

**RUIMTELIJK KWALITEITSKADER
VEILINGTERREIN E.O.
GELDERMALSEN**



**GEMEENTE WEST BETUWE
MEI 2022**

RUIMTELIJK KWALITEITSKADER VEILINGTERREIN E.O. GELDERMALSEN

COLOFON

Gemeente West Betuwe

Erwin Donga

Datum advies

20-4-2022

Gelders Genootschap

Jan Wabeke

Madelinde Roelofs

Aanleiding

FruitMasters is voornemens te investeren in nieuwbouw op het veilingterrein te Geldermalsen. Deze omgeving is de afgelopen jaren ingrijpend veranderd. Door de komst van het parkeerterrein en een nieuwe perrontunnel wordt deze omgeving nu bezocht door veel reizigers, die overstappen tussen auto, trein, bus en fiets. De "achterkant" van het station is een entree geworden tot het station, Geldermalsen en de West Betuwe. De ruimtelijke kwaliteit van deze omgeving sluit niet meer aan bij het huidige gebruik als overstapomgeving en entreegebied. De bestaande ruimtelijke situatie biedt weinig houvast voor toekomstige ontwikkeling. Daarom heeft de gemeente West Betuwe behoefte aan een ruimtelijk kader, dat richting geeft aan de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit.

Doel

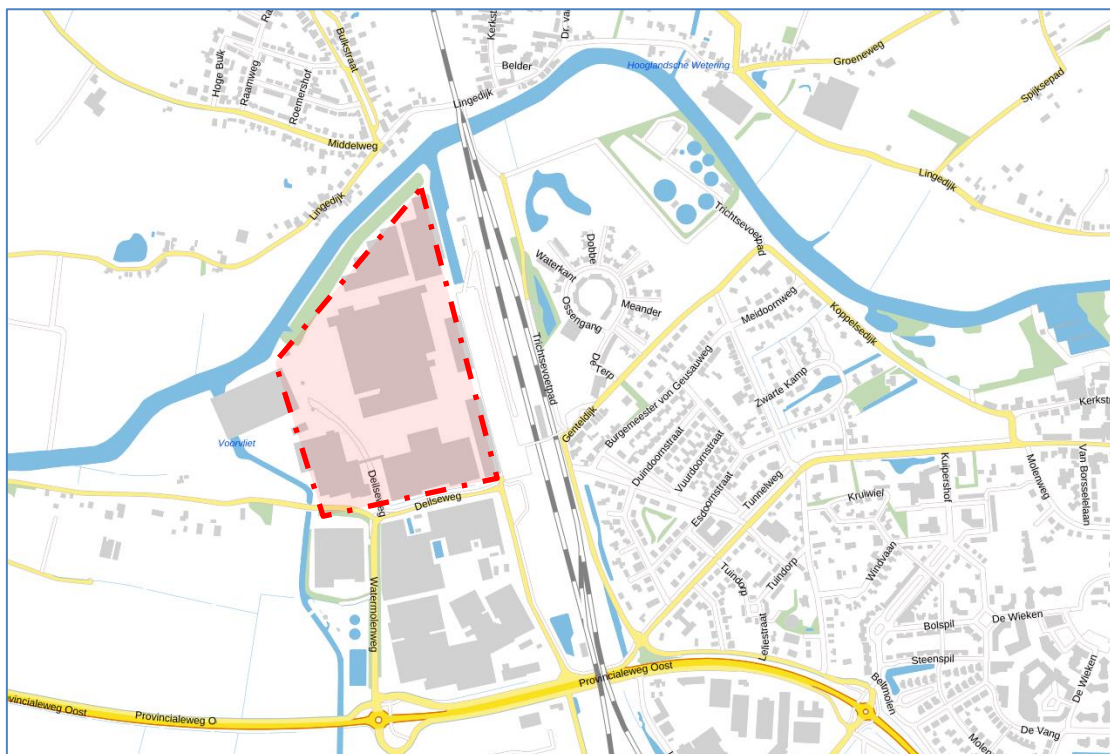
Doel is een ruimtelijk perspectief te schetsen voor de langere termijn, en om tegelijkertijd ingrepen te benoemen, die op kortere termijn kunnen plaatsvinden. Hierbij gaat het om kansen, die de ontwikkeling van het veilingterrein biedt om de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te verbeteren.

Het Ruimtelijke Kwaliteitskader (RKK) geeft globaal richting aan ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en een meer concreet beeldkwaliteitskader vormt voor de beoordeling van bouwplannen en inrichtingsplannen.

Het RKK is gericht op de transformatie van het veilingterrein als onderdeel van het stedelijk gebied van het dorp Geldermalsen westelijk van de spoorlijn. Het gaat concreet in op de uitstraling van het FruitMasters naar de kant van het spoor en de Deilseweg.

Werkwijze

Allereerst zijn door Gelders Genootschap de sterke en zwakke punten en kansen en risico's voor ruimtelijke kwaliteit benoemd. Vervolgens is dit in een ontwerpssessie op 18-2-2022 met adviseurs van Fruitmasters en de gemeente West Betuwe nader onderzocht, waarbij meer specifiek gekeken is naar de mogelijkheden, die de ontwikkeling van FruitMasters biedt. De resultaten zijn verwerkt in dit RKK.



Ligging veilingterrein



Historische ontwikkeling van het gebied ten westen van de spoorlijn

In 1868 werd de spoorlijn Den Bosch-Utrecht aangelegd, die in 1875 te Geldermalsen gezelschap kreeg van de spoorlijn Elst-Dordrecht. Feitelijk lag toen het station halverwege de dorpen Geldermalsen en Deil in het landelijke Lingeland. De linker Lingedijk vormt de basis van het nederzettingsspatroon van deze beide dorpen. Deze dijk lag op de plek van de huidige Deilseweg, die overigens nog steeds een functie heeft als waterkering. In die tijd was het gebied ten westen van het station nog landelijk. De watermolen (1772) aan de Voorvliet was een van de weinige opvallende bouwwerken. Het dorp Tricht ten noorden van de Linge werd en wordt door de spoorlijn in tweeën gesplitst. De scheidende werking van het spoor zou in de loop der tijd steeds sterker worden en bepaalde ook de ruimtelijke ontwikkeling van het dorp Geldermalsen in de 19de en de 20ste eeuw. Buiten het station vormt de tunnel, die rond 1960 is aangelegd, de enige oostwest verbinding. De Tunnelweg en de Provincialeweg (N327) maken nu gebruik van deze tunnel.



Met de vestiging van de Neder-Betuwse Beetwortelsuikerfabriek (NBB) in 1866 begon hier ten westen



van de spoorlijn de ontwikkeling van bedrijvigheid gerelateerd aan de land- en tuinbouw. In 1904 werd de 'Veiling Vereniging Geldermalsen en Omstreken' opgericht. De aanwezigheid van spoor- en waterwegen maakte deze locatie tot een goede vestigingsplaats voor een fruitveiling. Deze veiling groeide uit tot de centrale vestiging van een groot en modern bedrijf onder de naam FruitMasters. FruitMasters is nu een afzetorganisatie van ruim 400 Nederlandse fruittelers. Het huidige bedrijf maakt gebruik van vervoer over de weg. In de nabijheid ontwikkelden zich de Conservenfabriek Geldermalsen, tegenwoordig onderdeel van het familiebedrijf Coroos, en het bedrijf Tripleffruit. Ten zuiden van de Tunnelweg is de aanleg van de zogenaamde Fruittech campus begonnen. Zo staat het gebied van Geldermalsen ten westen van de spoorlijn nu voor een groot deel in het teken van fruitindustrie. Enkele uitzonderingen zijn het staalbedrijf De Jong en Lavino, dat op de plek van de vroegere NBB aan de Linge is gevestigd, en de MBO-school nabij de Tunnelweg.

In de afgelopen jaren zijn het spooreplacement en het station vernieuwd. Station Geldermalsen is opgewaardeerd tot een regionale mobiliteitshub voor personenvervoer. Er is onderdoorgang voor personen gemaakt en bij de entree aan de westkant is een busstation, een fietsenstalling en een P&R terrein aangelegd. Dagelijks wordt dit gebied nu door veel reizigers aangedaan. Ook recreanten komen hier aan voor een bezoek aan het Lingeland, bijvoorbeeld voor de bloesemtochten.



Oude stationsgebouw



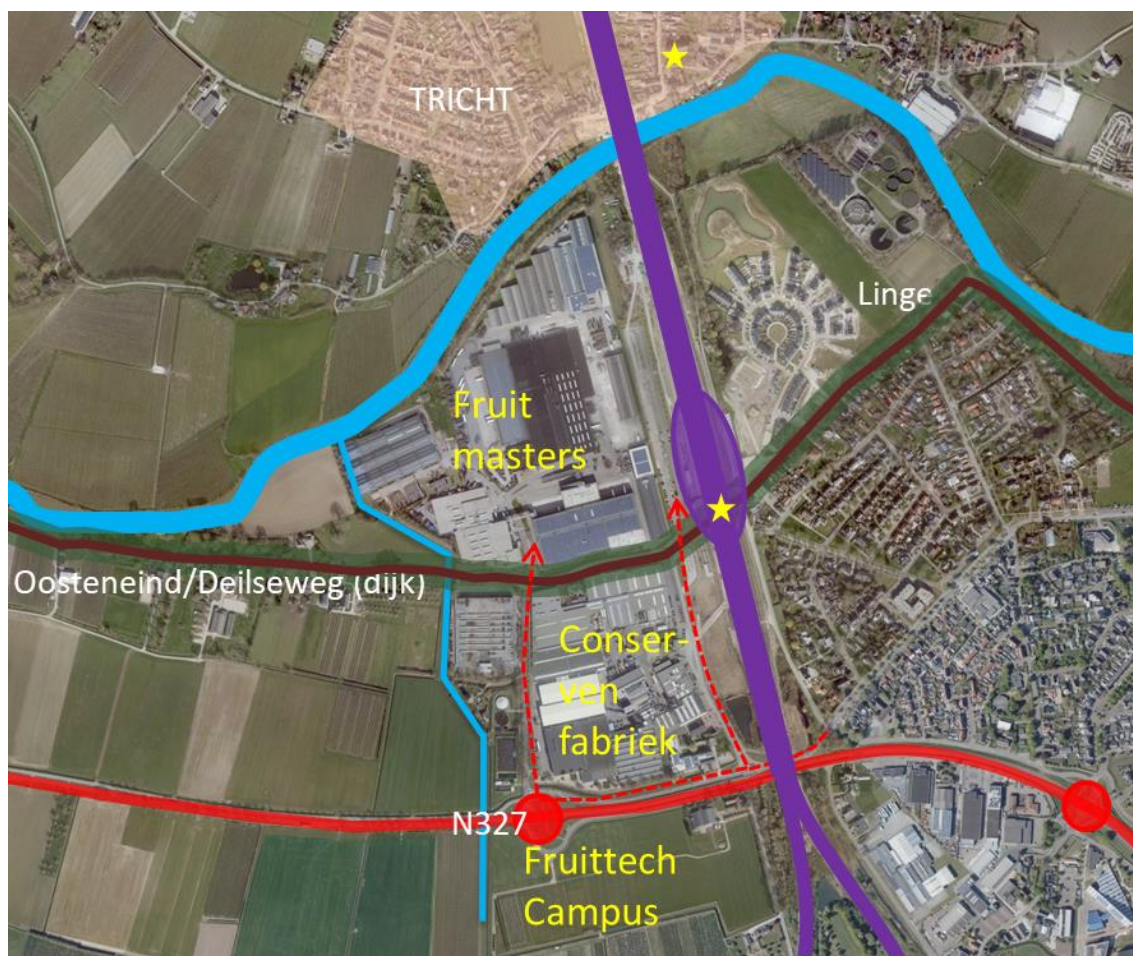
Vernieuwing stationsomgeving (ProRail)



Structuurbeeld Geldermalsen West

Het structuurbeeld van Geldermalsen West is opgebouwd uit een aantal hoofdstructuren, die doorlopen buiten het gebied. De basis wordt gevormd door de historische structuren van de Linge en de linker Lingedijk (huidige Deilseweg en Genteldijk), en de jongere structuur van de provinciale weg N327. De provinciale weg begrenst nu aan de zuidzijde nog het stedelijk gebied ten westen van het spoor, maar met de Fruittech campus wordt een eerste sprong gemaakt over deze weg. Aan de westkant zorgt de Voorvliet voor een duidelijke, landschappelijke begrenzing van het stedelijk gebied, evenals de Linge aan de noordzijde. Het spoortracé is een grootschalige, gebiedsoverstijgende structuur, die onderliggende structuren doorsnijdt en tevens een harde begrenzing vormt tussen Geldermalsen West en de rest van het verstedelijkte gebied van Geldermalsen. Tussen het spoortracé en de bedrijfslocaties kan een brede zone worden onderscheiden, die doorloopt vanaf de Linge tot de N327. In deze "spoorzone" liggen bijzondere functies als een P&R-terrein, een busstation, een waterberging en een ontsluitingsfunctie voor de stationsomgeving. De meer westelijk gelegen Watermolenweg is de hoofdontsluitingsweg voor het bedrijventerrein.

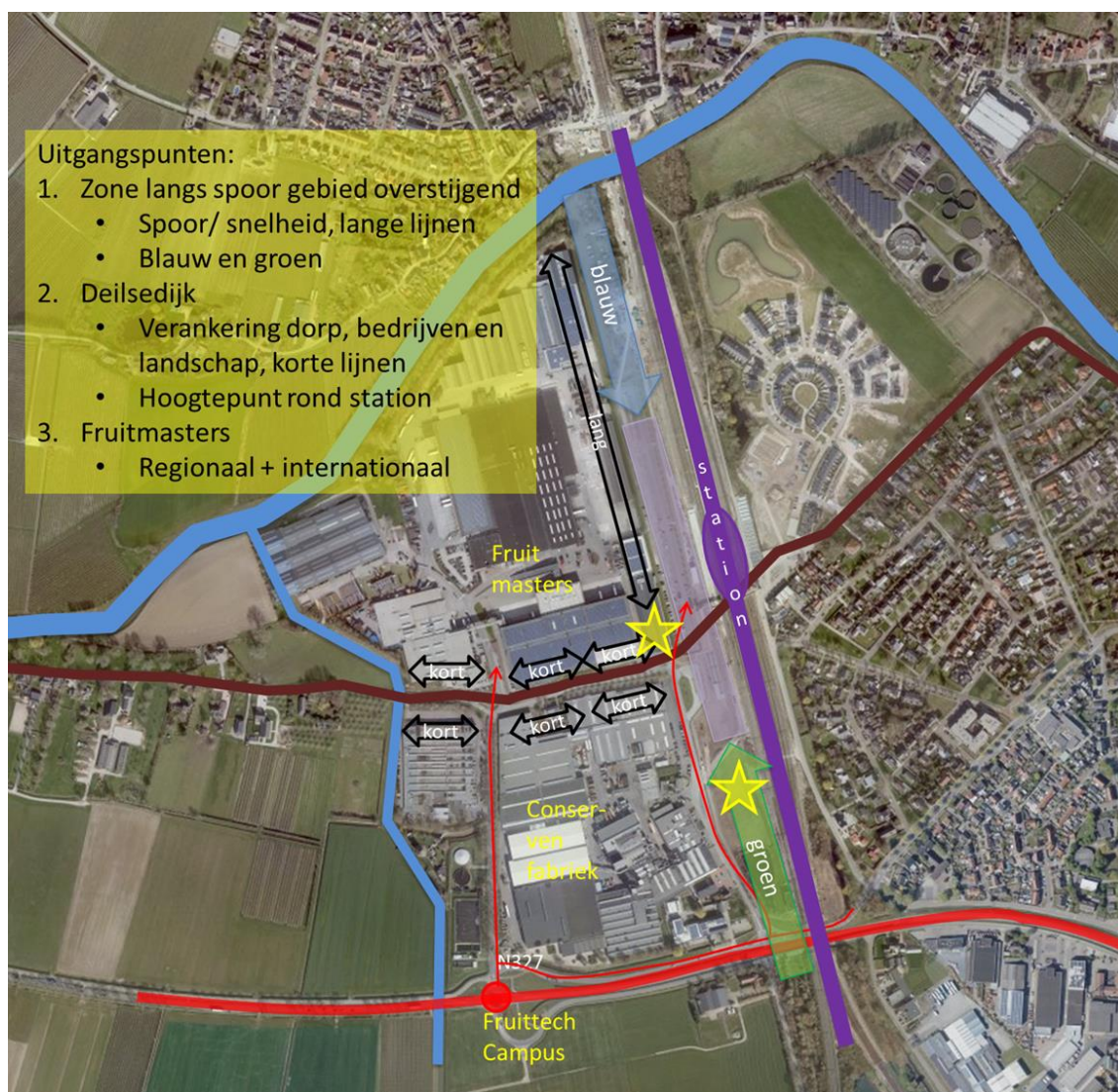
Het station vormt een knooppunt in de ruimtelijke structuur. Hier kruist de structuur van de linker Lingedijk, die ter weerszijden van het station nog steeds een drager vormt van het nederzettingspatroon. Het station is ook een multimodaal overstappunt. Overstappen naar bus en auto is nu geconcentreerd aan de westkant.



Knelpunten en kansen

Hoewel dit structuurbeeld in beginsel helder is, komt dit in de praktijk niet optimaal uit de verf. Knelpunten en tegelijk kansen liggen er bij de Deilseweg en de Spoorzone. Niet toevallig raken beide ook de uitstraling van Fruitmasters en de stationsentree. Bij de Deilseweg gaat het om het beter herkenbaar maken van dit structurelement vanaf de stationsentree tot de Voorvliet en het zorgen voor een aantrekkelijke, zo landschappelijk mogelijke beleving voor fietsers en wandelaars. Bij de spoorzone gaat het om opwaardering van de beeldkwaliteit, representativiteit en groene kwaliteit voor de hele zone tussen Linge en N327. Deze zone kan zijn voortzetting vinden ten zuiden van de N327, indien verstedelijking hier aan de orde is.

Deels betreft dit zaken, die nog vrij recent gerealiseerd zijn. Enerzijds onderstreept dit de noodzaak van dit ruimtelijk kwaliteitskader. Anderzijds betekent dit ook dat deze zaken waarschijnlijk niet op kortere termijn opnieuw aangepakt worden. Door echter te zorgen dat nieuwe ontwikkelingen wel in lijn zijn met dit kader wordt gewerkt aan een hoogwaardig en samenhangend beeld voor de toekomst.



Beeldkwaliteit per zone

In dit hoofdstuk zoomen we in een aantal zones, die in het structuurbeeld worden onderscheiden. Voor deze zones wordt gestreefd naar samenhang en eenduidigheid in ruimtelijk kwaliteit en uitstraling. De kwaliteit wordt bepaald door inrichting en gebruik van openbaar gebied en de aangrenzende privé terreinen.

Hoofdpijnen beeldkwaliteit

- Onderscheid: spoorzone + dijkzone + Lingezone
- Spoorzone: gebiedsoverstijgend, snelheid, grote korrel / lange lijnen
- Dijkzone: schakel met Lingelandschap + dorp Geldermalsen, trager, aardser, kleinere korrel / korte lijnen
- Lingezone: Lingelandschap dominant, bedrijfsbebouwing nauwelijks zichtbaar
- Stationsentree: hier komt alles samen, veel mensen; hier ontbreekt samenhang, verschillende werelden botsen nu.
- De uitdaging is hoe Fruitmasters zich als bedrijf wil en kan presenteren naar de omgeving. Het beleefbaar maken van bedrijfsprocessen is ingewikkeld. Genoemd zijn een beeldkrant, beeldende kunst geïnspireerd op fruit etc... Het accent zou moeten liggen bij de stationsentree.





Dijkzone t.p.v. Voorvliet; blik naar westen



Dijkzone; Deilseweg; Fruitmasters bij kruising Watermolenweg



Dijkzone; Deilseweg hoek Fruitmasters bij station

Dijkzone (Deilseweg)

De oorspronkelijke dijkzone vormt voor het langzaam verkeer de belangrijkste schakel tussen het Lingeland ten westen van Geldermalsen, het dorp Geldermalsen én het station. De ambitie is om de dijkzone ook ter hoogte van het bedrijventerrein een aantrekkelijke en zo landschappelijk mogelijke uitstraling te geven, die primair uitgaat van het trage tempo van voor fietsers en wandelaars. Dit betekent voor de bebouwing o.a.: extra aandacht voor detail, toepassing aardse kleuren en materialen, toepassing van een kleinere korrel en verticale geleiding in de bebouwing. De terreininrichting en de situering van de erfafscheiding bepalen mede de beeldkwaliteit.

De licht slingerende, groene dijk is het streefbeeld voor de inrichting van de onbebouwde ruimte in het openbare domein en op privéterrein.

- Rijksweg en fietspad liggen op de "kruin" van de dijk en ondersteunen de doorgaande lijn van de dijk. Ook korte bomenrijen en verlichtingsmasten ondersteunen de doorgaande beweging. Gebakken klinker is het karakteristieke bestratingsmateriaal voor de dijkzone. Dit kan bij kruisingen worden toegepast om de **doorgaande lijn van de dijk** in de inrichting beleefbaar te maken. De tussenliggende trajecten zullen voorlopig voorzien blijven van asfalt.
- De bermen lopen enigszins af en zijn voorzien van een natuurlijke begroeiing met bloemrijk gras, bloeiende struiken. Onderaan het talud ligt soms een wadi of een sloot. Dit **groene beeld loopt visueel door op privéterrein**, zodat het landschappelijke profiel zo breed mogelijk wordt en hekwerken minimaal aandacht trekken. Fruitmasters wil onderzoeken wat in haar mogelijkheden ligt om dit streefbeeld te realiseren.
- Eventuele **hekwerken** zoveel mogelijk onderaan het dijktaalud worden geplaatst, evenwijdig aan de gebouwen, en ingepakt in struiken. Spijlen hekwerken worden toegepast in donkere tint, in een zelfde kwaliteit als nu langs het terrein van FruitMasters staat.
- **Bestrating wordt beperkt** op openbaar én op privéterrein en zo mogelijk uitgevoerd in grasbeton (of vergelijkbaar).
- De landschappelijk sfeer van de dijkzone loopt door vanaf de Voorvliet tot de stationsentree, zodat de dijkzone als landschappelijke structuur vanaf het station herkenbaar is. Streven is het entreegebied van het station verder te vergroenen.
- Op **de hoek van het P&R-terrein** voldoet de huidige inrichting op openbaar en op privéterrein niet aan het streefbeeld. Omdat deze plek direct in beeld komt, wanneer men uit het station komt, is verbetering gewenst. De vormgeving van deze aansluiting is van grote invloed op de ruimtelijke kwaliteit van het stationsplein en de overgang naar het profiel van de dijk.

Fruitmasters onderzoekt de mogelijkheid om bij de kop van de koelcel het hekwerk (deels) weg te halen en asfalt waar mogelijk te vervangen door gras, grasbeton of gebakken klinkers. De gemeente onderzoekt of aansluitend de kruising aantrekkelijker kan worden ingericht.

De bedrijfsbebouwing zoekt aansluiting bij de fijne schaal Lingeland

- Het huidige beeld van de bedrijfsbebouwing van Fruitmasters langs de Deilseweg wordt als passend ervaren als deze door een landschappelijker beeld van het voorterrein visueel wat meer op afstand kan worden gezet. **Bebouwing en terreininrichting bepalen samen de beeldkwaliteit.**
- Huidige **hoogtes** (10 meter) zijn passend bij de schaal van de omgeving. Verticale accenten tot 12 meter hoogte zijn denkbaar.
- De **architectuur** is functioneel en doelmatig: eenvoudige, rechthoekige volumes geplaatst op een orthogonaal raster. **Reclame**, opschriften en logo's worden opgenomen in het architectuurbeeld.
- **Vensters** bieden zicht op interne bedrijfsprocessen.
- **Aardse tinten** (baksteen) en begroeiing komen terug in de plint en in verticale bouw delen. En er is een zekere **aandacht voor detail**.
- De zuidoostpunt van het terrein van FruitMasters ligt op een cruciale plek; in het zicht vanaf de stationsentree en de Burgemeester Roozeveld v.d. Venlaan en vormt het beginpunt van bebouwing langs de Deilseweg. Hier is een bebouwingsbeeld gewenst dat op het netvlies blijft hangen. De kopgevel van de koelcel heeft in de basis een aantrekkelijk kleinschalig profiel en aanzicht, maar mist uitstraling. Aangezien nieuwbouw op deze plek niet aan de orde is, wordt ingezet op een **upgrading van de gevels van deze koelcel**.

Onderzocht wordt om de kop sprekender te maken met een knipoog naar een historische fruitbewaarschuur of pakhuys. Bijvoorbeeld door deze te voorzien van een bakstenen front en door de daklijn sprekender te maken. Hierbij is ook de beleving vanaf opzij vanaf het stationsplein belangrijk.



Onderzocht wordt om de kop sprekender te maken



Referenties oude pakhuizen/ fruitopslagplaatsen



Spoorzone; zicht op hoek van bebouwing Fruitmasters



Spoorzona: noord bij Lingehaven



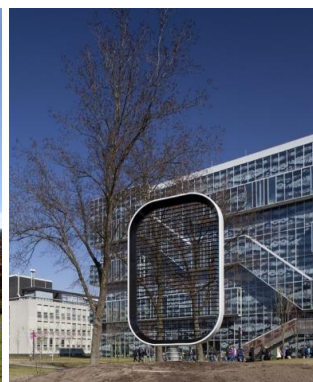
Spoorzona ten zuiden van Tunnelweg



Spoorzona: Stationsentree West (visual ProRail)



Referentiebeelden bedrijfsbebouwing



Referenties fruit-energie kunstwerk

Spoorzone

Het spoortracé is een grootschalige, gebiedsoverstijgende structuur, die onderliggende structuren doorsnijdt en tevens een harde begrenzing vormt tussen Geldermalsen West en de rest van het verstedelijkte gebied van Geldermalsen. Tussen het spoortracé en de bedrijfslocaties kan een brede zone worden onderscheiden, die doorloopt vanaf de Linge tot de N327. In deze "spoorzone" liggen bijzondere functies als een P&R-terrein, een busstation, een waterberging en een ontsluitingsfunctie voor de stationsomgeving. Het spoor zelf is een gebiedsoverstijgende structuur, waarlangs mensen zich met enige snelheid verplaatsen. De spoorzone als geheel wordt ontwikkeld als een krachtige, open landschappelijke zone met een uitstraling, die de schaal van de spoorlijn en de bedrijven aan kan. Het beeld van de zuidelijke en de noordelijke spoorzone zijn enigszins verschillend.

Bebouwingsbeeld langs spoorzone

- Kenmerkend zijn het gebieds-overstijgende karakter van de spoorzone, **de snelheid, de grotere korrel en de lange lijnen**.
- De bouwhoogte is hier minder kritisch, omdat deze in verhouding tot de lange lijnen altijd lager overkomt. (uitgezonderd de bebouwing nabij de Linge)
- **Horizontale lijnen** domineren het silhouet van de gebouwen + geleding bouwmassa's + gevels. De plint van de gebouwen is donkerder van kleur en de top van de gebouwen zijn helder als de lucht. Lichtlijnen kunnen een interessante toevoeging zijn.
- De **architectonische uitstraling** is sober, eenduidig, strak en verzorgt. Tegenover het stationsplein is een meer hoogwaardige en verfijnde uitstraling gewenst. Een samenhangende, zo groen mogelijke **inrichting en afscheiding van het voorterrein** bepaalt samen met de bebouwing de beeldkwaliteit (zie inrichting).
- M.b.t. FruitMasters is het aanzicht op de **hoek van de Deilseweg** het belangrijkste. Middelen voor verfijning van de architectuur kunnen beter hier worden ingezet, dan op het nieuw te bouwen deel ten noorden hiervan. Bij het nieuwe deel gaat het vooral om een heldere hoofdlijn.
- **Reclame**, opschriften en logo's worden opgenomen in het architectuurbeeld en kunnen een toegevoegde waarde hebben voor de beleving vanuit de trein.
- Er zijn nauwelijks mogelijkheden om bedrijfsprocessen te tonen. Wel waar mogelijk de functie en/of constructie van het gebouw laten spreken. Het **verhaal van de fruitteelt** zou op de gevel van het hoekgebouw of via beeldende kunst in de openbare ruimte vertelt kunnen worden. Bijvoorbeeld een kleine windturbine met de vorm van een appel of een appel en een peer.
- Voor middendeel van Fruitmasters uitgaan van één **bouwhoogte**: 12 of 15 meter met plaatselijk 23 meter (terug liggend). Extra hoogte is hier denkbaar, mits totale footprint van bebouwing verminderd (of de totale gebouwinhoud gelijk blijft). Dit kan ruimtelijke kwaliteitswinst opleveren als hierdoor bijvoorbeeld bedrijfsterrein langs de Linge kan transformeren in landschap.
- De bebouwing van de conservenfabriek verdient een **meer kwalitatieve uitstraling**, zoals hierboven omschreven. De schoollocatie op de hoek met de Tunnelweg heeft nu wel een aantrekkelijke en groene uitstraling.



Huidige bedrijfsgebouwen langs spoorzone



Overgang P&R terrein naar bedrijfsterrein FruitMasters



P&R-terrein vanaf talud spoorwegemplacement



Weinig samenhang in inrichting hoek FruitMasters bij stationsentree

Inrichting spoorzone:

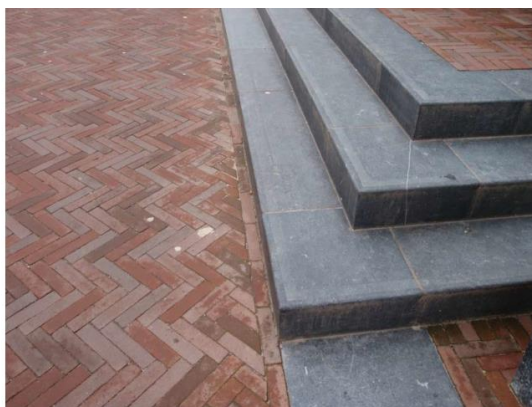
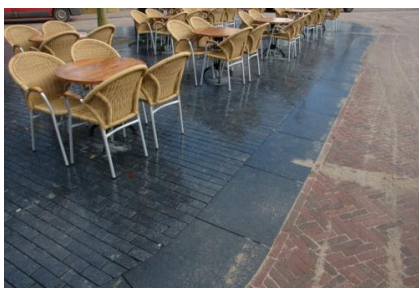
- De inrichting van het P&R terrein voldoet niet aan actuele eisen m.b.t. klimaatadaptatie en aantrekkelijke spooromgeving (Zie o.a. het Landschapsplan voor het Spoor, Spoorbouwmeester). Streven is **het stenige P&R terrein te vergroenen**, waardoor ook de beeldkwaliteit verbetert. De mate van vergroening van het P&R terrein wordt afgestemd op de variatie in gebruikintensiteit, die hoger is nabij de stationsentree en lager op grotere afstand daarvan.
- In het noorden ligt een kans om het **waterlandschap van de Linge ervaarbaar te maken**: visueel, maar misschien ook functioneel. Bijvoorbeeld door de haven als opstapplaats voor watersport te gaan gebruiken en/of een voetveer of -brug naar de overkant aan te leggen.
- Op de **overgang** tussen het **P&R-terrein** en het **terrein van Fruitmasters** liggen kansen voor vergroening en kwaliteitsverbetering. Inzet is om een **meer landschappelijke overgang** te maken, geen harde, groene rand. Inzet is het zicht over en weer te behouden, zodat het hoogwaardige bedrijf zich toont aan de reizigers. Dit vraagt om een nieuw ontwerp voor het dwarsprofiel op de overgang van P&R-terrein naar bedrijfsterrein tekening houdend met de beschikbare ruimte en belemmeringen.

Het parkeerterrein ligt wat hoger dan het bedrijfsterrein. Een beukenhaag langs de rand van de parkeervakken blokkeert nu het zicht over het bedrijfsterrein. Beter is de ruimte voor groen op openbaar en privéterrein hier samen te nemen en te voorzien van een meer natuurlijke vegetatie met lage struiken, waarin noodzakelijke hekwerken zijn opgenomen. Vervolgens kan een lange rij bomen diepte geven aan het aanzicht van de bedrijfsbebouwing en tegelijk beschutting bieden voor het parkeerterrein. Een bomenrij, die doorzicht biedt en voldoende maat heeft om de schaal van de bedrijfsgebouwen aan te kunnen.

- Spijlen **hekwerken** worden toegepast in donkere tint, in een zelfde kwaliteit als nu langs het terrein van FruitMasters staat.
- Het emplacement ligt weer hoger dan het parkeerterrein. De eerste ca. 10 meter van het emplacement worden nu niet gebruikt voor spoorse functies. Ook hier liggen kansen voor vergroening. Wellicht kan deze zone toegankelijk worden gemaakt voor recreatief gebruik.
- De **zuidelijke spoorzone** ter hoogte van conservenfabriek verdient een **hoogwaardige, beeldbepalende invulling en inrichting**. Hier ligt een ontwerpogave. Gedacht wordt aan **losse gebouwen in een groene setting**, mogelijk enkele markante appartementengebouwen. De functie zou iets moeten toevoegen aan de verblijfskwaliteit van de stationsentree. Een woonfuncties zou een aanvulling zijn, als hiervoor geen belemmeringen zijn in de zin van geluid of veiligheid.
- De zone loopt nu in het zuiden min of meer dood bij de **Tunnelweg**. Hier ligt een kans om voor langzaam een verbinding te maken over de Tunnelweg. Dit wordt zeker interessant als het gebied aan de overkant zou verstedelijken.



Spoorbeeld Landschapsplan Beplanting in het reisdomein (foto Bosch Slabbers)



BEOOGDE KWALITEIT

Masterplan Stationsomgeving

De kant van de Linge en de Voorvliet

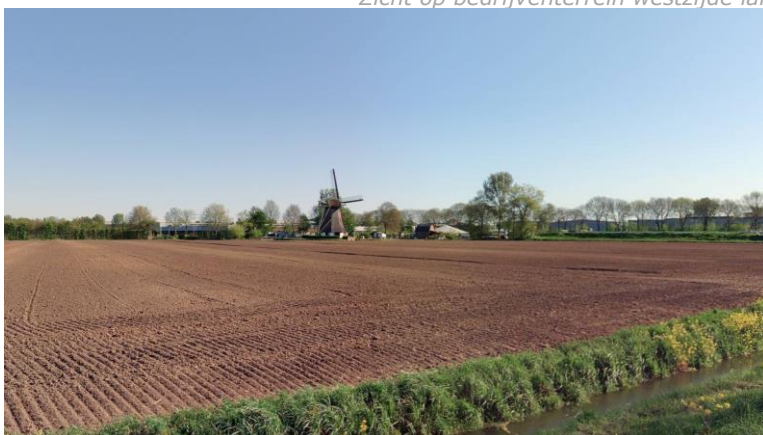
- Vanaf de Linge, vanaf de overkant van de Linge en vanaf het landschap ten westen van de Voorvliet ervaart men zo min mogelijk van het bedrijfsterrein. Aan de kant van de Linge gaan de **bedrijfsgebouwen en terreininrichting schuil achter beplanting**. De hoogte van de bebouwing is beperkt (maximaal 10 meter).
- De landschappelijk ingerichte **oeverzone nu relatief smal**. Wellicht kan deze in de toekomst worden verbreed als men er in slaagt de footprint van bedrijfsbebouwing te verminderen. In de driehoekige punt van het bedrijfsterrein bij het haventje en het dorp Tricht is de meeste kwaliteitswinst te behalen.



Fruitmasters vanaf de overkant van de Linge



Zicht op bedrijventerrein westzijde langs Voorvliet vanaf Oostereind



Zicht op bedrijventerrein westzijde langs Voorvliet vanaf N327

