens beschikbaar bij het CROW voor de berekening van de verkeersgeneratie. Voor deze functie zijn de gegevens over het parkeren (die wel beschikbaar zijn) als uitgangspunt genomen. Daarbij is uitgegaan van volledige bezetting in de avond en 50% bezetting tussen de middag. Elk voertuig komt en gaat. De optelsom hiervan is de verkeersgeneratie. De voormalige functie (meubelfabriek) had eveneens een parkeervraag en een verkeersaantrekkende werking. Ten behoeve van de meubelfabriek blijkt uit de normering een behoefte aan 12 parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie bedroeg 58 verkeersbewegingen per etmaal

Op basis van de parkeerkentallen van het CROW is bepaald dat ten behoeve van de eerste fase van de herontwikkeling van de meubelfabriek 53 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. De verkeersgeneratie ten gevolge van de nieuwe functies bedraagt 154 vervoerbewegingen per etmaal. Er is ten gevolge van het initiatief sprake van een beperkte netto toename van het aantal verkeersbewegingen van $(154 - 58 =)$ 96 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het huidige en toekomstige wegennet kan de extra verkeersbewegingen opvangen. Uit het onderzoek door Omgevingsdienst Rivierland (zie paragraaf 4.3) is bovendien gebleken dat er vanwege de verkeersaantrekkende werking geen akoestische belemmeringen aan de orde zijn.

De totale parkeerbehoefte komt uit op 53 parkeerplaatsen. In de volgende afbeelding is zichtbaar hoe en waar de parkeervraag wordt opgelost: op eigen terrein (noordzijde perceel meubelfabriek) worden 54 parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen om op eigen terrein in de parkeerbehoefte te voorzien.



Locatie toekomstige 54 parkeerplaatsen Menno Slijboom Stedenbouw Architectuur, 11-02-2015

Conclusie

Vanwege de aspecten verkeer en parkeren worden er geen belemmeringen voorzien.

4.9 Water

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is het opstellen van een waterparagraaf verplicht gesteld, mede in relatie tot de watertoets. In deze paragraaf wordt verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden, in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding.

Beleid en regelgeving

Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Rivierenland. De doelen van het waterschap voor de periode van 2010 tot 2015 staan beschreven in het waterbeheerplan 'Werken aan een veilig en schoon rivierenland', waarbij een indeling is gemaakt in de volgende aspecten:

- het bieden van veiligheid tegen overstromingen;
- het realiseren van de kwantitatieve wateropgave;
- het realiseren van de waterkwaliteit- en ecologische doelstellingen;
- het realiseren van de kwantitatieve wateropgave in het stedelijk gebied en het verbeteren van de waterkwaliteit in stedelijke wateren;
- het invulling geven aan de samenwerking in de afvalwaterketen.

Het Waterschap Rivierenland is verantwoordelijk voor en werkt aan een duurzaam waterbeheer voor een veilig en leefbaar 'Rivierenland'. Bij alle in- en uitbreidingsplannen adviseert en toetst het Waterschap op hydrologische effecten, waarbij het hydrologisch neutraal ontwikkelen het uitgangspunt is. Kortom, het initiatief mag niet leiden tot een verandering in de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse en in de directe omgeving. Daarnaast is het streven om het schone en het verontreinigde water zoveel mogelijk te scheiden. Het beleid van de gemeente Culemborg voor wat betreft de waterhuishouding sluit aan op het landelijke en provinciale beleid. Tot dit doel is het waterplan Culemborg opgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen geen belemmering mogen vormen voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water in het deelstroomgebied. Daarnaast is het van belang dat bij inpassing wordt voorkomen dat afwenteling op andere delen van het deelstroomgebied plaatsvindt. Nieuwe rioolstelsels van enige omvang dienen als verbeterd gescheiden te worden uitgevoerd. Verder dient bij nieuwe ontwikkelingen hemelwater, afkomstig van 'schoon' afvoerend oppervlak, waar mogelijk, geïnfiltreerd te worden. Voor de hierna beschreven onderzoekslocatie zijn de informatie en maatregelen vanuit het waterbeheerplan 'Werken aan een veilig en schoon rivierenland' en het waterplan Culemborg gebruikt bij het opstellen van de waterparagraaf.

Het waterbeheerprogramma 'Koers houden, kansen benutten' geeft richting aan het waterbeheer in het hele rivierengebied voor de periode 2016-2021. Met dit programma blijft het waterschap op koers om het rivierengebied veilig te houden tegen overstromingen, om voldoende en schoon water te hebben en om het afvalwater effectief te zuiveren. Bij de uitvoering van het programma wordt meebewogen met veranderingen om ons heen en worden kansen benut die zich voordoen in de regio. Het waterbeheerprogramma beschrijft wat het waterschap in de planperiode (2016-2021) wil bereiken en hoe ze dat willen doen. Het waterbeheerprogramma is vastgesteld in februari 2015. Het waterbeheerprogramma ligt van 17 maart t/m 27 april 2015 ter inzage.

Het algemeen bestuur behandelt de vaststelling van het definitieve waterbeheerprogramma in de vergadering van november 2015.

Locatiestudie

De voorgestane ontwikkeling heeft geen toename van verhard oppervlak tot gevolg. Aangezien er geen sprake is van een nadelige invloed op de verhouding tussen onverhard en onverhard terrein hoeven derhalve formeel geen maatregelen getroffen te worden met betrekking tot een bergingsvoorziening. Derhalve voldoet het planvoornemen aan het principe 'Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen'.

4.10 Flora en fauna

Algemeen

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de actuele natuurwetgeving.

Onderzoek flora en fauna

Bureau Waardenburg heeft in 2013 een oriënterend veldonderzoek uitgevoerd in en om de Gelderlandfabriek (Notitie bevindingen veldonderzoek Gelderlandfabriek te Culemborg, Bureau Waardenburg bv, 14 november 2013, zie bestemmingsplan 'Sporzone Culemborg'). De conclusie van dat onderzoek was dat nader onderzoek naar het voorkomen van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen en vogels nodig was. Bureau Waardenburg heeft derhalve onderzoek verricht naar vleermuizen en volgens met een jaarrond beschermd nest. De rapportage d.d. 4 november 2014 is bijgevoegd aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Hierna volgt de conclusie.

Uit onderzoek is gebleken dat het planvoornemen geen betekenis heeft voor vleermuizen en/of vogels met een jaarrond beschermd nest. Wel heeft de Gelderlandfabriek betekenis voor de (strikt) beschermde steenbreekvaren (Tabel 2 van de AmvB artikel 75). Als gevolg van de renovatie zou de groeiplaats kunnen verdwijnen. Hierbij wordt artikel 8 van de Flora- en faunawet (vernietiging groeiplaats) overtreden. Het is niet mogelijk mitigerende maatregelen te nemen zoals het verplaatsen van de groeiplaats omdat het gebouw dan wordt beschadigd. De renovatie heeft geen effect op de gunstige staat van instandhouding van de steenbreekvaren omdat het een algemeen voorkomende varensoort is. De steenbreekvaren zal geen bescherming meer genieten onder de nieuwe Natuurwet. Deze nieuwe wet zal vermoedelijk in 2015 of 2016 ingaan. Tot die tijd is volgens de letter van de wet een ontheffing voor de steenbreekvaren nodig bij ontwikkeling van de Gelderlandfabriek.

Nader onderzoek steenbreekvaren

Uit eerder onderzoek is gebleken, dat de Gelderlandfabriek betekenis heeft voor de (strikt) beschermde steenbreekvaren.

Hiertoe is door Bureau Waardenburg nader onderzoek verricht. De rapportage d.d. 22 januari 2015 is als bijlage toegevoegd aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Hierna volgt de conclusie.

Op de Gelderlandfabriek komt de steenbreekvaren in een beschutte hoek van het gebouw voor, achter een lekke regenpijp aan de zijde van het spoor. Door de toevoer van regenwater over de muur is een geschikte groeiplaats ontstaan voor onder andere de steenbreekvaren. Om de groeiplaats van de steenbreekvaren bij de renovatie te behouden is het nodig om één meter dakgoot/regenpijp niet te repareren en de voegen niet te herstellen, minimaal één meter aan weerszijden van de regenpijp. Door op deze plek geen renovatiematregelen te nemen, blijft de groeiplaats voor de steenbreekvaren behouden. Deze aanbeveling wordt bij de renovatie in acht genomen. In dat geval is geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van flora en fauna te verwachten, aangezien bij de renovatiewerkzaamheden rekening wordt gehouden met de voorwaarden voor behoud van de steenbreekvaren.

4.11 Archeologie

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg is de gemeente verplicht om bij het vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen of aanpassing(en) van oude plannen, rekening te houden met archeologie. De archeologische verwachtingskaart van Culemborg (RAAP 2007) en de daar vanaf geleide beleidskaart (Past2Present 2008) vormen het uitgangspunt bij het vaststellen er sprake is van een onderzoeksplicht of niet.

Conform de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart geldt er voor de locatie van de voormalige Gelderlandfabriek een hoge archeologische verwachtingswaarde. Omdat er in de onderhavige situatie sprake is van herontwikkeling van een bestaand gebouw waarmee geen bodemingrepen zijn gemoeid, is er geen sprake van dat er on-evenredige afbreuk gedaan wordt aan het behoud en de bescherming van de archeologische waarden.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van archeologie bestaan geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.12 Cultuurhistorie

Op 1 januari 2012 is de wet Modernisering monumentenzorg (Momo) in werking getreden. Een belangrijke doelstelling van de Modernisering van de Monumentenzorg is het versterken van de koppeling tussen erfgoed en ruimte. In het kader van de Momo dient in de toelichting van elk bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing beschreven te worden op welke wijze met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

De oude Gelderland meubelfabriek betreft een langgerekt fabriekscomplex met bouwmassa's uit verschillende bouwfases. Het ensemble bestaat uit een voormalige locomotiefloods, die onderdeel uitmaakte van het inmiddels gesloopte station uit 1868, een gebouw met zaagtanddaken uit ca. 1937 (1945) en ten noorden hiervan nog twee uitbreidingen uit de tweede helft van de 20^{ste} eeuw. Deze laatste twee uitbreidingen hebben respectievelijk een plat dak en zaagtanddaken. Het betreft een in uiterlijke verschijningsvorm gaaf en nog goed als zodanig herkenbaar fabriekscomplex. Hierdoor heeft het ensemble van fabrieksgebouwen cultuurhistorische waarde.

Met zijn vele uitbreidingen naar het noorden, elk met een geheel eigentijdse vormgeving, illustreert het complex de geschiedenis van één van de grootste meubelfabrieken in Culemborg. Het complex is dan ook van groot cultuurhistorisch belang. Tevens is het van belang als monument van de sociaal-economische geschiedenis van Culemborg.

Bij de ontwikkeling van het complex is uitvoerig rekening gehouden met de cultuurhistorische waarde van het fabriekscomplex. Het bouwplan is enkele keren besproken in de gemeentelijke monumentencommissie met als resultaat dat voor het bouwplan, als onderdeel van de huidige aanvraag omgevingsvergunning, op 3 november 2014 een positief advies van de Monumentencommissie is afgegeven.

Conclusie

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat er vanwege de voorgestane ontwikkeling archeologische of cultuurhistorische waarden worden aangetast.

4.13 Explosieven

In juli 2011 is in opdracht van de gemeente Culemborg het 'Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van Conventionele Explosieven in de gemeente Culemborg' opgesteld. Het rapport is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan 'Spoorzone Culemborg' gevoegd. Aanleiding hiervoor was de verwachting dat er mogelijk explosieven in het betreffende plangebied aanwezig zijn. Bij deze bureaustudie is nagegaan in hoeverre het te bewerken gebied betrokken is geweest bij oorlogshandelingen (probleeminventarisatie). Mocht dit daadwerkelijk het geval zijn, dan wordt het risico bepaald op het aantreffen van de vastgestelde typen en kalibers explosieven in het onderzoeksgebied (probleemanalyse). Voor een aantal locaties in Culemborg, waaronder de spoorzone, is dit het geval geweest. Het besluitgebied ligt niet in een risicogebied. Nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Conclusie

Er zijn voor de beoogde ontwikkeling geen belemmeringen vanwege de (mogelijke) aanwezigheid van explosieven.

5 Haalbaarheid

In dit hoofdstuk wordt voor de voorgenomen herontwikkeling van het plangebied een korte financiële toelichting gegeven en daarnaast wordt de te doorlopen procedure weergegeven.

5.1 Financieel

5.1.1 Uitvoerbaarheid

De kosten die gemaakt worden bij de uitvoering van de ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De ontwikkeling heeft voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen. De financiering van het project wordt deels mogelijk door de provincie Gelderland, die ter uitvoering van de Robuuste Investeringsimpuls een subsidie heeft verleend.

5.1.2 Kostenverhaal

Wanneer voor gronden een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan (zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening) is voorgenomen, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd. In voorliggend geval is het kostenverhaal vastgelegd door middel van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, zodat een exploitatieplan niet noodzakelijk is.

5.2 Maatschappelijk

De gemeente Culemborg is voornemens een omgevingsvergunning te verlenen om fase 1 van de herontwikkeling van de voormalige meubelfabriek mogelijk te maken. In het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning vindt vooroverleg plaats met de betrokken instanties, zoals het waterschap.

Door eenieder kunnen zienswijzen omtrent de aanvraag van de omgevingsvergunning naar voren worden gebracht. Na de termijn van terinzagelegging wordt beslist omtrent verlening van de omgevingsvergunning. Na verlening van de omgevingsvergunning wordt het besluit gepubliceerd.