

Gemeente Culemborg

# Stationsomgeving Culemborg

## Ontwikkelstrategie

### Masterplan



Versie 29 mei 2024

## Colofon

**Opdrachtbeschrijving:** Ontwikkelstrategie Stationsomgeving Culemborg

**Opdrachtgever:**

**bestuurlijk**

Portefeuille Ruimte

M. Wichgers (wethouder)

**ambtelijk**

Programma Stationsomgeving

S. Bosman (programmaregisseur)

**Opdrachtnemer:**

**procesmanager**

B. Vellinga

**auteur(s)**

B. Vellinga, J. Kraan, P. Schinkel

**Zaaknummer:**

GZDGCB 1427640/1436655

**Versie:**

concept d.d. 10 april 2024

**Openbaarheid:**

De informatie in deze rapportage is openbaar.



## INHOUDSOPGAVE

|           |                                                                   |           |
|-----------|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>INLEIDING .....</b>                                            | <b>4</b>  |
| 1.1       | HOE KUNNEN WE HET MASTERPLAN UITVOEREN .....                      | 4         |
| 1.2       | LEESWIJZER .....                                                  | 4         |
| <b>2.</b> | <b>DE ONTWIKKELSTRATEGIE.....</b>                                 | <b>5</b>  |
| 2.1       | KOERS HOUDEN VAN GROF NAAR FIJN .....                             | 5         |
| 2.2       | GRONDBELEID .....                                                 | 6         |
| 2.2.1     | Rolneming gemeente .....                                          | 6         |
| 2.2.2     | Transitie- en transformatieplan.....                              | 9         |
| 2.3       | COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE .....                                | 10        |
| 2.4       | RUIMTELIJK EN PLANOLOGISCH KADER.....                             | 11        |
| 2.4.1     | Een korte terugblik: Genomen stappen tot nu toe.....              | 11        |
| 2.4.2     | Omgevingsplan en BOPA's als nieuwe planologische procedures ..... | 12        |
| 2.5       | FINANCIËLE KADERS.....                                            | 13        |
| 2.6       | NIEUWE BUSINESSCASES ENERGIE EN MOBILITEIT .....                  | 14        |
| 2.6.1     | Energie .....                                                     | 14        |
| 2.6.2     | Mobiliteit .....                                                  | 15        |
| 2.7       | FASERING .....                                                    | 16        |
| 2.8       | KADER STELLING, ONTWIKKELPROCES .....                             | 22        |
| <b>3.</b> | <b>SAMENVATTING .....</b>                                         | <b>23</b> |

# 1. INLEIDING

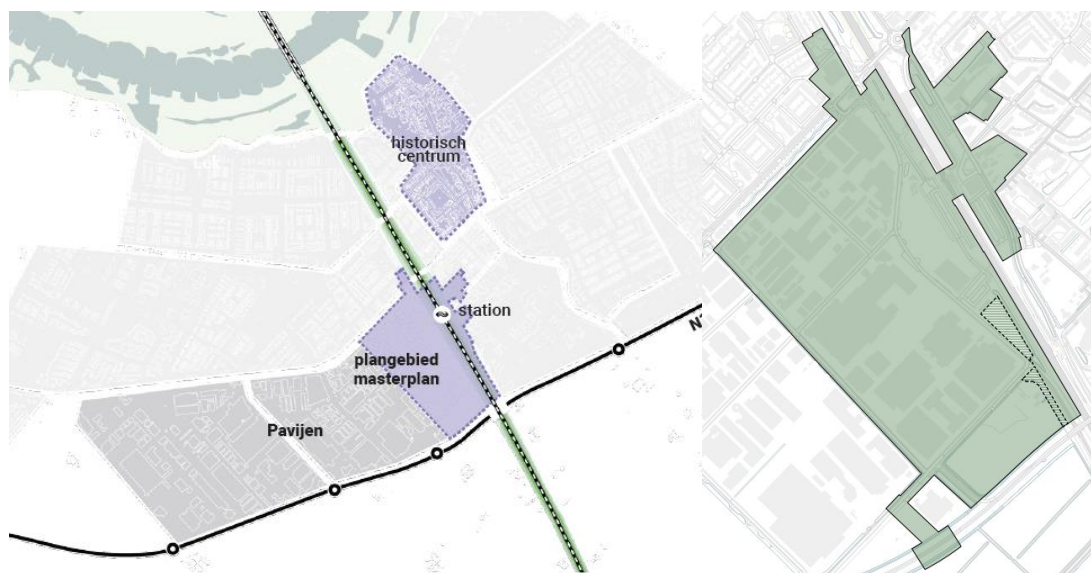
## 1.1 HOE KUNNEN WE HET MASTERPLAN UITVOEREN

Het Masterplan Stationsomgeving heeft betrekking op het projectgebied Stationsomgeving (zie figuur 1). De stationsomgeving van Culemborg wordt een groene, autoluwe en stedelijke wijk. U kunt hier alles over lezen in het hoofddocument van het Masterplan.

Voorafgaand aan het Masterplan is de Structuurvisie Stationsomgeving vastgesteld in maart 2022. Hierin zijn de ambities voor de nieuwe wijk geformuleerd, inclusief een set basisprincipes voor diverse thema's als wonen, voorzieningen, groen, parkeren, etc. Bijlage bij de structuurvisie was de 'ontwikkelstrategie'. Daarin is globaal beschreven, met de kennis van dat moment en dus het globale uitwerkingsniveau, hoe de gemeente de structuurvisie naar de uitvoering wil brengen. In deze ontwikkelstrategie bij het masterplan, is dat weer verder uitgewerkt, met de kennis en inzichten van nu.

Een nadruk voor de ontwikkelstrategie ligt op het gebied aan de westzijde van het spoor, het deel van Pavijen. Daar zitten namelijk nog vele bedrijven met wie uiteenlopende afspraken nodig zijn over hun toekomst voordat er hier woningen kunnen komen. Met steeds meer inzicht wordt bekeken hoe tot realisatie kan worden gekomen. Ook aan de oostzijde, de stadskant, zal woningbouw plaatsvinden. Dat zullen meer losstaande projecten worden, zoals het project Houtvijver.

Deze ontwikkelstrategie heeft geen betrekking op de ontwikkeling van de Stationshub. Dit wordt in een apart traject uitgewerkt met NS, ProRail en de provincie Gelderland. Vanwege het grote belang van de langzaamverkeerverbinding bij het station voor het koppelen van de nieuwe woonwijk aan de bestaande stad, ligt dit traject vooraan in de fasering. Onderzoeken met deze partijen naar de mogelijkheden om hier invulling aan te geven zijn gestart.



*Figuur 1. Plangebied Stationsomgeving*

## 1.2 LEESWIJZER

In de ontwikkelstrategie wordt ingegaan op de volgende onderdelen:

- Grondbeleid: actieve of faciliterende rol gemeente
  - Wet voorkeursrecht gemeenten gevestigd op een deel van Stationsomgeving
  - Transitie en transformatieplan
- Communicatie en participatie
- Ruimtelijk en planologisch kader:
  - RO-strategie Wro/Omgevingswet
- Financiële kaders:
  - Kostenverhaal strategie
  - (Voor)investeren waar nodig
- Nieuwe business cases:
  - Actieve rol van de gemeente bij onderdelen die de markt niet oppakt zoals parkeergebouwen, energievoorziening, etc.
- Fasering:
  - Ontwikkeling fase 1 komende 10 jaar
- Kaderstelling en proces
  - Spelregels voor ontwikkeling van verschillende deelgebieden.

## 2. DE ONTWIKKELSTRATEGIE

### 2.1 KOERS HOUDEN VAN GROF NAAR FIJN

De ontwikkelstrategie is een kapstok voor de uitwerking en realisatie van het masterplan Stationsomgeving. Waar de structuurvisie nog heel grof was, is het masterplan verder verfijnd. Het detailniveau van de ontwikkelstrategie past bij het detailniveau van het masterplan.

In het masterplan is de hoofdstructuur van bijvoorbeeld wegen en groengebieden vastgelegd. Ook is in dit 'model' te zien hoe de invulling van de ambities uit de structuurvisie per deelgebied kunnen worden ingevuld. Het masterplan is nog geen ontwerp. Per deelgebied kan de invulling nog veranderen, maar het geeft wel een goede richting voor het einddoel, hoe het geheel samenhangt en kan functioneren, en hoeveel en welke soort woningen en bedrijven in welke deelgebieden kunnen landen.

Na het masterplan wordt per deelgebied gewerkt aan nota's van uitgangspunten. Dat is weer een stap fijner.

De ontwikkelstrategie helpt de gemeente om een koers te houden en beslissingen te nemen. Toch kan de koers soms wijzigen. Er zijn namelijk diverse factoren van invloed op het proces van uitwerking en uitvoering, die ervoor zorgen dat een aan de voorkant bedachte strategie door de jaren heen zonder bijstellingen kan worden doorgezet. De hoofdopzet zal vaak wel overeind blijven, maar bijvoorbeeld de fasering zal moeten worden heroverwogen. Onderdeel is daarom het herijken en bijstellen van de ontwikkelstrategie. Hierbij enkele voorbeelden die van invloed kunnen zijn:

- > Aan de subsidie voor de realisatie van woningbouw zit een termijn. Als het initiatief van de markt op een locatie te lang uitblijft, moeten er keuzes worden gemaakt om te gaan ontwikkelen op locaties die mogelijk sneller zijn te realiseren.
- > De afspraken met bepaalde grondeigenaren over bijvoorbeeld verplaatsing komen niet vlot tot stand, waardoor er andere keuzes moeten worden gemaakt om sneller tot ontwikkeling te komen

- > Het economisch tij kan tegen zitten, waardoor andere keuzes nodig zijn om tot ontwikkeling te komen.



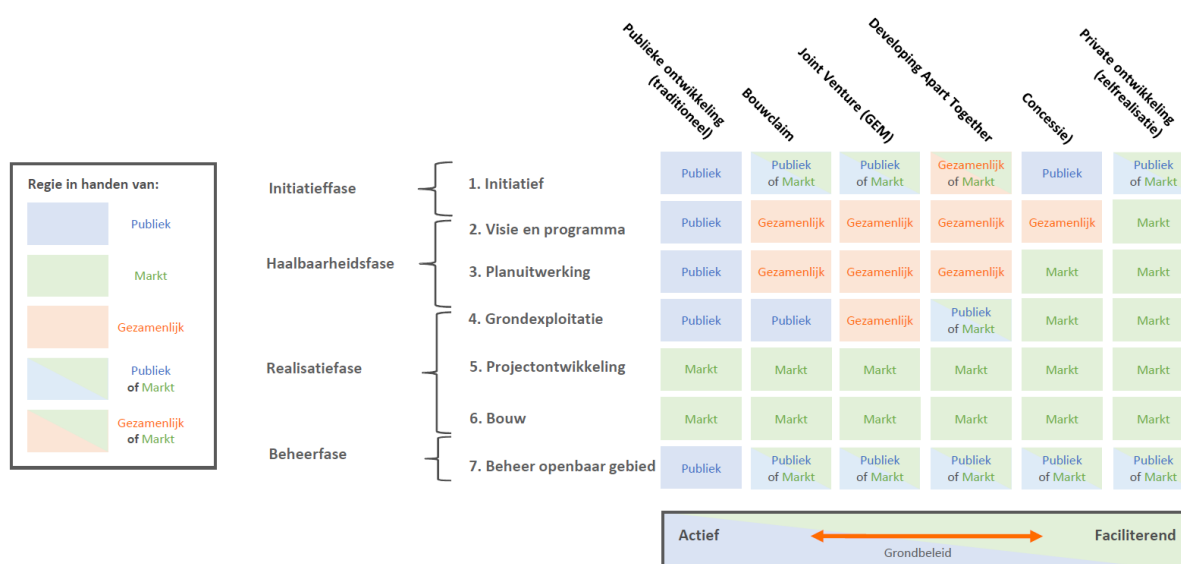
Figuur 2. proces uitwerken, herijken, bijstellen

De voortgang van de planvorming van de Stationsomgeving wordt tweemaal per jaar zowel inhoudelijk als financieel met de raad besproken en vastgesteld, in een eigenstandige 'planning en control' cyclus. Los daarvan stelt de gemeenteraad het de nota's van uitgangspunten en omgevingsplannen van de deelprojecten vast.

## 2.2 GRONDBELEID

### 2.2.1 Rolneming gemeente

Er zijn diverse manieren om als gemeente een rol te nemen in de samenwerking voor de omvangrijke ontwikkeling van de stationsomgeving. De samenwerkingsvormen verschillen in de mate van regie die meer bij de gemeente of bij de marktpartij ligt, of gelijk is verdeeld. In figuur 3 zie je de verschillende samenwerkingsvormen en de verdeling van de regie.



Figuur 3. De verschillende samenwerkingsvormen met typische regieverdeling

De samenwerkingsvorm heeft gevolgen voor sturing, risicoverdeling, rendement, capaciteit, etc. In figuur 4 hieronder is weergegeven hoe die verdeling er ongeveer uitziet.



*Figuur 4. Van links naar rechts: de mate publiek (P), of juist markt (M) die regie en verantwoordelijkheid hebben, maar dus ook risico lopen. Links hoge mate van regie, verantwoordelijkheid en risico bij publiek (P). Rechts hoge mate van regie, verantwoordelijkheid en risico bij markt (M).*

In enkele sessies met een gerenommeerd bureau is de best passende situatie voor de gemeente geanalyseerd in de stationsomgeving. De volgende constatering werden gedaan:

- In een groot deel van het plangebied is de eigendomsstructuur versplinterd.
- Er zijn enkele grondeigenaren die over de slagkracht beschikken om tot ontwikkeling te komen.
- De gemeente heeft in het hart van de ontwikkeling een relatief grote positie in eigendom. Verder beschikt de gemeente over een kleine positie aan de noordelijke rand van het gebied, en heeft de gemeente WVG gevestigd op een aantal locaties.
- De ontwikkeling van een aantal deelgebieden wordt bemoeilijkt door hindercirkels.
- De gemeente heeft behoefte aan sturing en regie om de ontwikkeling op gang te brengen en is bereid te investeren in de verwerving van essentiële posities en de verplaatsing van bestaande functies.
- Tevens investeert de gemeente in (bovenplanse) infrastructuur.
- De gemeente wil de kosten van de benodigde verwervingen en de infrastructurele opgaven kunnen verhalen op de ontwikkeling.
- Vanwege de lange doorlooptijd en relatief grote schaal vraagt de ontwikkeling veel van de ambtelijke en financiële capaciteit van de gemeente.
- Overige risico's wil de gemeente zo veel mogelijk beperken door de verdere invulling van deelgebieden over laten aan marktpartijen zodra de ontwikkeling eenmaal op gang is.

De behoefte aan sturing en regie varieert sterk per deelgebied. De ambtelijke en financiële capaciteit vanwege de schaal van de ontwikkeling staat daardoor onder druk. Sturing en regie moeten daarom hand in hand gaan met het beperken en spreiden van risico's. Het 'Developing Apart Together' samenwerkingsmodel is daarom de meest passende vorm voor de ontwikkeling.

Dit noemen we ook wel situationeel grondbeleid. Dit past goed bij het vastgestelde gemeentelijk grondbeleid wordt de regievoerende-faciliterende rol van de gemeente, dat als voorkeursrol is

omschreven: waar het kan pakt de markt het op, waar het moet kan de gemeente een actieve rol aannemen.

In het kort zijn de voordelen en nadelen van Developing Apart Together:

Voordelen:

- Ruimte voor uiteenlopende belangen, ambities en competenties, in gebied met versnipperd eigendom
- Beperkte verwervingskosten
- Private eigenaren voeren eigen grondexploitaties over hun eigen gronden
- Geen zware governance-structuur
- Proceskosten gedeeld met ontwikkelaars

Nadelen:

- Beperkte sturingsmogelijkheden om private partijen tot ontwikkeling te brengen
- Looptijd kan extensief zijn; veel afstemming nodig (plannen en planningen)
- Substantiële proceskosten

Dit betekent dat er per deelgebied wordt bepaald welke rol en samenwerkingsvorm de gemeente het beste past. Als houvast worden hiervoor enkele uitgangspunten gebruikt:

1. Marktinitiatief

- Wanneer markt het initiatief zelf oppakt dan neemt de gemeente een faciliterende rol in.
- Voor deelgebieden waarop maatschappelijk programma moet komen en waarvoor marktpartijen geen initiatief tonen, neemt de gemeente een actieve rol in.

2. Sturing op fasering

- Voor locaties die essentieel zijn voor de integrale samenhang van een deelgebied en die achterblijven bij de ontwikkeling, kan de gemeente besluiten een actieve rol in te nemen om de samenhang te waarborgen.

3. Complexiteit:

- Voor deelgebieden waarvoor geldt dat complexe opgaven (grondbezit / sanering / verplaatsing bestaande functies) de ontwikkeling belemmeren, neemt de gemeente een actieve rol aan.

4. Capaciteit

- Grondbeleid wordt afgestemd met beschikbare ambtelijke capaciteit.



- Bij langdurige projecten (doorlooptijd o.b.v absorptievermogen) met een te groot beslag op capaciteit neemt de gemeente een faciliterende rol in.

#### 5. Rendement

- Afhankelijk van het gewenste maatschappelijke rendement kan de gemeente overwegen meer risico te dragen.
- Waar kansen liggen voor de gemeente om positieve grondopbrengsten te realiseren voert de gemeente actief grondbeleid.

Op een deel van de percelen binnen de Stationsomgeving is door de gemeente de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) gevestigd. Hierdoor heeft de gemeente het eerste recht op koop indien een eigenaar tot verkoop wil overgaan. Hiermee zorgt de gemeente voor grip op het plangebied en voorkomt het speculatie of verkoop voor nieuwe bedrijfsfuncties. Het doel is hiermee de regiefunctie van de gemeente te borgen. Dat wil niet zeggen dat de gemeente hier ook overal de actieve rol pakt.

De gemeente doet dit wel op het deelgebied van de fabriekshallen van Gispen. De gemeente kocht dit terrein, omdat dit een strategische centrale plek in het plangebied is, waar zij hoog kan inzetten op kwaliteit om direct een aantrekkelijk woonmilieu neer te zetten met een groot stadspark.

De grondeigenaren kunnen een beroep doen op zelfrealisatie, waarbij ze moeten aantonen dat ze bereid en in staat zijn om de beoogde bestemming te realiseren binnen de door de gemeente gewenste vorm van planuitvoering en planning. In zo'n geval neemt de gemeente een faciliterende rol in. Dit ligt voor de hand in bijvoorbeeld deelgebied Spoorzone West.

Bij de keuze voor een actieve rol zal de gemeente goed kijken naar de gemeentelijke middelen (zoals subsidies in het kader van de Woningbouwimpuls) en uiteraard het risicoprofiel van een eventuele actieve verwerving. Een eventuele verwerving voor een noodzakelijke verplaatsing van een bedrijf zal in de basis altijd minnelijk zijn. In een uiterst geval kan de gemeente als onderdeel van haar actieve grondbeleid, het instrument van onteigening inzetten op het moment dat de gemeente niet minnelijk tot overeenstemming komt over verwerving of zelfrealisatie.

#### **Samenvattend:**

De gemeente voert in de stationsomgeving situationeel grondbeleid: facilitair waar het kan, en actief waar het nodig is om de doelen te bereiken. Voor ieder deelgebied wordt die afweging opnieuw gemaakt.

### **2.2.2 Transitie- en transformatieplan**

Onderdeel van de actieve rol van de gemeente is het transitie- en transformatieplan voor het eventueel verplaatsen van bedrijven uit het deel van Pavijen I waar de Stationsomgeving gerealiseerd gaat worden. Hierbij worden de volgende stappen uitgewerkt:

- > In 2022 is het transitie- en transformatieplan Pavijen vastgesteld. Dit is een plan van aanpak voor de verplaatsing van bedrijven op Pavijen I met daarbij een verhuiscarrousel. In de verhuiscarrousel wordt alle vraag en aanbod van bedrijven bijgehouden, inclusief de bedrijven die mogelijk moeten verplaatsen. Er wordt hierbinnen gezocht naar de best mogelijke match.
- > Onderzoek naar kansen en mogelijkheden is een doorlopend proces:
  - a. De ontwikkelingen in het gebied actief gevolgd. Er worden gesprekken gevoerd met bedrijven op Pavijen I. Er zijn bedrijven waar een verplaatsing wenselijk of noodzakelijk is, en er zijn gesprekken met bedrijven die mogelijk kunnen blijven functioneren naast de beoogde toekomstige woningbouw. Er is veel dynamiek op het bedrijventerrein. Door goede contacten te onderhouden met ondernemers en met de KCB, kunnen de kansen worden gesignaleerd voor de bedrijven en daarmee benodigde verplaatsingen actief stimuleren of daarbij helpen.
  - b. Er wordt met makelaars, grondeigenaren en ontwikkelaars gezocht naar kansen en alternatieve locaties in Culemborg (binnen en buiten Pavijen). Daarbij wordt gekeken naar intensivering van het ruimtegebruik op kavels van bestaande bedrijven op Pavijen, leegstandsbeheer en verwerving. Er zijn nog beschikbare kavels op Pavijen V met prioriteit gereserveerd voor verplaatsingen vanuit de Stationsomgeving. Hiervoor is toewijzingsbeleid opgesteld. Daarin staat o.a. de prioriteit genoemd voor bedrijven die moeten of willen verplaatsen vanuit de Stationsomgeving. Ook de arbeidsintensiviteit is een criterium. Werkgelegenheid is belangrijk voor de gemeente. Logistieke functies (veel ruimtegebruik, weinig arbeidsplaatsen) hebben daarom een lage prioriteit.
  - c. De gemeente kan ook zelf een strategische grondaankoop doen buiten het projectgebied om bedrijven naartoe te verplaatsen vanuit de Stationsomgeving. Daarmee pakken de regie om sneller tot realisatie te komen. In 2022 kocht de gemeente met dit doel de locatie van Carrier aan de Beesdseweg 7. Voor de invulling ervan vinden intensieve gesprekken met bedrijven uit het plangebied.

#### Samenvattend:

- > De gemeente heeft een **actieve rol** in de verplaatsing van bedrijven. Ze blijft in gesprek met de ondernemers om de wensen in beeld te brengen en **zoekt actief** naar nieuwe locaties binnen Culemborg. Ze treedt verbindend op om de verhuiscarrousel tot uitvoering te brengen. Waar nodig onderzoekt de gemeente de mogelijkheden van **verwerving** van kavels ten behoeve van verplaatsing vanuit de Stationsomgeving en de inzet van andere instrumenten om verschuivingen mogelijk te maken.
- > De gemeente neemt een **actieve rol** in bij de communicatie naar de huidige bedrijven.

## 2.3 COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

Om het Masterplan uit te voeren is communicatie en participatie is een blijvende belangrijke factor. Er is onderscheid in communicatie en participatie voor:

### 1. *Projectgebied Stationsomgeving*

De gemeente communiceert actief met alle stakeholders om draagkracht te krijgen voor de Stationsomgeving en de uitwerking daarvan. Er worden verschillende doelgroepen onderscheiden. In de eerste plaats zijn dat de ondernemers uit het te transformeren gebied. Zij hebben

uiteenlopende vraagstukken. Sommigen moeten noodgedwongen verplaatsen, anderen zien een kans om zelf te ontwikkelen, weer anderen willen uitbreiden, en voor velen duurt het mogelijk nog 10-15 jaar voordat er iets gaat gebeuren.

Dat vraagt om regelmatige individuele gesprekken met in ieder geval de ondernemers die in de eerste fase geraakt worden door de plannen. Duidelijkheid voor iedere ondernemer is het belangrijkste, en de gemeente wil die graag geven zo gauw als die er is. Voor de bedrijven die in de eerste fase mogelijk 'geraakt' worden door de ontwikkeling zijn met vaste regelmaat gesprekken ingepland om de vinger aan de pols te houden, zodat de communicatielijn open blijft, ook als er even niks speelt.

2. *Heel Culemborg, organisaties en de gebruikers van de Stationsomgeving.*

Deze ontwikkeling heeft grote impact op de stad en haar inwoners. In een participatietraject hebben allerlei organisaties, stichtingen en groepen al meegedacht. En ook de inwoners van de stad hebben bijgedragen aan het masterplan. Dat is te lezen in het participatieverslag.

3. *Deelgebieden en projecten Stationsomgeving.*

Ontwikkellende partijen van de deelgebieden maken binnen dit bovengenoemde gemeentelijke kader een communicatie- en participatieplan en voeren dat uit. De gemeente zal hierop toezien en waar nodig ondersteunen vanuit haar blijvende binding -en daarmee verantwoordelijkheid- met de burger en ondernemer. Dat betekent dat straks de zittende bewoners inspraak hebben op de ontwikkeling ernaast. De gemeente zorgt voor afstemming tussen de projecten

4. *Bedrijven op Paviljoen II t/m V, buiten het te transformeren gebied.*

Zie H2.2.2

#### Samenvattend:

- > De gemeente heeft een **actieve rol** in de communicatie- en participatie met stakeholders in en buiten het projectgebied Stationsomgeving en stelt een overkoepelend communicatie- en participatieplan vast.
- > Initiatiefnemers hebben een **actieve rol** in de communicatie- en participatie met stakeholders bij hun eigen project en werken een projectspecifiek communicatie- en participatieplan uit. De gemeente **faciliteert** en voert regie in afstemming tussen de projecten.

## 2.4 RUIMTELIJK EN PLANOLOGISCH KADER

Het masterplan markeert een belangrijk moment in de ruimtelijke ontwikkeling van ons gebied, waarbij de overgang van de Wet ruimtelijke ordening naar de Omgevingswet wordt belicht, die per 1 januari 2024 is ingegaan. De Omgevingswet streeft naar een integrale benadering van de fysieke leefomgeving, waarbij verschillende aspecten zoals ruimte, water, milieu en natuur met elkaar worden verbonden.

### 2.4.1 Een korte terugblik: Genomen stappen tot nu toe

In aanloop naar vaststelling van dit Masterplan zijn de volgende planologische besluiten genomen:

- Voorbereidingsbesluit
- Structuurvisie

- Vestiging Wet Voorkeursrecht Gemeenten
- Bestemmingsplan

### *Vorbereidingsbesluit*

Op 20 mei 2021 heeft de gemeenteraad een voorbereidingsbesluit genomen, dat op 2 juni 2021 in werking is getreden. Dit voorbereidingsbesluit werd genomen binnen het kader van de Wet ruimtelijke ordening en had een duur van één jaar. Gedurende deze periode heeft het voorbereidingsbesluit invloed gehad op de ruimtelijke planning en ontwikkeling binnen ons gebied. Het bood de gemeente de mogelijkheid om planologische ontwikkelingen te bevriezen of te sturen, met als doel om te anticiperen op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en om te voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen zouden plaatsvinden voordat nieuw beleid kon worden vastgesteld.

### *Structuurvisie*

Op 9 maart 2023 is door de gemeenteraad de Structuurvisie Stationsomgeving met de aanmeldingsnotitie vormvrije MER (Milieu Effect Rapportage) door de gemeenteraad vastgesteld. Deze Structuurvisie bood de grondslag voor de vaststelling van het bestemmingsplan Pavijen I-IV (ged.), herziening milieucategorieën.

### *Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG)*

Voor diverse percelen waar de gemeente prijsopdrijvende speculatie wilde tegengaan, dan wel de regie wilde kunnen houden om de stap naar woningbouw te maken, legde zij de WVG. De gemeente heeft hier bij een eventuele verkoop het eerste recht van koop. Dat betekent niet dat de gemeente alles zal kopen, partijen kunnen bijvoorbeeld zelf gaan realiseren. De WVG wordt met de vaststelling van de ruimtelijke onderbouwing, de structuurvisie en vervolgens het masterplan, vanzelf verlengd.

### *Bestemmingsplan*

Het vastgestelde bestemmingsplan Pavijen I-IV (ged.), 'herziening milieucategorieën' ligt op dit moment bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State als gevolg van het ingestelde beroep tegen dit plan en wacht op behandeling. Op het moment van schrijven zijn de gesprekken gaande met betrokken partij(en) die beroep instelden, om tot een minnelijke oplossing te komen voordat het beroep bij de RvS zal dienen.

## **2.4.2 Omgevingsplan en BOPA's als nieuwe planologische procedures**

Het masterplan biedt een gedegen basis voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied. Om de functie wonen mogelijk te maken zal, naast dat bedrijf(-ven) met een hindercontour moeten verplaatsen, een omgevingsplan worden opgesteld. Een omgevingsplan is het instrument uit de Omgevingswet dat een gestructureerd kader biedt met een integrale afweging op alle beleidsterreinen voor een goede ruimtelijke ontwikkeling.

Het opstellen en doorlopen van een volledig omgevingsplan vergt een aanzienlijke tijd, o.a. door de diverse onderzoeken die ervoor gedaan worden, zoals bodemonderzoek, flora en fauna. We kennen deze ook van de voormalige bestemmingsplanprocedure. Het instrument is daarom minder geschikt voor situaties waarin snelheid vereist is.

Voor die situaties wordt gezien of er met een Buitenplanse Omgevingsplan Plan Activiteit (BOPA) kan worden gewerkt. Een BOPA is een meer flexibele en vereenvoudigde benadering van ruimtelijke planning. Dit instrument maakt het mogelijk om specifieke aspecten van een gebied snel aan te passen zonder de volledige procedure van een ontwerpplan te doorlopen. Dit kan vooral gunstig zijn bij kleinere ontwikkelingen of wanneer snelle besluitvorming nodig is, en een grote integrale afweging niet strikt noodzakelijk is.

Een mix van deze instrumenten kan de voordelen van beide benaderingen combineren. Door een Omgevingsplan te combineren met specifieke BOPA's voor bepaalde deelaspecten van de ontwikkeling, kan een gebalanceerde aanpak worden gerealiseerd waarbij zowel participatie als snelheid worden gewaarborgd.

### **Parallel een Plan-MER voor goede milieu-afwegingen**

Voor de structuurvisie was het niet nodig, maar voor de uitwerking van het masterplan wordt wel een plan-MER (Milieu Effect Rapportage) gemaakt. Dit instrument helpt bij de totstandkoming van het Omgevingsplan. De diverse milieu-gerelateerde onderzoeken die voor het omgevingsplan nodig zijn, doe je ook voor de MER. De MER brengt de samenhang in beeld.

De MER helpt de doelen uit het Masterplan ruimtelijk verder te optimaliseren en zo goed mogelijk gebruik te maken van de fysieke ruimte die er is, en geeft daarbij aan eventueel nadelige effecten op het milieu te voorkomen. Zo biedt de MER structuur, maakt ambities, opgaven en te maken afwegingen concreet en levert de (milieu) informatie die afwegingen ter plekke onderbouwt.

Het is gebruikelijk dit te doen in de periode na vaststelling van de belangrijkste uitgangspunten, hier het Masterplan, en in aanloop naar het nog op te stellen Omgevingsplan.

#### **Samenvattend:**

- > Door het combineren van een flexibel Omgevingsplan met specifieke instrumenten zoals BOPA's kan een gebiedsontwikkeling worden gerealiseerd die voldoet aan de diverse behoeften en uitdagingen van diepgang, integraliteit en waar nodig en kan, snelheid.
- > Parallel wordt gestart met een MER die het helpt bij de totstandkoming van het omgevingsplan, en die structuur en afweging biedt voor de projecten.

## **2.5 FINANCIËLE KADERS**

De gemeente zet in op maximaal kostenverhaal bij faciliterende projecten. Dit gebeurt binnen de spelregels van deze ontwikkelstrategie en de betreffende wet- en regelgeving. Zonder kostenverhaal is de ontwikkeling economisch niet uitvoerbaar. Het kostenverhaal wordt bij voorkeur privaatrechtelijk via anterieure overeenkomsten vastgesteld. Bij het uitblijven van een anterieure overeenkomst behoort kostenverhaal via de publiekrechtelijke weg via kostenverhaal door middel van integrale gebiedsontwikkeling of organische gebiedsontwikkeling tot de mogelijkheden. Bij integrale gebiedsontwikkeling liggen tijdvak en eindbeeld in het omgevingsplan vast. Bij organische gebiedsontwikkeling ontwikkelt een gebied kavelsgewijs.

Het kostenverhaal richt zich op de volgende kosten:

- > Plan- en apparaatskosten gemeente.

- > Planschade met betrekking tot het opheffen van de milieucontouren.
- > Bijdrage aan de inrichting van de planstructuur en/of buitenplanse voorzieningen die de gemeente realiseert c.q. waarbij de gemeente (voor)investeert.
- > Het eventueel bouw- en woonrijp maken van deelgebieden.
- > Collectief parkeren/energie (zie 2.6).

Met het verhalen van de kosten wordt rekening gehouden met wat het project kan dragen. Er moet daarnaast rekening worden gehouden met eventuele (voor)investeringen waarbij het niet zeker is dat de ontwikkelingen doorgaan en dat alle kosten kunnen worden verhaald. Dat is ook zo in de gebiedsexploitatie opgenomen. De investeringen worden zo veel mogelijk afgestemd op de daadwerkelijk te realiseren ontwikkelingen. Mocht de gemeente, al dan niet met marktpartijen, gronden verwerven dan vindt het kostenverhaal plaats middels een gemeentelijke grondexploitatie.

### Samenvattend:

- > Gemeente zet in op maximaal kostenverhaal.
- > Bij voorkeur wordt er anterieur gecontracteerd.
- > Er is in de gebiedsexploitatie rekening gehouden met (voor)investeringen waarbij niet zeker is dat alle kosten kunnen worden verhaald.

## 2.6 NIEUWE BUSINESSCASES ENERGIE EN MOBILITEIT

De groene autoluwe opzet van de Stationsomgeving gaat uit van collectieve voorzieningen als parkeergebouwen (inclusief deelmobiliteit) en energievoorzieningen, zoals een warmtenet. De realisatie van deze collectieve voorzieningen kan in veel gevallen niet per perceel worden opgelost, maar moet juist op gebiedsniveau worden opgepakt.

### 2.6.1 Energie

Om in de stationsomgeving de ambitie van een duurzame, betrouwbare en betaalbare energievoorziening in eigendom van de bewoners te realiseren is nadrukkelijke regie nodig van één partij. Dat is nodig vanwege de complexiteit van een op gebiedsniveau geoptimaliseerd energiesysteem, en omdat de stationsomgeving door verschillende partijen over een lange periode ontwikkeld zal gaan worden. Deze regisserende partij is opdrachtgever voor de ontwikkeling van het energiesysteem ten behoeve van toekomstige bewoners. Want de bewoners zijn voorlopig nog niet in beeld, en kunnen die regie niet zelf nemen.

Nadat het masterplan is vastgesteld heeft deze regisserende partij als taken om:

1. de technische kaders van het energiesysteem uit te werken en te borgen (met spelregelkaarten of anderszins) dat de verschillende ontwikkelaars geen ruimte krijgen om daarvan af te wijken. Want anders ontstaat nooit een goed functionerend energiesysteem op wijkniveau.
2. in het kader van netcongestie op hoogspanningsniveau (Tennet), ervoor te zorgen dat er voor de tijdige ontwikkeling van de stationsomgeving voldoende elektriciteit energie aangevoerd kan worden of ter plekke gemaakt kan worden (Tennet-neutraal)

3. de juridische kaders uit te werken waarbinnen toekomstige bewoners eigendom en zeggenschap hebben in het energiesysteem
4. de financiële kaders uit te werken waarbinnen de ontwikkelfase, realisatiefase en de exploitatiefase van het energiesysteem gefinancierd wordt en uiteindelijk betaald gaat worden door de bewoners.

Gezien het tijdpad waarin ontwikkelende partijen in de eerste fase (de spoorzone) aan de slag willen met de ontwikkeling van vastgoed, is het belangrijk om op korte termijn, na vaststelling van het masterplan, duidelijkheid te hebben over deze regisserende partij, en de rol van de gemeente Culemborg daarin, of de verhouding daartoe. Er zijn drie scenario's denkbaar, met een verschillende mate van betrokkenheid van de gemeente Culemborg.

1. Het publieke scenario waarin de gemeente Culemborg de regie vasthoudt en daarbij eventueel de samenwerking zoekt met andere overheden (Gelders Warmte Infra Bedrijf). Er zal in dit scenario een ingroei model nodig zijn, waarin ook bewoners die in het gebied komen wonen, eigendom en zeggenschap krijgen.
2. Het publiek-civiele scenario met een gebiedscoöperatie waarin aangestelde kwartiermakers de regie voeren. De gemeente Culemborg neemt deel in deze gebiedscoöperatie, zeker bestuurlijk, en waarschijnlijk ook met geld (subsidie, lening of risicodragend). Betuwewind staat open voor een gesprek om dit scenario verder uit te werken.
3. Het civiel-private scenario met een gebiedscoöperatie die in samenwerking met een marktpartij (of een consortium) regie gaat voeren over het energiesysteem. De gemeente Culemborg is kader stellend, en mogelijk zal er ook een financiële bijdrage (bijv. ontwikkel-lening nodig zijn) maar neemt geen verantwoordelijkheid voor het energiesysteem. Betuwewind staat ook open voor een gesprek om dit scenario verder uit te werken.

De governance van het energiesysteem zal na het vaststellen van het masterplan worden uitgewerkt en na de zomer ter besluitvorming aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

## **2.6.2 Mobiliteit**

Belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van de P+R en mobiliteitshubs in de Stationsomgeving vormt het vraagstuk van governance en data. Er zijn verschillende scenario's mogelijk waarbij de rol en de (financiële) bijdrage van de gemeente, bewoners en eventueel private partijen varieert. De transitie van de mobiliteit is in gang gezet, maar zal aankomende jaren nog veel veranderen. Nog niet alle ontwikkelingen kunnen nu al worden voorzien. Om toch tot een weloverwogen besluit te komen dat invulling geeft aan het mobiliteitsvraagstuk in de Stationsomgeving, maar tegelijkertijd voorkomt dat er onomkeerbare keuzes worden gemaakt, wordt een roadmap opgesteld. De notitie leidt stapsgewijs tot een voorkeursscenario met daarin flexibiliteit voor toekomstige ontwikkelingen. De uitgangspunten voor de ontwikkelingen zijn:

1. Al het parkeren dient opgelost te worden in collectieve parkeervoorzieningen (hubs) binnen of buiten het plangebied. De exacte inpassing en invulling van de hubs wordt in de volgende fasen nader uitgewerkt. Overigens is de verwachting dat in het begin eerst tijdelijk maaiveld parkeren nodig zal zijn, tot dat er voldoende kritische massa is om een garage neer te zetten.
2. De hubs vormen een knooppunt van een mobiliteits- energie en sociaal netwerk.

3. Een lage parkeernorm wordt collectief (dus met alle ontwikkelingen) gecompenseerd in een gezamenlijk “fonds” waaruit alternatieven (voor-)gefinancierd kunnen worden.
4. Het grondgebruik voor het laden en lossen dient, in combinatie met het parkeren, zo laag mogelijk te zijn.
5. In het ontwerp en het bevoorradings- en bereikbaarheidsbeleid wordt getoetst op de ‘Mobility pyramide’, zoals deze is weergegeven in het Masterplan.

Ad 2: Door toename van het aantal elektrische voertuigen en de toekomstige mogelijkheden om stilstaande voertuigen als energieopslag te gebruiken worden energiehubs en mobiliteitshubs fysiek gekoppeld. Dit vooral om:

- a) ruimte voor parkeren/ stallen, transport en logistiek (pakketbezorging en afval) en energieopslag te bundelen zodat meer ruimte beschikbaar is voor groen en wonen.
- b) te voorkomen dat het energienet wordt overbelast raakt door het transport van energie naar een voertuig en vice versa.

Vanzelfsprekend worden deze hubs, waarvan veel bewoners dagelijks gebruikmaken voor het ophalen van pakketjes, het wegbrengen van afval en/of het instappen in de (deel-)auto of het OV zo veel mogelijk gecombineerd met een sociale voorzieningen, zoals een buurtuin, een winkel, een buurthuis et cetera. Dit om toevallige ontmoetingen en ook de lokale economie te stimuleren.

#### Samenvattend:

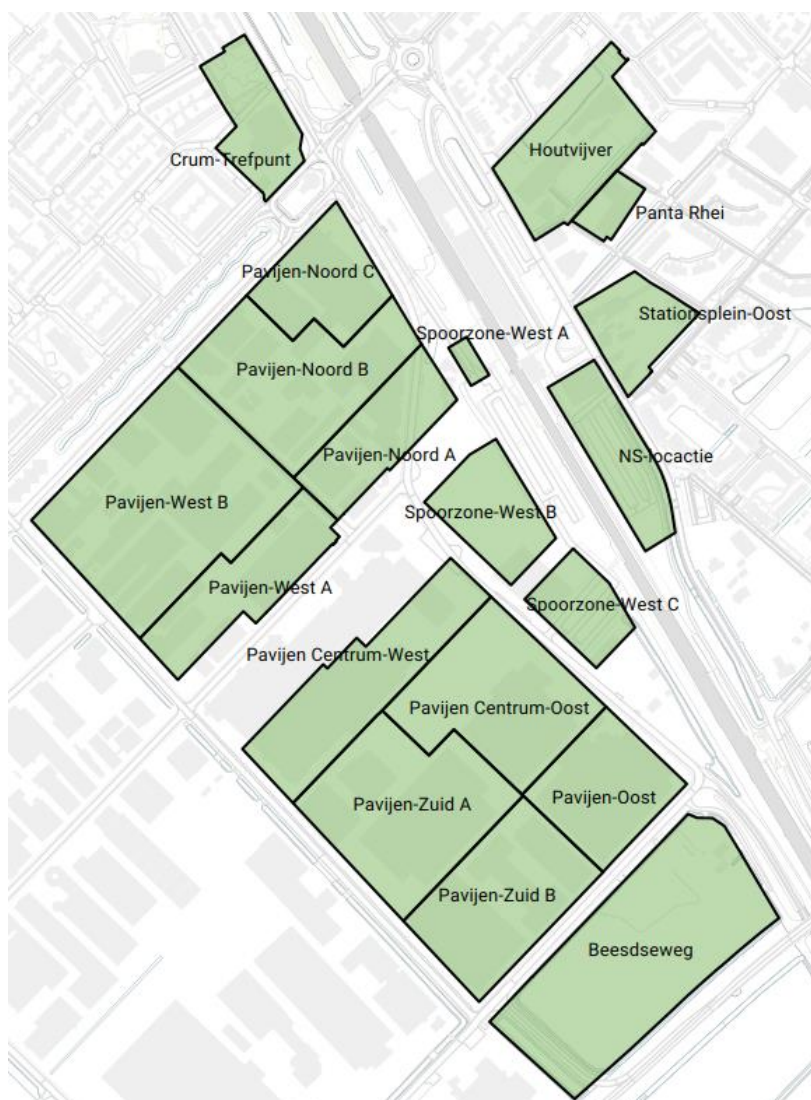
- > Voor de governance van de energievoorziening is het belangrijk dat er één regisserende partij is. De rol van de gemeente Culemborg daarin, of de verhouding daartoe kan op verschillende manieren worden ingevuld. Er zijn drie scenario's denkbaar, die na het masterplan worden uitgewerkt, voordat er een keuze wordt gemaakt.
- > De mobiliteitstransitie is hard in beweging. Flexibel blijven om in de toekomst mee te kunnen bewegen. Er wordt daarom een roadmap gemaakt.
- > Voor het organiseren van het eigendom en functioneren van de hubs, de governance, zijn diverse scenario's denkbaar. Die worden in die roadmap verkent en uitgewerkt.

## 2.7 FASERING

Het plangebied is ingedeeld in verschillende deelgebieden, die waarschijnlijk overeen gaan komen met de ontwikkelvelden, zie figuur 5. Het kan zijn dat sommige deelgebieden bij de verdere uitwerking verder opgeknipt gaan worden omdat ze te groot zijn, of om ze te laten aansluiten op een ander deelgebied.

Voor de volgorde van de fasering wordt onderscheid gemaakt tussen de gebieden ten oosten van het spoor, de stationshub en de gebieden ten westen van het spoor (Pavijen).





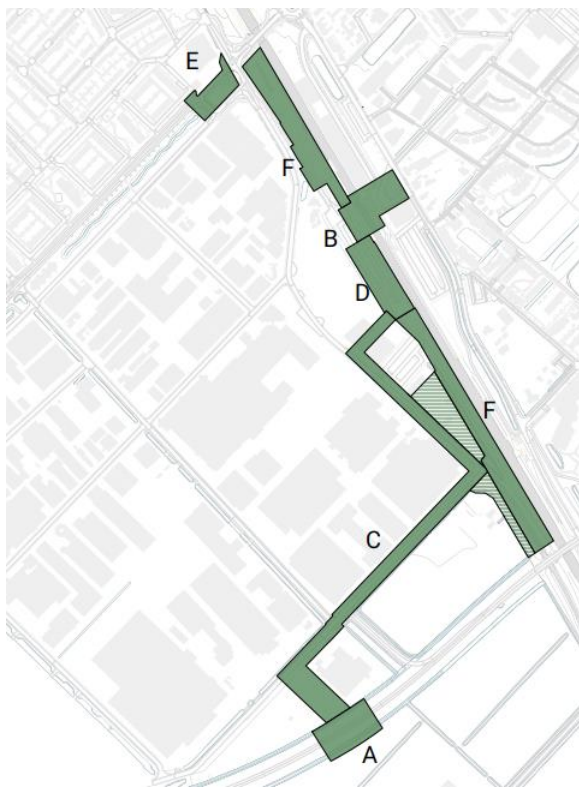
*Figuur 5. Indeling deelgebieden*

Aan de oostzijde liggen de deelgebieden Houtvijver, Panta Rhei en Stationsplein. De gebieden aan deze stadskant van het spoor vragen niet om de verplaatsing van een bedrijf vanwege milieuhinder. De planning is daarom niet afhankelijk daarvan. Panta Rhei wordt momenteel al getransformeerd van kantoor naar woningbouw. De locatie Houtvijver bevindt zich al in de planvormingsfase. Voor de locatie Stationsplein-oost is nog geen planning.

### **De Stationshub**

De start van de planontwikkeling is bij de Stationshub. Om die bereikbaar te maken, en om het hele gebied beter bereikbaar te maken, is al gestart met de planvorming voor een nieuwe aansluiting op de N320 (zie onderdeel A&C in figuur 6). De provincie Gelderland trekt dat project. De nieuwe aansluiting verbindt naar de gebouwde P+R (onderdeel D in figuur 6) die in gezamenlijkheid met NS wordt gerealiseerd. De aansluiting van het woongebied op de bestaande stad met een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers ter hoogte van het station (onderdeel B in figuur 6) is van groot belang voor de kwaliteit van de nieuwe woonwijk. Zo'n onderdoorgang is een traject van vele jaren en daarom hier al in Q2 van 2024 gestart met de eerste verkenningen.

Dit zijn infrastructurele maatregelen waar niet alleen het nieuwe woongebied, maar ook de stad profiteert. We noemen ze daarom bovenwijkse maatregelen. De infrastructuur die wel alleen voor het woongebied is noemen we de planstructuur (zie figuur 7).



Figuur 6. Bovenwijkse maatregelen



Figuur 7. Planstructuur

### De woningbouwlocaties

Om tot een fasering van de woningbouw te komen die de **samenhang** van de integrale ontwikkeling waarborgt en tegelijkertijd **adaptief** is, zijn er de volgende criteria en uitgangspunten die richting geven aan de fasering:

#### Gebiedskwaliteit

De gemeente wil tot op zekere hoogte kunnen sturen in de volgorde van het ontwikkelen van de locaties. Dit is nodig om in de transitiefase te kunnen waarborgen dat bedrijven in de rest van het gebied kunnen blijven functioneren én dat bewoners komen te wonen in een aantrekkelijke woonomgeving. Daarom wordt zoveel mogelijk ingezet op aaneengesloten leefbare woongebieden.

De stationshub vormt het ankerpunt van de ontwikkeling. Doorontwikkeling vindt plaats in aansluiting op deelgebieden in ontwikkeling (of gerealiseerd). Een goede aansluiting op bestaande stad is belangrijk middels de onderdoorgang bij het station. Aansluiting van de wijk hierop wordt daarom snel in gang gezet.

#### Hindercirkels

De aanwezigheid van milieucirkels verhinderen op een aantal plekken dat er gebouwd kan worden. Enkele bedrijven moeten daarvoor eerst verplaatsen. De gemeente zal zich binnen redelijke kaders van wet- en regelgeving inspannen om de verplaatsing mogelijk te maken. Als dit minnelijk niet lukt, dan zullen we de route van onteigening onderzoeken.

**Infrastructurele opgave**

- De locatie is goed bereikbaar en sluit aan op het infragrid.
- Er is een goede verbinding met de stationshub.

**Effectieve marktvraag**

Het tijdbestek waarbinnen een deelgebied(en) ontwikkeld worden, is afgestemd op het absorptievermogen van de gemeente. Er moet zicht zijn op een continue bouwstroom van voldoende woningen. Momenteel ligt het maximum van Culemborg rond de 200 woningen per jaar. Met dat tempo is naar verwachting in acht jaar het aantal woningen conform de WBI subsidie te realiseren. Monitoring zal plaatsvinden of de afzet met het type woningen in de stationsomgeving hoger kan zijn.

**Time-to-market**

Deelgebieden met een lage complexiteit en eigenaren met slagkracht krijgen voorrang op deelgebieden waar veel opgaven zijn. Voorbeelden van complexiteit zijn eigendomsstructuur, sloop- en grondwerkzaamheden en andere belemmeringen.

**Subsidie**

De verkregen subsidie om de ontwikkeling mogelijk te maken loopt tot 31-12-2031. Dat betekent dat er enige druk zit om te gaan starten met de planvorming van enkele deelgebieden. Daar waar marktpartijen initiatief nemen en er sneller tot ontwikkeling kan worden gekomen, gaat een rol spelen in de fasering. Er is daardoor niet altijd zuiver vast te houden aan een van tevoren beoogde fasering.

Op basis van deze criteria wordt idealiter gekomen tot een eerste fase van de ontwikkeling -zijnde de circa 1.700 woningen die met subsidie van de WBI gerealiseerd worden- die bestaat uit (zie figuur 8):

- Houtvijver & Panta Rhei
- Crum- Trefpunt
- Spoorzone-West
- Pavijen Centrum-West en de eerste helft van het wijkpark
- Pavijen Centrum-Oost
- Pavijen Oost (complex Gaasbeek & Van Tiel)
- NS- Locatie



Figuur 8. Beoogde ontwikkeling eerste fase



In een vervolgfase, die naadloos zou kunnen aansluiten op de eerste, volgen dan (zie figuur 9):

- Pavijen Zuid A
- Afronding van het wijkpark, Pavijen West A en Pavijen Noord A ('de Parkrand')
- Pavijen Noord
- De vrije kavel Beesdseweg en Pavijen Zuid B (de bedrijven aan de Beesdseweg, al dan niet ingepast of getransformeerd).



*Figuur 9. Prioriteit tweede fase: afronding parkrand en woongebied.*

Het gebied van Pavijen-West B en in minder mate Noord B kent vele eigenaren, waardoor een organische ontwikkeling door initiatiefnemende eigenaren voor de hand ligt. Inpassing van bestaande bedrijven hoort hierbij tot de mogelijkheden: als de hindercirkels beperkt zijn of beperkt kunnen worden worden dan kunnen sommige bedrijven hier blijven functioneren als voorheen. Zie figuur 10.



*Figuur 10. Tweede fase van de ontwikkeling: organisch en faciliterend.*

Hieronder lichten we de fasering nader toe.

### **Van Spoorzone-West naar Gispen (Pavijen-Centrum)**

Tegen de Stationshub aan komt het deelgebied Spoorzone-West, waar ook de supermarkt en de stationsgebonden retail een plek krijgen. Het ligt voor de hand om hier de ontwikkeling van woningen aan de westzijde van het spoor te beginnen. Vanuit Spoorzone-West werken we over het gebied van de voormalige hallen van Gispen naar achteren toe. Hier komt de uitbreiding van het kantoor van Gispen, en het grote stadspark en de woningen die eraan liggen. Er is zo een aangesloten gebied goed gekoppeld aan de infra en het station, waar we veel kwaliteit kunnen maken. Er kan hier relatief snel worden begonnen omdat er weinig belemmering is van hindercirkels en de eigenaren van Spoorzone West al in de startblokken staan. Van het Gispenterrein is gemeente zelf eigenaar en kan zodoende meteen initiatief nemen.

### **Pavijen-Zuid**

Het deelgebied van Pavijen-Zuid aan de Parallelweg West is pas aan de orde na het verdwijnen van de milieucontour hier. Om mogelijkheden te creëren voor verplaatsing met behoud van bedrijvigheid en werkgelegenheid voor de stad, kocht de gemeente al de locatie Carrier.

Voor het deel van deelgebied Pavijen-Zuid langs de Beesdseweg, zijn er mogelijkheden voor transformatie door zelfrealisatie. Inpassing van enkele bedrijven die geen hinder veroorzaken is hier mogelijk.

### **Pavijen-Oost**

Deelgebied Pavijen-Oost bestaat uit de voormalige meubelfabriek Gaasbeek & Van Tiel. Het is een belangrijke plek waar creatieve maakbedrijven een plek huren. Het gebouw heeft dringend grote investeringen nodig, waardoor een transformatie hier op korte termijn gewenst is. De eigenaar wil graag de combinatie van wonen en werken op deze plek mogelijk maken en de creatieve sector hier behouden.

### **Beesdseweg**

Dit is een overgangsgebied tussen de polder en het stedelijke deel van woongebied Pavijen. Er zijn meerdere invullingen denkbaar en die zijn onderwerp van een lopende verkenning. De woningaantallen zijn in de eerste fase nog niet direct nodig. De herontwikkeling kan naar verwachting plaatsvinden nadat de eerste focus gebieden (Pavijen-Centrum en Pavijen-Oost) zijn afgerond, of er kan invulling gegeven worden aan de huisvesting van bijzondere woonvormen en doelgroepen. Over die mogelijkheid is te lezen in het hoofdstuk Wonen in het Masterplan.

### **Pavijen-West en Noord na 2031**

Het is in de lijn der verwachting dat de stroken die langs het toekomstige park liggen na de eerste fase als eerste aan bod komen om het park mooi af te ronden en om te hoofdinfrastructuur aan te sluiten op de eerste fase.

De verwachting is dat de deelgebieden Pavijen-West B en Pavijen-Noord B later in de tijd tot ontwikkeling zullen komen. Pavijen West B en in mindere mate Pavijen Noord B betreffen vele kleinere ondernemingen. Er staat veel waardevol vastgoed op de percelen, waardoor grootschalig verwerven niet voor de hand ligt. Dit gebied zal daarom waarschijnlijk als laatste aan bod komen, op een organische

manier door initiatieven vanuit de markt of de bedrijven zelf, bijvoorbeeld bij bedrijfsbeëindiging op een voor hen natuurlijk moment. Ook zullen ongetwijfeld veel kleine bedrijven ingepast blijven, die geen hinder veroorzaken.

### **Samenvattend:**

Er worden meerdere fasen onderscheiden in de realisatie van de Stationsomgeving, met een logische overgangsfase daartussen:

- > Eerst fase: de ontwikkeling tot en met 31-12-2031, samenhangend met de toegekende Woningbouw Impuls subsidie. Er wordt gestreefd naar een fasering die van het station westwaarts gaat om een aaneengesloten gebied te maken met een groot park en woonkwaliteit. Daarna gaat de ontwikkeling zuidwaarts.
- > De doorontwikkeling van de eerste fase naar de vervolgfase, met afronding van het stadspark en woongebied,
- > laatste fase: de ontwikkeling van de noordzijde.

## **2.8 KADER STELLING, ONTWIKKELPROCES**

De Stationsomgeving van Culemborg wordt een duurzame, eigentijdse en stedelijke nieuwe wijk die zich voegt in de bestaande stad. De nabijheid van het station en de financiële uitdagingen van de transformatie vragen om een stedelijke wijk met een dichtheid die nieuw is voor Culemborg. De uitwerking van het gebied zal stapsgewijs plaatsvinden, zoals in de voorgaande paragraaf is beschreven.

Voor de ontwikkeling van de deelgebieden zullen Nota's van uitgangspunten (NvU) worden opgesteld binnen de bandbreedtes van het masterplan. Deze NvU's zijn het kader waarbinnen initiatiefnemers een plan met een ontwerp voor een deelgebied kunnen maken.

Voor het ontwikkelproces van projecten in de Stationsomgeving (initiatieven particulieren) wordt aangesloten bij het proces zoals dat geldt voor alle projecten binnen de gemeente Culemborg. Het proces start bij een eerste toets bij de intaketafel, waarna bij een positief beginselbesluit gestart kan worden met een haalbaarheidsonderzoek. Onderlegger daarvoor is een nota van uitgangspunten en een intentieovereenkomst, waarin naast kaderstelling en rolverdeling ook afspraken worden gemaakt over de vergoeding van gemeentelijke plankosten en planning. Na gebleken haalbaarheid volgt een anterieure overeenkomst, uitwerking van de ontwerpen en een wijziging van het ruimtelijke planologische kader die de beoogde ontwikkeling mogelijk moet maken.

### 3. SAMENVATTING

Hieronder wordt per onderdeel kort aangegeven wat de rol van de gemeente is in de gebiedsontwikkeling van de Stationsomgeving:

#### 1. Grondbeleid

De gemeente heeft een regievoerende faciliterende rol en een actieve rol waar nodig (conform het huidige grondbeleid) zoals op Wvg-gronden. Bij actieve verwerving van bedrijven heeft de gemeente oog voor een gezonde exploitatie, waarbij de tijdelijke exploitatie kostendekkend is.

#### 2. Verplaatsing bedrijven

- Organiserende en actieve rol bij het verplaatsen en herhuisvesten van de huidige bedrijven.
- Actieve rol bij het wegnemen van hindercirkels voor de herontwikkeling.

#### 3. Communicatie en participatie

- Actieve rol in communicatie voor het projectgebied als geheel
- Faciliterende rol voor communicatie over de deelgebieden en projecten
- Actieve rol in communicatie met bedrijven en inwoners van de stad

#### 4. Ruimtelijk en planologisch

- Door het combineren van een flexibel Omgevingsplan met specifieke instrumenten zoals BOPA's kan een gebiedsontwikkeling worden gerealiseerd die voldoet aan de diverse behoeften en uitdagingen van diepgang, integraliteit en waar nodig en kan, snelheid.
- Parallel wordt gestart met een MER die helpt bij de totstandkoming van het omgevingsplan, en die structuur en afweging biedt voor de projecten.

#### 5. Financiën

- Kostenverhaal bij: facilitaire ontwikkeling van deelgebieden
- gemeentelijke grondexploitatie in actieve deelgebieden
- realisatie planstructuur
- investeringen in gebied overstijgende voorzieningen
- Zorgdragend voor een dekkende exploitatie bij herontwikkeling van de deelgebieden.
- Uitvoerend in de uitwerking van de investeringsstrategie, waarbij wordt onderzocht welke (voor)investeringen wanneer gedaan moeten worden met het oog op de herontwikkeling in combinatie met een gezonde cashflow.

#### 6. Nieuwe businesscases

- Voor de governance van de energievoorziening is het belangrijk dat er één regisserende partij is. De rol van de gemeente Culemborg daarin, of de verhouding daartoe kan op verschillende manieren worden ingevuld. Na het masterplan worden die uitgewerkt en voorgelegd, voordat er een keuze wordt gemaakt.
- De mobiliteitstransitie is hard in beweging. Flexibel blijven om in de toekomst mee te kunnen bewegen. Er wordt daarom een roadmap gemaakt met de uitwerkingstappen.
- Voor het organiseren van het eigendom en functioneren van de hubs, de governance, zijn diverse scenario's denkbaar. Die worden in die roadmap verkent en uitgewerkt.

### 7. Fasering

Er worden meerdere fasen onderscheiden in de realisatie van de Stationsomgeving, met een logische overgangsfase daartussen:

- Eerste fase: de ontwikkeling tot en met 31-12-2031, samenhangend met de toegekende Woningbouw Impuls subsidie. We streven een fasering na die van het station westwaarts gaat om een aaneengesloten gebied te maken met een groot park en woonkwaliteit. Daarna gaat de ontwikkeling zuidwaarts.
- De doorontwikkeling van de eerste fase naar de vervolg, met afronding van het stadspark en woongebied,
- laatste fase: de ontwikkeling van de noordzijde.

### 8. Kaderstelling en spelregels

- Nu: ruimtelijke kader in de vorm van het Masterplan Stationsomgeving
- Vervolg; uitwerking van deze kaders per deelgebied in een Nota van Uitgangspunten.

Deelgebieden/kavels in de Stationsomgeving worden ontwikkeld via Proces Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente.