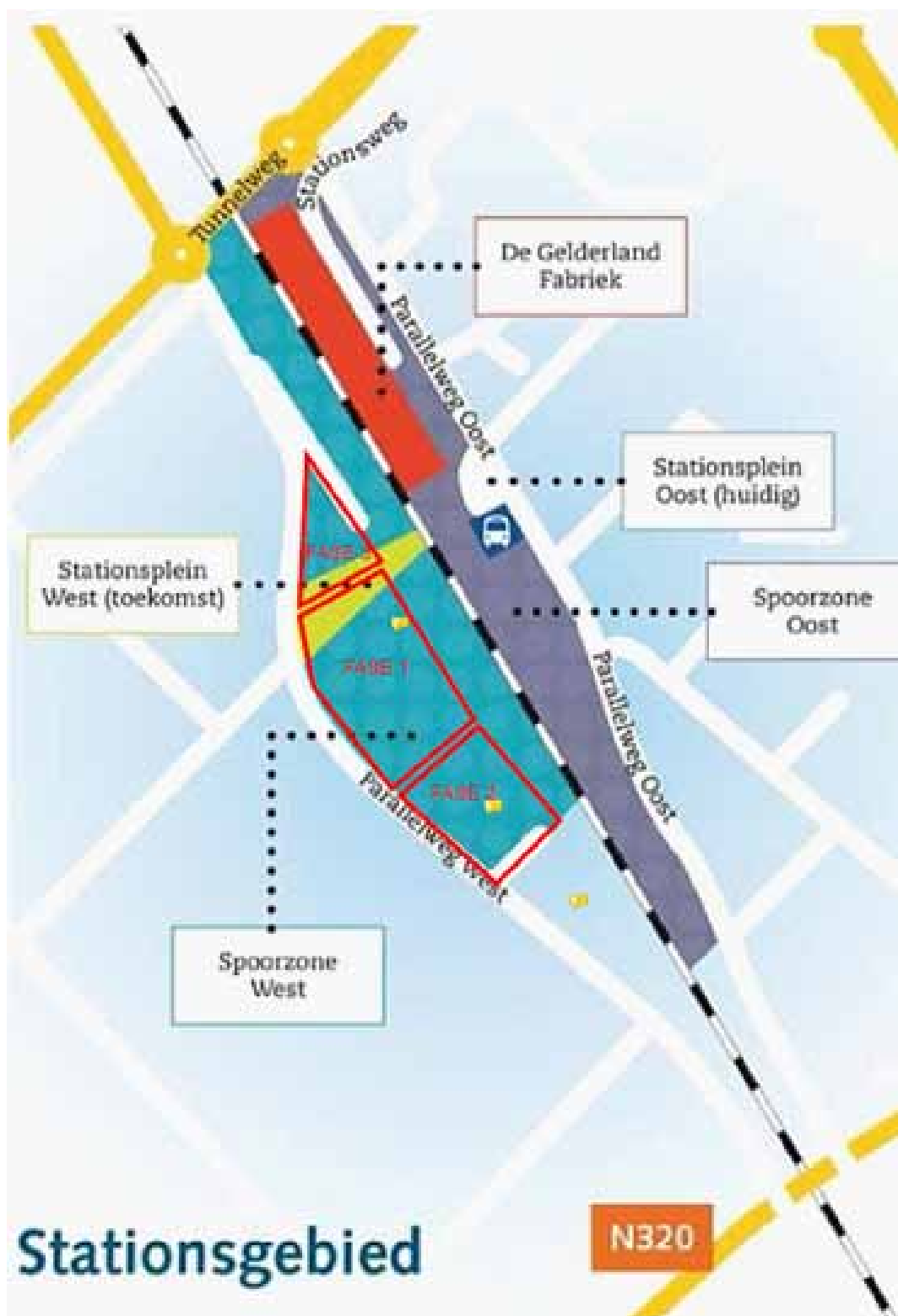


Spoorzone West, Culemborg

Beeldkwaliteitplan, definitief



januari 2014



Figuur 1: Kaart plangebied en fasering

Spoorzone West, Culemborg

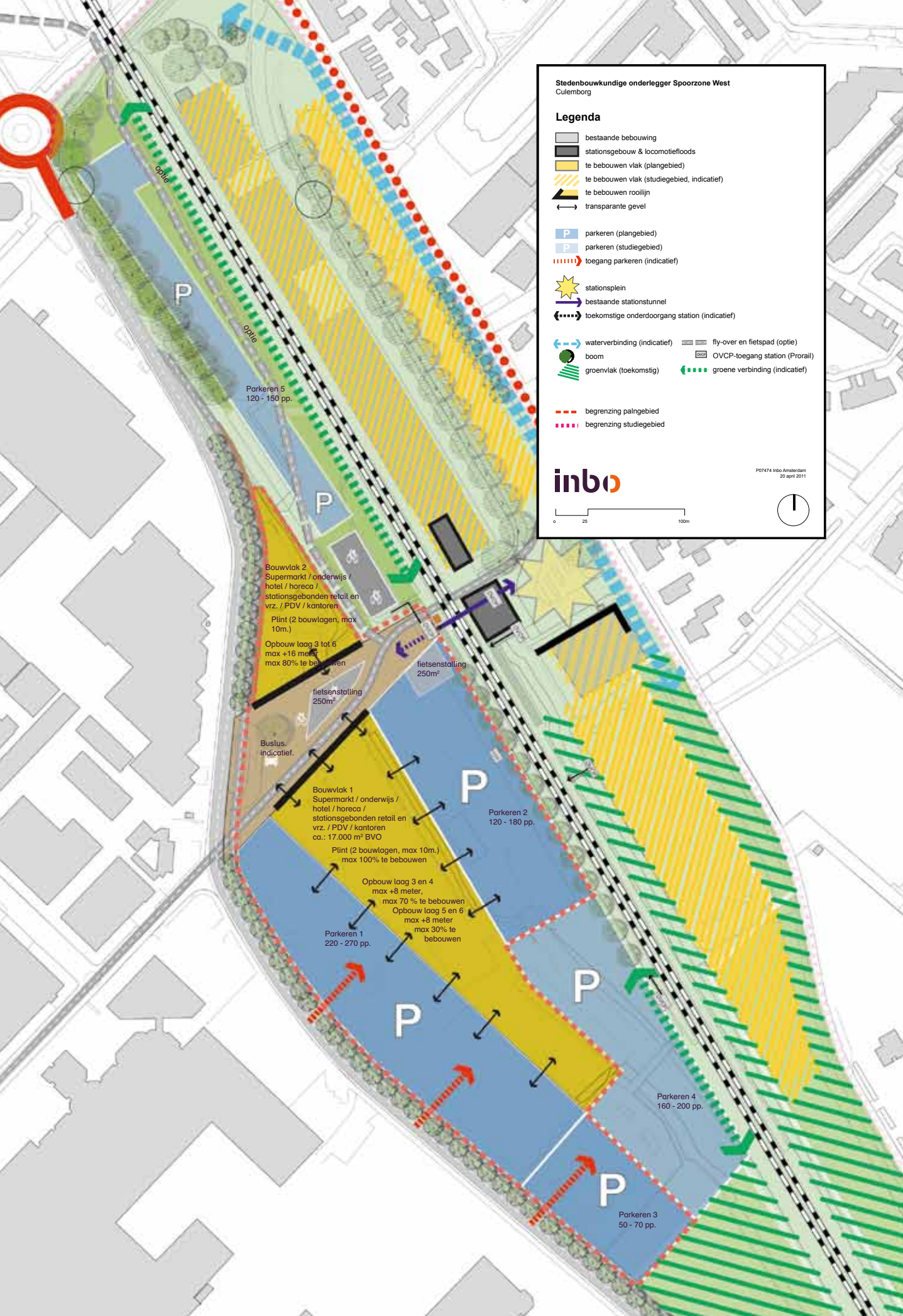
Beeldkwaliteitplan

Het beeldkwaliteitsplan is een aanvulling op het bestemmingsplan en vormt mede de basis voor de te ontwikkelen bouwplannen. In het beeldkwaliteitsplan zijn randvoorwaarden opgenomen voor de inrichting van de wegen en het groen, de overgang van privé-gebied naar openbaar gebied, maar óók voor de architectonische vormgeving van de te bouwen gebouwen. Aspecten die in het beeldkwaliteitsplan aan de orde komen betreffen de beleving van de openbare ruimte, de architectonische kwaliteit.

Ontwikkeling Spoorzone

De volgende punten zijn de algemene kaders waarbinnen de ontwikkeling plaats moet vinden:

- De gemeente Culemborg wil een veilige en prettige stad zijn om in te wonen, te werken en te recreëren. De gemeente stelt daartoe burger en samenleving centraal in haar dienstverlening.
- Het plan dient de leefbaarheid te vergroten en moet stedenbouwkundig goed worden ingepast, rekening houdend met de bebouwing en waarden in de directe omgeving.
- Het plan heeft specifiek tot doel om de bereikbaarheid en mobiliteit te verbeteren, de sociale veiligheid in de spoorzone te verbeteren en het gebied een kwalitatieve impuls te geven.
- Stimuleren van het gebruik van OV door versnellen, verdichten en veraangename van het stationsgebied.
- De westzijde van het spoor is vooral gericht op 'zakelijke' functies (gemengd gebied, overgang tussen industrie en stad), de oostzijde is meer 'stads'.
- In het gebied wordt ingezet op duurzaam ruimtegebruik. Hieronder wordt onder andere verstaan; flexibele bouw (bv. meervoudige functies binnen bouwvolumes en flexibele fasering) en meervoudig ruimtegebruik.



Stedenbouwkundige onderlegger Spoorzone West
Culemborg

Legenda

- bestaande bebouwing
- stationsgebouw & locomotiefloods
- te bebouwen vlak (plangebied)
- te bebouwen vlak (studiegebied, indicatief)
- te bebouwen rooilijn
- transparante gevel
- P parkeren (plangebied)
- P parkeren (studiegebied)
- toegang parkeren (indicatief)
- stationsplein
- bestaande stationstunnel
- toekomstige onderdoorgang station (indicatief)
- watervverbinding (indicatief)
- boom
- groenvlak (toekomstig)
- fly-over en fietspad (optie)
- OVCP-toegang station (Prorail)
- groene verbinding (indicatief)
- begrenzing palangebied
- begrenzing studiegebied

inbo

PGT474 inbo Amsterdam
20 april 2011

0 25 100m



Parkeren 5
120 - 150 pp.

Bouwvlak 2
Supermarkt / onderwijs /
hotel / horeca /
stationsgebonden retail en
vrz. / PDV / kantoren
Plint (2 bouwlagen, max
10m.)
Opbouw laag 3 tot 6
max +16 meter
max 80% te bebouwen

fietsenstalling
250m²

Buslus.
indicatief.

Bouwvlak 1
Supermarkt / onderwijs /
hotel / horeca /
stationsgebonden retail en
vrz. / PDV / kantoren
ca.: 17.000 m² BVO
Plint (2 bouwlagen, max 10m.)
max 100% te bebouwen

Opbouw laag 3 en 4
max +8 meter,
max 70 % te bebouwen
Opbouw laag 5 en 6
max +8 meter
max 30% te bebouwen

Parkeren 1
220 - 270 pp.

Parkeren 2
120 - 180 pp.

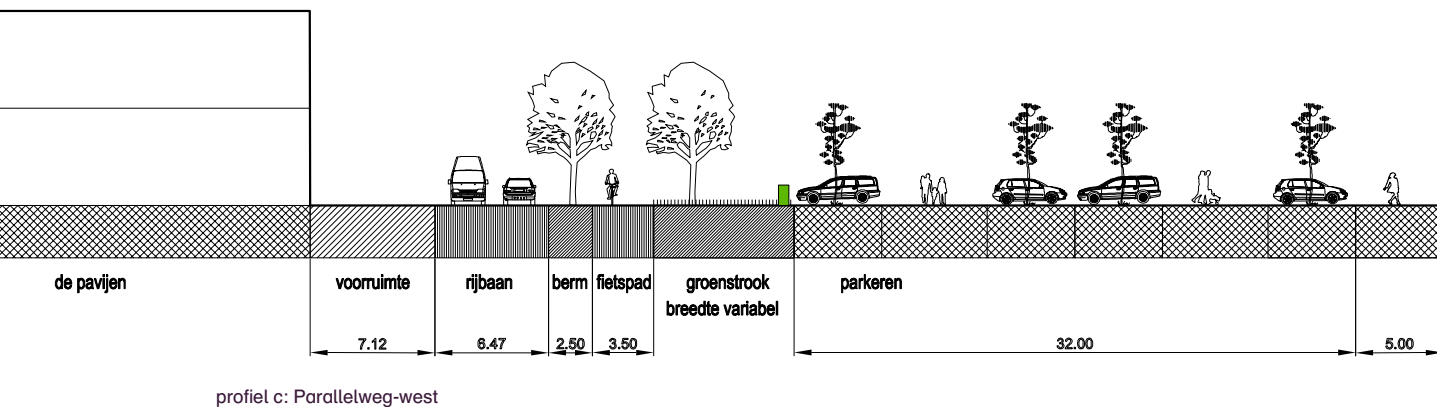
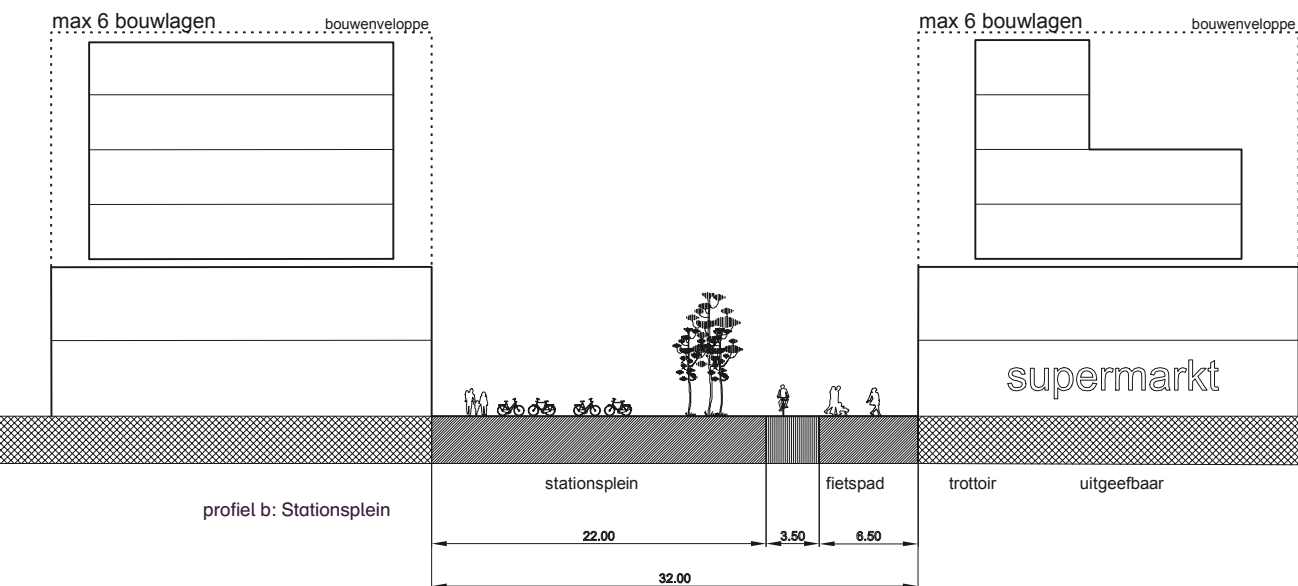
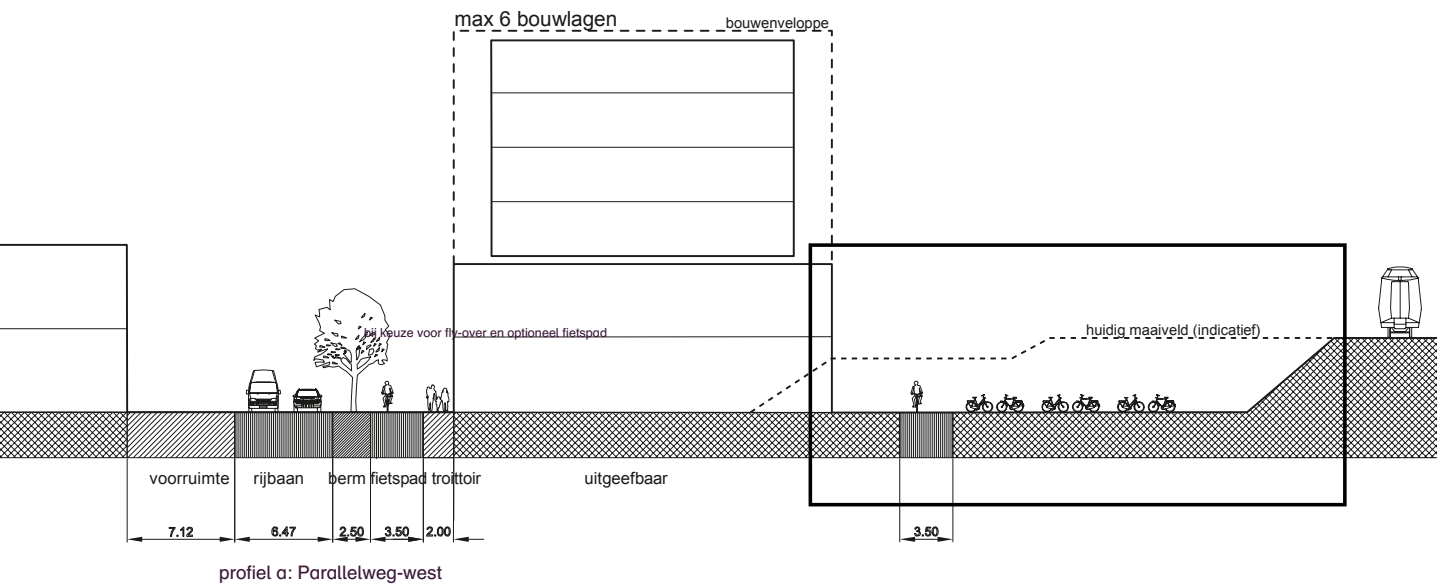
Parkeren 4
160 - 200 pp.

Parkeren 3
50 - 70 pp.

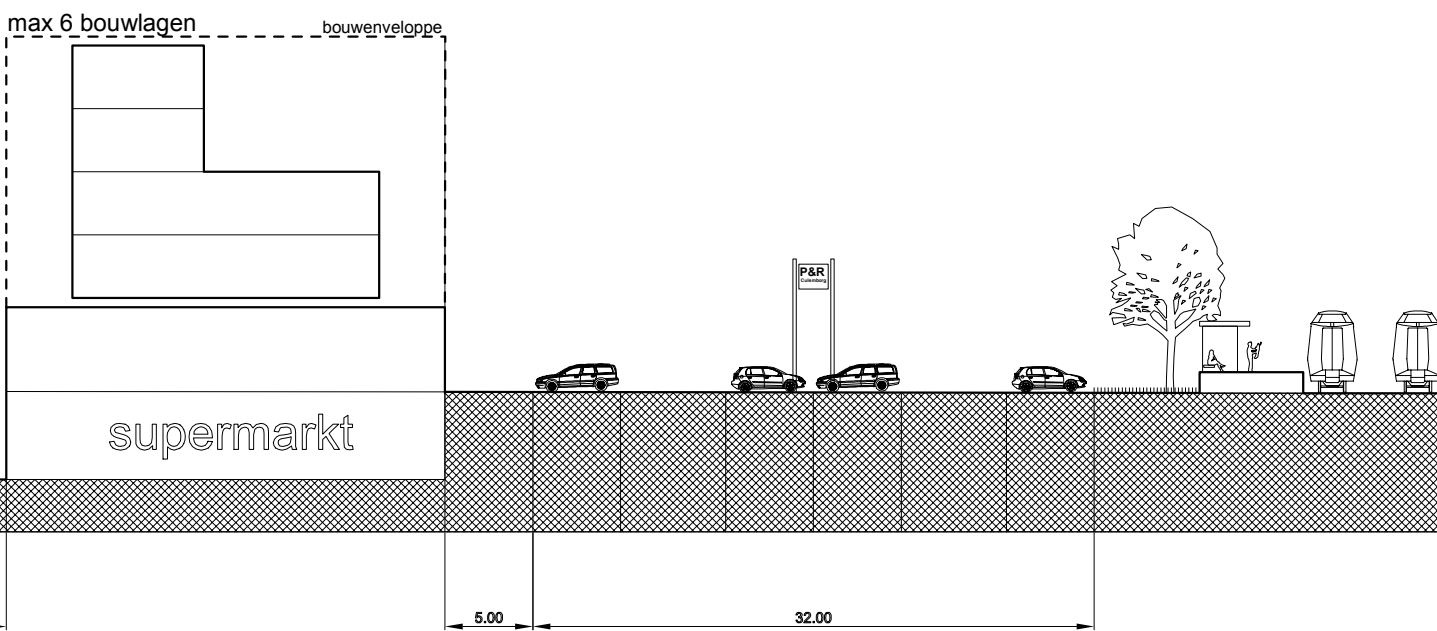
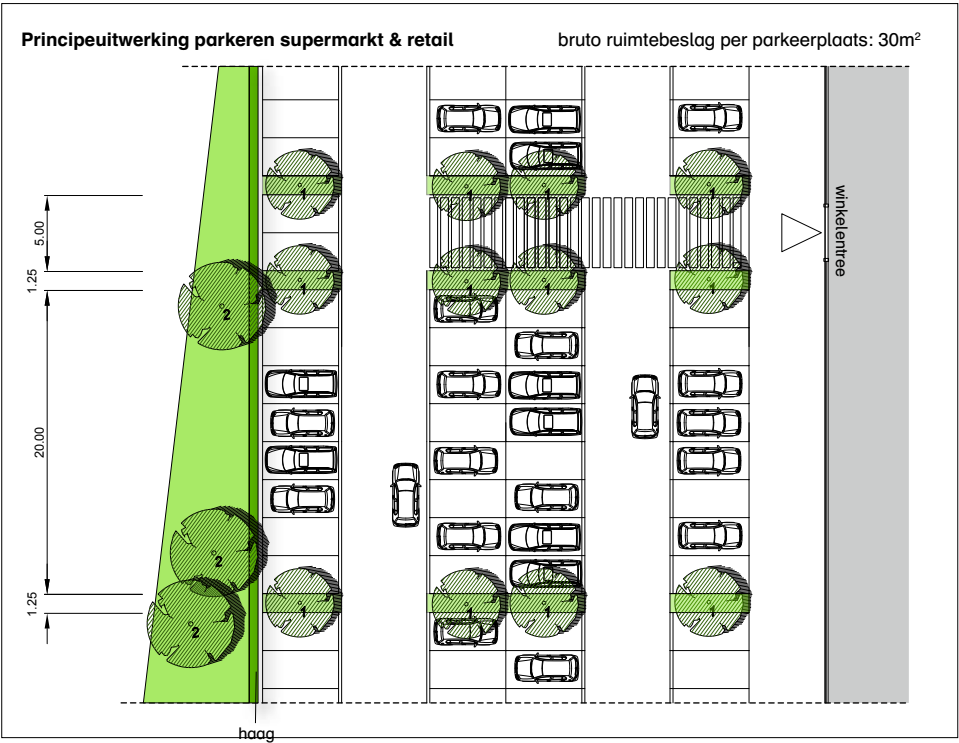
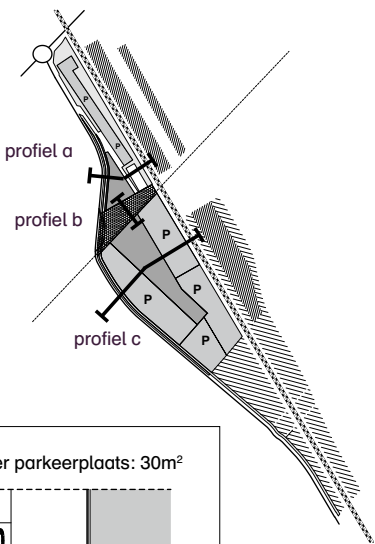
De ontwikkeling

Gezien de locatie, de plannen en de functies die er komen zal het gebied van fase 1 en 2 zoveel mogelijk multifunctioneel gebruikt worden. In fysieke zin betekent dit dat veel functies gestapeld zullen worden en gebruik gemaakt gaat worden van meerdere 'maaivelden'. Gezien de huidige vraag naar grootschalige detailhandel zal dit de gehele plint aan de westzijde en de plint op de zuidzijde op +1 (talud) vullen. Hiermee komen de overige functies, die geen publieke toegang of ruimte nodig hebben, op laag +1 en hoger. De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Accent met kleinschalige stationsgerelateerde winkels aan plein en spoorzijde.
- Accent van grotere winkels (zoals de supermarkt) op het zuiden met plinten aan de west en oostzijde op het talud.
- Uitgangspunt is dat alle functies op alle lagen kunnen plaats vinden; In de praktijk zal dit leiden tot PDV op laag 0 en 1 en het overige programma zoveel mogelijk op laag 1 of hoger. Het overig programma kan gaan bestaan uit kantoren, commerciële en maatschappelijke dienstverlening, horeca en maatschappelijke voorzieningen.



Profielen





Referentie 1 : Heldere Volumes



Referentie 2 : Aansluiten bij omgeving



Referentie 3: Plint is strak en transparant

Criteria

Het stationsgebied vormt de poort naar Culemborg, hierbij past een representatieve uitstraling. De grote diversiteit aan functies in en rond het plangebied zullen zorgen voor (toevallige) ontmoetingen. De openbare ruimte biedt hier ook ruimte aan, als aangenaam verblijfsgebied. Het gebied heeft ook een belangrijke doorgangsfunctie; verplaatsingen binnen het plangebied verlopen ontspannen en veilig. De overstap op andere vervoersmodaliteiten moet dan ook overzichtelijk en efficiënt zijn. Om deze aspecten te kunnen duiden in sfeer en ambitie zijn de volgende uitgangspunten bepaald.

Bouwmassa

Ten aanzien van de bouwmassa is in het Bestemmingsplan de volgende uitgangspunten opgenomen ten aanzien van de bouwmassa:

- Fase 1 en 2; Bebouwingspercentages conform Onderlegger GD:
 - o Laag 1 en 2 (max 10 meter) 100% te bebouwen.
 - o Laag 3 en 4 (max 8 meter) 70% te bebouwen.
 - o Laag 5 en 6 (max 8 meter) 30% te bebouwen.
- Fase 3; Bebouwingspercentages conform Onderlegger GD-U:
 - o Laag 1 en 2 (max 10 meter) 100% te bebouwen.
 - o Laag 3 tot 6 (max 16 meter) 80% te bebouwen.

De massa van de bebouwing zal per fase als één volume gerealiseerd worden met het accent qua volume aan het stationsplein. Zodoende sluit de bebouwing in bouwmassa aan bij de omliggende bebouwing aan de westzijde van de Spoorzone. Er wordt uitgaan van:

- Overwegend aaneengesloten bebouwing, in ieder geval aan beide bebouwingszijden van het stationsplein;
- De plinten (laag 1 en 2) bestaat uit strakke bebouwingsrooilijn met een minimaal aantal sprongen voor ingangen en logistiek;
- Het bouwen in de voorgevelrooilijn;
- De begane grondverdieping extra hoogte geven in verband met situering van commerciële en of publieke functies;
- Heldere volumes die qua schaal aansluiten bij die van de omgeving (referentie 1 en 2).

Architectonisch thema

Het architectonisch thema is sterk afhankelijk van de architect die de verschillende fasen gaat ontwerpen maar zal moeten voldoen aan de volgende uitgangspunten:

- Functioneel en doelmatig: De vorm volgt uit de functie van het gebouw.
- Modern: Hedendaagse architectuur.
- Flexibel: Duurzame architectuur waardoor het kan anticiperen op groei/ krimp van functies en hergebruik in de toekomst met mogelijk een andere functie.
- Eenheid maar diversiteit in onderdelen: Eenheid maar wel uiting van de verschillende gebruikers in de architectuur.



Referentie 4 : Wervend levendig aanzicht



Referentie 5 : Verschil in programma



Referentie 6 : Dubbelhoge plint



Gevelcompositie en plasticiteit

Ten aanzien van de gevels zijn de volgende uitgangspunten bepaald:

- horizontale oriëntatie van de gevel van de plint en verticaal voor de lagen er boven om de hoogte van het gebouw optisch te benadrukken.
- Gesloten en strakke gevel (referentie 3).
- Op het terugplaatsen van de gevel na laag 2 na, afwisseling in hoogte en diepte op de opvolgende lagen (referentie 6).
- Reclame/Belettering moet in harmonie met het gebouw worden gerealiseerd. Dit dient in de gevel te worden opgenomen. Uitstekende elementen groter dan 40 cm zijn niet toegestaan.
- De plint is strak, transparant en uitnodigend en straalt eenheid uit in materiaal- en kleurgebruik, de lagen er boven +2 kunnen afwisselend zijn (referentie 3).
- Geen blinde gevels aan het openbaar (verblijfs)gebied.
- Een afwijkende opzet van de boven- of toplaag, bijvoorbeeld door terugplaatsing, overkraging (referentie 7), geprononceerde dakranden en/of een afwijkende gevelbehandeling (referentie 6).
- Hoofdtoegangen verdienen een extra accent in het gevelbeeld.
- Aandacht geven aan een wervend en levendig aanzicht, ook tijdens de avonduren en de nacht. Dit geldt met name voor de bebouwing rondom het stationsplein (referentie 4).
- De tweede laag van de plint bevat niet noodzakelijkerwijs hetzelfde programma als de begane grond (referentie 5).
- De ambitie is een stedelijke en hoogwaardige uitstraling, grote dichte geveloppervlakten dienen voorkomen te worden:
 - o Voor de plinten (laag 1) aan het stationsplein dient het aandeel gevelopeningen minimaal 60% van het totale oppervlak te zijn.
 - o Voor de overige plinten (laag 1 en 2) geldt een percentage gevelopening van minimaal 20%.
 - o De opbouw (laag 3 en hoger) geldt een percentage gevelopening van minimaal 20%.



Figuur 7: Overstekken



Referentie 08: Trappen en talud



Referentie 09: Onderhoudsvrij en groen talud



Referentie 10: Fietsenstalling



Referentie 11: Parkeren



Referentie 12: verblijfskwaliteit is ontspannen



Referentie 13: Uitnodigend en transparant

Materialisatie & Kleurgebruik

Voorkomen dient te worden het plangebied een bedrijventerreinachtige uitstraling krijgt. Grote monotone, ongedifferentieerde gevelvlakken mogen niet voorkomen. Laagwaardige plaatmaterialen worden niet toegepast.

Openbare ruimte:

De openbare ruimte is een belangrijke structuurdrager en structuurvormer in de Spoorzone. Een sterke heldere en eenduidige openbare ruimte draagt bij aan een eigen identiteit, de samenhang en de leefbaarheid van het gebied. De openbare ruimte staat niet op zich zelf, maar heeft een relatie met de bebouwing en de infrastructuur. De spoorzone moet als een eenheid met een eigen tijdsbeeld herkenbaar zijn en ruimte en functioneel goed verbonden zijn met het omringend gebied. De openbare ruimte moet hoogstedelijkheid uitstralen met de voorpleinen als middelpunt. Er zal aandacht besteed worden aan een fraaie beëindiging van het plein langs de Parallelweg West door een kwalitatief hoogwaardige bushalte of een markante boom.

Om dit te bereiken wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Als basishouding bij het ontwerpen van inrichtingsplannen geldt samenhang en eenvoud.
- Groene zone langs de zijde van de spoorlijn om het groene karakter van de spoordijk te versterken.
- Het talud tussen de gebouwen en het station en de tunnels is integraal onderdeel van het stationsplein en de gevels van de gebouwen. De taluds zijn ontspannen, groen en open vormgegeven om zoveel mogelijk ruimte te creëren rondom de tunnelopeningen. Daarnaast worden er uitnodigende trappen gerealiseerd om consumenten naar de plint op het talud te trekken (referentie 8&9).
- Het parkeren is gebruiksvriendelijk met groene accenten (referentie 11).
- Materialisering parkeren:
 - o Betonklinkers (voorkeur) (referentie 11).
 - o Asfalt.
- Dimensionering van de standaard parkeervakken:
 - o 2,40 meter breed x
 - o 5,00 meter diep. Haaks parkeren en met een rijbaan van 6,00 meter (vanwege tweerichtingsverkeer).
- Belijning kan bestaan uit:
 - o Lijnen van witte betonklinkers.
 - o Wegenverf.
- Groen wordt toegepast als terreinafscheiding en als extra groen op de parkeerplaats:
 - o Soort groenvoorziening bij voorkeur Beukenhaag.
 - o Hoogte van de groenvoorziening maximaal 1,20 meter (vanwege zichtlijnen en hoogte auto (1,40 meter)).
 - o Dikte van de groenvoorziening circa 40-90 cm.
 - o Ten aanzien van de openbare ruimte geldt het 'Programma van Eisen Openbare Ruimte Gemeente Culemborg d.d. 16 maart 2012'.
- De fietsenstalling is doelmatig, functioneel en comfortabel (niet overdekt) (referentie 10).

Inbo

Gaasterlandstraat 5

Postbus 967

1000 AZ Amsterdam

T 020 421 24 22

E amsterdam@inbo.com

contactpersoon: Menno Moerman

Datum

januari 2014

inbo