

Koersdocument City 2017

Leidraad voor de verdere ontwikkeling van City

Nieuwegein



Inhoudsopgave

1	Voorwoord	5
2	Inleiding	6
	2.1 Aanleiding	6
	2.2 Proces totstandkoming Koersdocument	8
	2.3 OOB 2013 als vertrekpunt	8
	2.4 Opbouw Koersdocument	9
3	Beschrijving City	10
	3.1 City Nieuwegein	10
	3.2 City Oost	11
	3.3 City West	12
4	Duurzaamheid als leidend principe	13
5	Ambities Duurzaamheid	15
	5.1 Algemeen	15
	5.2 Klimaatadaptatie	16
	5.3 Energie	18
	5.4 Duurzame Mobiliteit	19
	5.5 Circulair Bouwen	19
	5.6 BREEAM-NL in City	20
	5.7 Geluid en luchtkwaliteit	20
6	Ambities Verblijfsklimaat	22
	6.1 Openbare ruimte	22
	6.2 Gebouwde omgeving	24
	6.3 OV-knooppunt City	25
7	Ambities Mobiliteit	27
	7.1 Algemeen	27
	7.2 Gemeentelijk Mobiliteitsplan Plus + 2030	28
	7.3 Fietzers en voetgangers	28
	7.4 Openbaar vervoer	29
	7.5 Auto- en vrachtverkeer	30
	7.6 Parkeren	31
8	Ambities Wonen	33
	8.1 Algemeen	33
	8.2 Woningaantal en doelgroepen	34
9	Ambities Centrumfuncties City	36
	9.1 Algemeen	36

	9.2	Detailhandel	36
	9.3	Horeca	37
	9.4	Onderwijs	37
	9.5	Zorg en gezondheid	37
	9.6	Leisure	38
	9.7	Kantoren	38
10		Ontwikkelstrategie	39
	10.1	Inleiding	39
	10.2	Rol Gemeente Nieuwegein	39
	10.3	Samen bouwen aan City	41
	10.4	Tot slot	42
11		Bijlage	43
	11.1	Bijlage 1: Participatieproces	43
	11.2	Bijlage 2: Planproces en procedures door raad vastgesteld	45

1 Voorwoord



Vooruitblik: Een koers naar de toekomst.....

2030 – City Nieuwegein is uitgeroepen tot de duurzaamste Binnenstad van Nederland. Zou dat niet een prachtig resultaat zijn. Een binnenstad waar je graag bent en die een voorbeeld is in Nederland. In de eerste plaats voor de bewoners. Het is er prettig wonen en voor heel veel verschillende bewoners zijn er prachtige woningen beschikbaar. De woningen zijn ook allemaal duurzaam en toekomstbestendig. Dat betekent lage woonlasten, nul op de meter. De omgeving is binnenstedelijk maar tegelijkertijd is er ook veel groen en water. Dat zie je terug in de gevels en in de buitenruimte die samen één geheel vormen. De pleinen nodigen iedereen uit om naar buiten te gaan en elkaar te ontmoeten. Dat maakt het wonen in de binnenstad ook zo aantrekkelijk voor iedereen. Bovendien woon je in City dichtbij alle voorzieningen. Natuurlijk de winkels, maar ook in City West zijn er volop voorzieningen op het gebied van gezondheid, dienstverlening en onderwijs.

City is ook uitgegroeid tot een regionaal bekend en gewaardeerd centrum. Er is een mooi tram- en busstation aan een modern en eigentijds “aankomst”-plein. Het is er levendig, een komen en gaan van bewoners en bezoekers van de binnenstad. City is overigens ook met de fiets of te voet makkelijk te bereiken. Of je nu van noord naar zuid of van oost naar west wilt gaan, de nieuwe fiets en wandelroutes functioneren goed en ze zijn ook aantrekkelijk vorm gegeven. Dat komt ook omdat er weinig auto’s op straat staan. Die parkeren allemaal ondergronds of in de gebouwen, en daardoor ziet de hele binnenstad er bijna autovrij uit, terwijl er toch voldoende parkeerruimte is voor bewoners en winkelend publiek. Die behoefte neemt overigens wel af, waarom zou je een auto hebben als er zoveel goede alternatieven zijn?

’s Avonds is er van alles te beleven in City. Je kan er naar het theater en de film, of lekker eten en drinken in de vele horeca die er is. En bij goed weer zitten de terrassen vol. Overdag winkelen in City Plaza, dat blijft ook gewild. Er is een gevarieerd aanbod aan winkels voor de bewoners en bezoekers van City.

City is in 2030 uitgegroeid tot het voorbeeld van een goed functionerende en duurzame binnenstad. Om die ambitie te realiseren hebben we dit Koersdocument opgesteld. Het is een document dat de leidraad vormt voor het verder ontwikkelen van City. Het is ook een document dat er voor gaat zorgen dat we over 100 jaar nog steeds trots zijn op de keuzes die we nu maken. Een document tenslotte dat iedereen uitdaagt om City in 2030 de meest duurzame binnenstad van Nederland te laten worden.

2 Inleiding



2.1 Aanleiding

Voor u ligt het Koersdocument City. City is de nieuwe naam voor de binnenstad van Nieuwegein. Deze nieuwe naam markeert de nieuwe fase die we de komende periode ingaan bij het verder ontwikkelen van het centrum van Nieuwegein.

Het Koersdocument City is het vervolg op het OOB2013 en sluit ook aan bij de Toekomstvisie: 'Nieuwegein naar 2025'.

Uit: Toekomstvisie Nieuwegein

....De binnenstad is een bruisend stadscentrum met een aantrekkelijk straatbeeld. In het centrum, in de oude wijken en in voormalige kantoorgebieden, vindt wonen en werken naast elkaar plaats en is ruimte voor ondernemerschap en activiteiten.....

....De binnenstad is in 2025 een levendig stadscentrum waar veel te doen is. Gezellige (avond)horeca, kleinschalige evenementen voor jong en oud, een gevarieerd winkelaanbod en een levendig straatbeeld.....

.... In de levendige binnenstad komen veel bezoekers; zowel Nieuwegeiners als mensen uit de regio. De eerdere kwaliteitsverbetering aan de binnenstad heeft zijn vruchten afgeworpen en is van grote invloed op de uitstraling en aantrekkingskracht. De binnenstad is ook een aantrekkelijke plek om te wonen en werken. Er ontstaat een steeds gevarieerder straatbeeld voor wat betreft winkels en activiteiten.....

Het OOB2013 is als vertrekpunt genomen, maar de wereld heeft niet stilgestaan in de afgelopen vier jaar. Na het relatief stilvallen van de ontwikkelingen, als gevolg van de vastgoedcrisis, ontstaat er momenteel weer volop interesse en activiteit in het gebied. Er is veel belangstelling vanuit marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers, zittende eigenaren) om de resterende opgaven in City op te pakken. Het klimaat is rijp voor ontwikkeling en upgradering van de binnenstad (met name het Stationsgebied en West). Daarnaast zijn er nieuwe trends en ontwikkelingen die vragen om een actualisering van het OOB2013. Het gaat dan om nieuwe inzichten op het gebied van bijvoorbeeld detailhandel, mobiliteit en niet in de laatste plaats duurzaamheid. Om die reden is er voor gekozen om de actualisatie van het OOB2013 vorm te geven in een Koersdocument dat leidend zal zijn voor de verdere ontwikkeling van City Nieuwegein.

In dit Koersdocument verwerken we enerzijds de voortschrijdende programmatische inzichten. Welke functies maken City de komende jaren compleet? Maar ook de voortschrijdende inzichten op het gebied van duurzaamheid, mobiliteit en verblijfsklimaat komen aan de orde.

Het Koersdocument is ingedeeld aan de hand van vijf thema's:

- Duurzaamheid;
- Verblijfsklimaat;
- Mobiliteit;
- Wonen;
- Centrumfuncties (detailhandel, werken, bioscoop en vermaak etc.).

Het Koersdocument omschrijft de ambities die de gemeente Nieuwegein heeft voor het (door)ontwikkelen van de resterende opgaven in de binnenstad, en dan met name voor het Stationsgebied en West. Wat willen we bereiken bij het vervolmaken van het City Nieuwegein?

Als er één thema belangrijker is geworden in de afgelopen jaren, zeker sinds het vaststellen van het OOB2013, dan is dat het thema duurzaamheid. Juist nu is het tijd om het verder ontwikkelen van de binnenstad te beschouwen vanuit die invalshoek. Klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie zijn begrippen die niet meer weg te denken zijn als het gaat om het vormgeven van stedelijke ontwikkeling. Iedereen kent inmiddels de voorbeelden van overstromingen, hittestress en luchtvervuiling in binnensteden. De CO-2 uitstoot is nog steeds te hoog. Het is dan ook niet meer dan logisch dat duurzaamheid het leidende principe wordt voor de verdere ontwikkeling van City Nieuwegein.

De oostelijke kant van City is inmiddels grotendeels gerealiseerd, op een aantal bouwprojecten na. In dit deel van City ligt het accent, naast de nog lopende ontwikkelingen, meer op adequaat beheer en Binnenstadsmanagement. Er wordt hier doorgewerkt aan het versterken van de belevingswaarde en het uitbouwen van dit deel van City tot een bruisend, graag- en veel bezocht gebied. Dat levert een goede bijdrage aan het imago van Nieuwegein. Een gebied waar ook prettig gewoond kan worden binnen de dynamiek van een centrum. Het Koersdocument dient voor dit deel van de binnenstad met name als een inspiratiekader. De projecten aan de Doorslag (woningbouw Doorslagzone, NVM, en HN-locatie) volgen nog de kaders uit het OOB2013, waar mogelijk aangevuld met actuele inzichten. Van belang is daarbij, naast het toevoegen van woningen, mede het verbeteren van het verblijfsklimaat en het stimuleren van het bezoek aan City. Deze projecten moeten zorgen voor een goede aansluiting van de gerealiseerde projecten op de Doorslag.

De westzijde van City bestaat uit het Stationsgebied en West. In dit Koersdocument worden die in samenhang uitgewerkt en is de grens tussen deze gebieden niet langer van belang. We spreken vanaf nu over City West. Het Koersdocument geeft met name voor City West de ambities en beleidskaders aan.

Het Koersdocument staat niet op zichzelf. Het vormt samen met een aantal andere documenten het ontwikkelingskader voor de verdere uitwerking van stedenbouwkundige- en bouwplannen. Voor het door ontwikkelen van City zijn dat:

- Koersdocument City (vast te stellen november 2017)
- Bestemmingsplan Binnenstad (vast te stellen medio 2018)
- Beeldkwaliteitsplan (bijlage bij het nieuwe bestemmingsplan)
- Grondexploitatie (financiële onderbouwing)

2.2 Proces totstandkoming Koersdocument

Bij de totstandkoming van dit Koersdocument zijn in een aantal sessies raadsleden, bewoners en ondernemers van Nieuwegein nadrukkelijk betrokken (bijvoorbeeld RIA 31 augustus 2017 en Stadsgesprek 12 september 2017). Een overzicht van alle relevante bijeenkomsten van de afgelopen periode is opgenomen in bijlage 1. Daarnaast zijn er in de afgelopen jaren op verschillende terreinen beleidsdocumenten via uitgebreide participatietrajecten vastgesteld. Het gaat dan onder meer om de Winkelvisie, de Woonvisie, het woningbouwprogramma en de Routekaart Energieneutraal. Ook is er regelmatig met de provincie Utrecht overleg gevoerd over de binnenstedelijke ambitie en de locatie van het OV-knooppunt City (tram- en busstation en OV-netwerk). De gemeente Nieuwegein en de provincie Utrecht werken daarmee vanuit een gedeelde ambitie.

Bij de totstandkoming van dit Koersdocument is van al die input gebruik gemaakt. Het gemeentebestuur heeft op basis daarvan de ambities geformuleerd voor de resterende opgaven in City. Wij hopen dat dit document allen inspireert om te komen tot het vervolmaken van City. Een binnenstad die recht doet aan Nieuwegein en voor alle Nieuwegeinse van grote waarde is.

2.3 OOB 2013 als vertrekpunt

Het Koersdocument City neemt het OOB2013 (vastgesteld in de raad van 30 oktober 2013) als vertrekpunt. Het actualiseert de ambities en scherpt programmatische uitgangspunten aan op basis van recent beleid en actuele trends.

Het OOB2013 hanteerde een drietal uitgangspunten:

Compact: een hoge dichtheid die in ruimtelijk opzicht de stedelijkheid van het stadshart representeert.

Compleet: een stedelijke functiemix van wonen, werken, winkelen en recreëren als basis voor een levendig, bruisend centrum.

Comfortabel: een hoogwaardige openbare ruimte als drager voor functies in de binnenstad.

Het OOB2013 definieerde vooral de stedenbouwkundige- en architectonische uitgangspunten en stelde dat de openbare ruimte de belangrijkste drager was voor ontwikkeling. Zeker dat laatste uitgangspunt geldt nog steeds. Tijdens het participatieproces is door velen wel aangegeven dat het centrum meer groen nodig heeft en dat het verblijfsklimaat verder verbeterd kan/moet worden.

In 2017 zijn de kernwaarden van de binnenstad van Nieuwegein, in samenwerking met alle partners, opnieuw bepaald:

Comfortabel: bereikbaar, gemakkelijk, handig, eigentijds, veilig

Persoonlijk: betrokken, warm, gastvrij, verbonden, samen, menselijk

Veelzijdig: je vindt er alles, compleet aanbod, levendig, divers

Deze kernwaarden geven aan hoe City ervaren wordt door inwoners en bezoekers, maar geven ook een ambitie. Zo is in City al in de beleving van velen al heel comfortabel, maar valt er nog wel wat te verbeteren als het gaat om een veelzijdig aanbod en de persoonlijke sfeer. Hier liggen dan ook aanknopingspunten voor verdere doorontwikkeling van City.

Het OOB2013 ging voor City West uit van het realiseren van woningen en kantoren in een hoge dichtheid op P-west. Inmiddels is duidelijk dat er nauwelijks meer behoefte is aan grootschalige kantoren. Het in het huidige bestemmingsplan (uit 2007) opgenomen volume kan beter benut worden voor woningbouw en andere stedelijke functies. Tijdens het participatieproces is gebleken dat er bij een deel van de huidige bewoners van de binnenstad weerstand is tegen hoogbouw en te veel bouwvolume (zoals ook mogelijk binnen het bestemmingsplan uit 2007). Aan de andere kant is ook naar voren gekomen dat er in Nieuwegein veel behoefte is aan woningen en dat bij velen de wens leeft om de binnenstad een bruisende en levendige, maar ook "groene" binnenstad te maken.

Duurzaamheid werd in het OOB2013 nog nauwelijks benoemd. Inmiddels zijn wij van mening dat duurzaamheid bij uitstek de pijler moet zijn voor doorontwikkeling. Duurzaamheid kan evenwicht brengen in de afwegingen die moeten worden gemaakt. Duurzaam betekent voor ons een binnenstad die de tand des tijds kan doorstaan en zich moeiteloos de komende decennia kan aanpassen aan de behoeften van de inwoners van Nieuwegein.

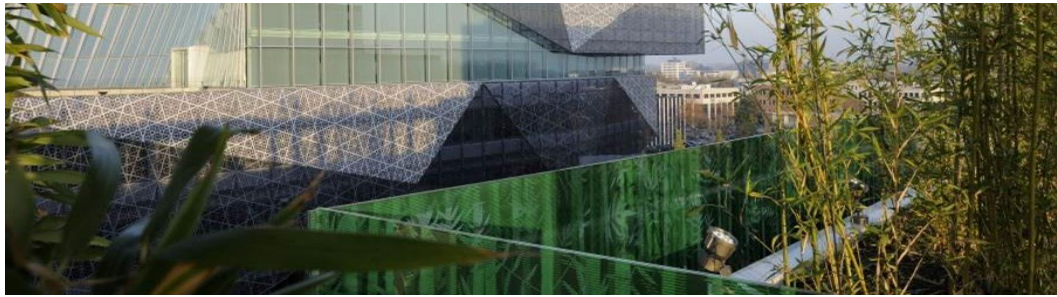
Deze uitgangspunten bieden voldoende houvast voor het door ontwikkelen van City West.

2.4 Opbouw Koersdocument

Het Koersdocument start met een beschrijving van City Oost en City West. Daarna zullen de thema's duurzaamheid, verblijfsklimaat, mobiliteit, wonen en de andere centrumfuncties aan de orde komen.

Tot slot wordt ingegaan op de ontwikkelstrategie en de wijze waarop we duurzaamheid en kwaliteit willen borgen bij de uitwerking van stedenbouwkundige- en bouwplannen. Ook de beheerfase is hierin belangrijk.

3 Beschrijving City



3.1 City Nieuwegein

Op de kaart hieronder is het gebied aangegeven dat wij als City Nieuwegein beschouwen. Uit dit kaartje mag echter niet de conclusie worden getrokken dat de plangrens een harde lijn is. Aan- en afvoerroutes en de relatie met de omliggende omgeving zijn ook zeer belangrijk.



Het OOB2013 ging uit van drie zones: Oost, West en het Stationsgebied. Inmiddels worden het Stationsgebied en West als onlosmakelijk met elkaar verbonden beschouwd. Dat is ook gebleken tijdens het participatieproces. De betrokkenen zien ook de samenhang tussen deze twee delen van City. Visie- en planvorming moeten dus voor dit deel integraal worden opgepakt. We spreken daarom vanaf nu alleen over het integraal en duurzaam door ontwikkelen van City West.

3.2 City Oost

In City Oost is de afgelopen jaren al een groot aantal projecten gerealiseerd. Dit deel van City is al volop in gebruik. De ambitie is om met de realisatie van de resterende projecten het deelgebied City Oost te versterken. Voor dit deel van City is het document een inspiratiekader omdat projecten al verder gevorderd zijn.

Gerealiseerde projecten zijn:

- Het multifunctionele Stadshuis;
- Een woon- en winkelblok met zes woontorens (appartementen en winkelruimte met eigen daktuin en parkeergarage);
- ruime overzichtelijke ondergrondse- en bovengrondse parkeergarages inclusief licht- en geluidskunst;
- Stadstheater- en Kunstencentrum DE KOM;
- Het marktplein (appartementen, de passage en een nieuw plein met horeca en winkelruimte);
- De natuurstenen openbare ruimte met drie pleinen waar inmiddels ook op zaterdag de warenmarkt gehuisvest is.

Momenteel is nog een aantal projecten in City Oost te verwachten.

Het gaat dan om de volgende locaties:

- HN;
- Doorslagzone;
- NVM / Dyade;
- Politiebureau.

De projecten HN en Doorslagzone bevinden zich in de fase van contractvorming. Daar zijn al afspraken gemaakt binnen de huidige kaders. Met name de realisatie van het bouwproject Doorslagzone leidt tot het afmaken van het Stadsplein (tussen DE KOM en het Stadshuis), waarmee tevens bereikt wordt dat het verblijfsklimaat aan deze kant verbetert (een prettiger, meer besloten plein sfeer met minder wind). Ook de toevoeging van de weekmarkt in oost betekent een extra impuls voor dit plein. Het Stadsplein krijgt daarmee steeds meer allure.

De genoemde projecten zullen ook zorgen voor een betere aansluiting van het winkelgebied op de Doorslag en het benutten van het water aan deze zijde (aanleg van pleziervaart en/of indien mogelijk beperkt horeca). Uiteraard blijft City Plaza en het goed functioneren van dit winkelcentrum van groot belang. Via de Stichting Binnenstadsmanagement (samenwerking gemeente Nieuwegein, Wereldhave, Winkeliersvereniging Cityplaza, Weekmarkt, DE KOM, Bibliotheek De Tweede Verdieping, Wijkplatform en HB Capital) wordt permanent gewerkt aan het versterken van het imago van City en het organiseren van evenementen en activiteiten teneinde meer bezoekers naar het (winkel)centrum te trekken, langer te laten verblijven en beter te laten waarderen

De gebruikswaarde van de pleinen en de inrichting van de pleinen vragen nog om een verbetering. Dat zal in nauw overleg en co-creatie met alle relevante stakeholders worden opgepakt. Ambitie is een bruisende binnenstad, zoals al verwoord in het OOB2013 en in de Toekomstvisie 'Nieuwegein naar 2025'.

3.3 City West

City West (voorheen Stationsgebied en West) is een gebied dat nog tot ontwikkeling moet komen. Momenteel laat de sfeer en uitstraling in dit gebied veel te wensen over. City Plaza Plus is dichtgetimmerd en de aanlooproute via deze zijde geeft een desolate indruk. Er is nog veel leegstand in de kantoren en het grote lege parkeerterrein vraagt om een functionele invulling.

Een aantal gebouwen heeft een tijdelijke functie gekregen in afwachting van de verdere planvorming. Het gaat om:

- De Luifelstede (opvang van statushouders);
- De Borgstede (WorkInMall);
- Oude theater De Kom/ City Plaza Plus (tijdelijke verhuur aan bioscoop)
- Het gaat hier nadrukkelijk om een tijdelijke invulling. Van belang is nu te bepalen welke ambities er zijn voor de definitieve invulling van deze locaties.

Duidelijk is dat alleen transformatie van bestaande gebouwen niet zal leiden tot de kwaliteitssprong die wordt nagestreefd. Juist het beschouwen van de ontwikkelopgave op een hoger schaalniveau moet leiden tot een structurele verbetering in dit deel van City. Er zijn dan mogelijkheden voor verdichting, een forse bijdrage aan de woningbouwopgave en het bereiken van duurzaamheidsambities en een verbetering van het verblijfsklimaat. Vanuit die optiek wordt er vanuit de gemeente niet zonder meer toestemming verleend voor het transformeren van kantoren naar woningen op het schaalniveau van het gebouw.

De provincie heeft aangegeven dat het tramstation uiterlijk in 2020 moet zijn aangepast aan nieuw materieel waarbij tevens de tramperrons verlaagd moeten worden. Dat biedt kansen om in de planvormingsfase tot een herpositionering van het tram- en busstation te komen. Hierover is al veel overleg gevoerd met de provincie Utrecht. De ambities om tram- en busstation te ontwikkelen tot een regionaal OV-knooppunt worden verderop in het hoofdstuk over het thema mobiliteit verwoord.

In april 2017 is een verkenningsronde gestart met alle eigenaren in met name het Stationsgebied. Dat heeft geleid tot een aantal mogelijke invullingen die gezamenlijk kunnen worden uitgewerkt met de verschillende eigenaren. Het gaat dan om de Erfstede en de zijde van de Weverstede. Om die ontwikkelingen te kunnen faciliteren is het nodig een gedeelde ambitie voor ontwikkeling mee te geven aan deze eigenaren en potentiële ontwikkelaars.

Dat geldt overigens voor heel City West. Er melden zich momenteel veel ontwikkelaars die geïnteresseerd zijn in het realiseren van projecten in City West. Om die reden is het nu van belang de koers, kaders en ambities vast te stellen, zodat ook bij deze partijen duidelijk wordt welke ambitie de gemeente (en provincie Utrecht) in City West nastreven.

We verkeren als gemeente in de omstandigheid dat we de beschikking hebben over relatief veel uitgeefbaar terrein in gemeentelijk bezit. Dat biedt kansen om voorwaarden te stellen aan ontwikkelende partijen en dat biedt kansen om te gaan voor optimale kwaliteit. Duurzaamheid biedt daarvoor een uitstekend handvat.

In de volgende hoofdstukken worden per thema de ambities aangegeven die wij als gemeentebestuur zien om te komen tot een duurzame en hoogwaardige doorontwikkeling van City West.

4 Duurzaamheid als leidend principe



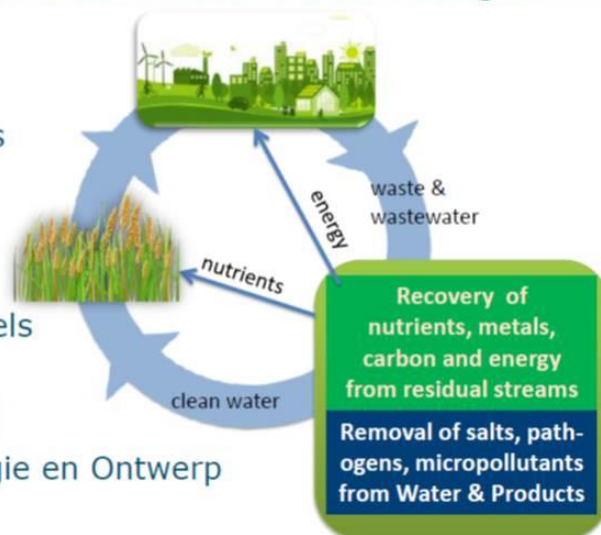
Steeds meer groeit het besef in de samenleving en dus ook in Nieuwegein dat stedelijke ontwikkeling bovenal duurzaam moet zijn. Dat is ook naar voren gekomen tijdens het participatieproces. Veel betrokkenen gaven aan duurzaamheid belangrijk te vinden en zien het als een kans voor City. Daarom is duurzaamheid gekozen als leidend principe voor het verder uitwerken van de plannen voor City West.

Duurzaamheid is een containerbegrip en behoeft nadere duiding. Duurzaamheid is gedefinieerd in een aantal sub thema's die belangrijk zijn bij de realisatie van projecten in City West (en als inspiratie voor de resterende projecten in City Oost):

- Klimaatadaptatie;
- Energie;
- Duurzame Mobiliteit;
- Circulair bouwen;
- BREEAM-NL;
- Geluid en luchtkwaliteit.

Duurzame leefomgeving Ontwerpen met nieuwe Technologie

- Geen emissies
- CO₂ neutraal
- Gesloten Cirkels
- Nature Based



Ook kunnen we denken aan het sluiten de kringlopen in de afvalwater keten, zoals gepresenteerd door prof. Rijnaarts (WUR) tijdens de RIA en bewonersavond. Beleidsmatig heeft Nieuwegein al een aantal ambities op het terrein van duurzaamheid geformuleerd. Die beleidsuitgangspunten vormen de randvoorwaarden voor de

ontwikkeling van City West. Deze ontwikkeling biedt daarnaast voor de gemeente Nieuwegein alle kansen om zich te profileren op dit thema. We zijn daarin geslaagd als Nieuwegein over enkele jaren genoemd wordt als toonaangevend voorbeeld op het gebied van duurzame binnensteden.

Nieuwegein wil graag proeftuin te zijn voor duurzame binnenstedelijke ontwikkeling. Daarom is er ook samenwerking tot stand gebracht met de WUR (landbouwuniversiteit Wageningen,) en gaan we samenwerken met andere kennisinstituten (bijv. , KWR Watercycle Research Institute). Het creëren van een duurzame binnenstad is de uitdaging waar de gemeente de komende jaren voor staat.

Duurzaamheid is geen last! Duurzaamheid vormt een uitdaging voor alle betrokkenen, met een "intrinsieke motivatie" om gezamenlijk een binnenstad te creëren die moeiteloos decennia lang mee kan en het vermogen heeft om zich keer op keer aan te passen aan de wensen van haar gebruikers.

Duurzaamheid is een aspect dat doorwerking heeft in alle overige thema's en vormt een inspiratiebron voor de doorontwikkeling. Wij dagen iedereen uit om onze ambitie op het thema duurzaamheid waar te maken: bewoners, ontwikkelaars, beleggers, woningbouwcorporaties, ondernemers, kennisinstituten en bezoekers. Iedereen is samen met de gemeente aan zet! Laten we van City één van de meest duurzame binnensteden van Nederland maken!

5 Ambities Duurzaamheid



5.1 Algemeen

De gemeente voert al beleid op het thema van duurzaamheid, maar ook de provincie Utrecht heeft concrete thema's en doelstellingen geformuleerd (energieprestaties, klimaatbestendigheid, healthy urban living). Gemeente en provincie trekken in City gezamenlijk op om de gedeelde ambities op dit thema te realiseren. Vanwege het OV-knooppunt (tram en bus) en vanwege een binnenstedelijke bouwopgave zijn er afspraken gemaakt om één beleid te voeren en dezelfde uitgangspunten en ambities na te streven vanuit een eenduidig en gezamenlijk belang.

Uit: Provinciaal beleid Duurzame Binnenstedelijke ontwikkeling

.....Voor binnenstedelijke vernieuwingsprojecten ligt de uitdaging om duurzaam te bouwen een stuk hoger en is nauwe samenwerking en afstemming vereist. De focus bij bestaande woningen is vooral gericht op energiebesparing en op de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving. Maar ook aspecten als geluid, geur en water worden in een vroegtijdig stadium afgestemd met gebiedsontwikkelaars.....

.....Samen met de gemeenten zetten we in op integraal duurzaam bouwen. Vooral in de huursector en bij woningbouwcorporaties zijn winsten te behalen. Neem bijvoorbeeld het succesvolle bouwconcept 'de energienotuloze woning'. Daarmee maak je iedere bewoner blij. Uit andere pilots is inmiddels gebleken dat er al veel kennis aanwezig is maar dat de kennis nog niet altijd wordt toegepast. De provincie stimuleert dat de kennis wordt overgebracht en ondersteunt in projecten. Bijvoorbeeld bij de opzet van slimme financieringsconstructies

Ook met het HDSR (Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden) wordt samengewerkt als het gaat om uitwerken van duurzame oplossingen. Zo is er bijvoorbeeld interesse om de mogelijkheid van lokale rioolwaterzuivering in combinatie met energie-opwekking gezamenlijk te onderzoeken.

Voor de vijf subthema's duurzaamheid (Klimaat-adaptatie, Energie, Duurzame Mobiliteit, Circulair bouwen, Geluid en luchtkwaliteit) zijn in de volgende paragrafen het (vastgestelde) beleid en de ambities aangegeven.

5.2 Klimaatadaptatie

Dat het klimaat verandert staat inmiddels onomstotelijk vast. De volgende effecten doen zich voor:

Wateroverlast

Door de klimaatverandering worden buien extremer. Dat stelt andere eisen aan het gemeentelijke rioleringsstelsel.

Watertekort/droogte

Tijdens een periode van droogte kan een watertekort ontstaan. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot een toename van fijn stof en een mindere kwaliteit van de groenvoorzieningen.

Hitte(stress)

Door menselijke activiteiten en het hoge versteningsgehalte kan een stad de warmte moeilijk kwijt. Hierdoor is het tijdens een hittegolf veel warmer in een stad dan in het landelijk gebied ('hitte-eilandeffect'). Dit gaat ten koste van de leefbaarheid van de wijk en de gezondheid van de bewoners. Het aantal zomerse nachten boven de 20 °C zal in 2050 verviervoudigd zijn.

Waterveiligheid

Waterveiligheid gaat over de veiligheid van onze leefomgeving achter de dijken. Door extreme neerslag (en zeespiegelstijging) nemen de risico's van overstromingen toe. Van belang is waterrobuust bouwen van kwetsbare objecten en netwerken.

Klimaatadaptatie is essentieel voor een duurzame gebiedsontwikkeling. Ook bij de verder ontwikkelingen in City zullen we ons dus op deze effecten moeten voorbereiden. Dat start met het opstellen van beleid op dit onderwerp. In alle bestuurslagen is daar inmiddels aandacht voor.

Op Rijksniveau is in 2014 de Deltabeslissing ruimtelijke adaptatie vastgesteld. Deze beslissing houdt in dat uiterlijk in 2020 klimaatadaptatie integraal onderdeel van beleid en handelen moet zijn en dat in 2050 de Nederlandse steden waterrobuust en klimaatbestendig moeten zijn.

Op regionale schaal bestaat het samenwerkingsverband Coalitie Ruimtelijke Adaptatie regio Utrecht (CRA). Naast Nieuwegein werken de volgende partijen samen in deze coalitie: de gemeenten Utrecht, Stichtse Vecht, Woerden, Houten, Bunnik, Nieuwegein, het waterschap HDSR, de provincie Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht.

Binnen de gemeente Nieuwegein zelf is de Visie Klimaatadaptatie in de maak. De startnotitie is inmiddels aan de raad toegezonden (RIS 2017-294). De raad heeft het college de opdracht gegeven een visie klimaatadaptatie op te stellen, waarin expliciet wordt ingegaan op een preventieve aanpak (raadsbesluit 2017-171). De Visie Klimaatadaptatie zal naar verwachting in de eerste helft van 2018 vastgesteld zijn.

Om ook in de toekomst in City prettig te kunnen wonen en werken investeert de gemeente zelf. Maar de gemeente daagt ook ontwikkelaars en bewoners uit te investeren in klimaatadaptatie. Het gaat dan in eerste instantie om een klimaatbestendige inrichting van City en het nemen van maatregelen om schade, hinder en overlast te voorkomen.

Klimaatadaptatie betekent voor de uitwerking van plannen in City West:

- Het gebruik van half-verhardingen of waterdoorlatende verhardingen; aanleg van wegen op afschot of holle wegen voor extra wateropvang (thema wateroverlast).
- Ondergrondse duikers zijn onderdeel van het watersysteem in City West. Door deze omhoog te halen kan open water gecreëerd worden. (thema wateroverlast, hittestress)
- De kavel en bebouwing zodanig inrichten en ontwerpen dat maximale regenwateropvang en infiltratie op de kavel mogelijk is (thema wateroverlast). Ambitie is om 45 mm lokaal te kunnen vasthouden (zonder riolering). Bij buien van meer dan 45 mm vindt vertraagde afvoer plaats naar oppervlaktewater.
- Toevoegen van groen, waarbij groen ook geschikt is voor infiltratie van regenwater (lager gelegen).
- Groen draagt bij aan verkoeling en zorgt voor een buffer in de potentiële wateropvanglocaties. Die zijn van belang voor overstromings- en droogtetolerantie (thema's hittestress, wateroverlast en droogte).
- Toepassen van groene gevels en/of groene daken; voldoende groene verblijfslocaties met schaduwplekken (thema's hittestress, wateroverlast).
- Toepassen van koele bestrating en bouwmaterialen; slaapkamers op het noorden (hittestress).
- Kwetsbare objecten zoals gebouwen met kwetsbare groepen (ziekenhuizen, verzorgingstehuizen) en vitale infrastructuur overstromingsrobuust bouwen (waterveiligheid)¹.



(Gemeente Venlo, 2017)

¹ Zie voor een overzicht van kwetsbare objecten, netwerken en groepen annex 3 van de Handreiking ruimtelijke adaptatie op www.ruimtelijkeadaptatie.nl

Klimaatadaptatie leidt in de kern tot een positieve impuls. Het draagt bij aan een groenere leefomgeving met veel aandacht voor water. In die zin draagt klimaatadaptatie bij aan de alom geuite wens om City groener te maken en een prettig verblijfsklimaat te creëren.

Tijdens de participatie-bijeenkomsten zijn impressies van klimaat-adaptieve maatregelen gepresenteerd. Over het algemeen was er bij de aanwezigen enthousiasme over de toepassing van meer groen en water in City. Er is tijdens deze bijeenkomsten duidelijk aangegeven dat maatregelen wel van enige schaal moeten zijn en zich financieel moeten verhouden tot het te realiseren programma, willen zij voldoende effect hebben. Uit onderzoek is gebleken dat klimaatadaptieve maatregelen ook een positief effect op de omliggende wijken hebben. Het leefklimaat in de omgeving verbetert aantoonbaar. Maatregelen op het gebied van klimaat-adaptatie bieden dus ook voordelen voor de bestaande stad en haar gebruikers.

Wij willen de klimaatadaptieve ontwikkeling van City West inzetten als een 'landmark' en daarmee de gemeente Nieuwegein positief op de kaart zetten. Een hoge ambitie op dit thema leidt tot positieve spin-off en promotie van City Nieuwegein (City Marketing).

Zodra de Visie Klimaatadaptatie is vastgesteld zal dit beleid als randvoorwaarde mee worden gegeven bij de gebiedsontwikkeling en de bouwopgaven in City.

5.3 Energie

Het gemeentelijk beleid 'Routekaart Energieneutraal Nieuwegein 2040' is op 25 september 2017 in de raad vastgesteld. Daarmee is de routekaart vastgesteld beleid en uitgangspunt voor de ontwikkelingen in City West. In deze routekaart zijn de routes Mobiliteit, Energiebesparing, Duurzame Elektriciteit, Duurzame Warmte, Energieopslag opgenomen.

De uitgangspunten ten aanzien van energie zijn:

- nieuwbouw moet worden gerealiseerd zonder aardgasaansluiting (dus verwarmen via bijvoorbeeld het stadsverwarmingsnet of warmtepompen);
- nieuwbouw moet leiden tot energieneutrale gebouwen en gebiedsontwikkeling, waarbij minimaal de gebouwgebonden energievraag wordt verduurzaamd en de markt wordt uitgedaagd om ook de gebruikersgebonden energievraag te verduurzamen;
- bestaande bouw moet waar mogelijk geoptimaliseerd worden in energieverbruik.

In City West liggen veel kansen om te komen tot een energieneutrale gebiedsontwikkeling in samenwerking met eigenaren en ontwikkelaars, maar ook met huidige en toekomstige bewoners en eindgebruikers.

De energie-uitgangspunten worden meegenomen bij de aanbestedingen van gebiedsontwikkelingsprojecten in City West.

Daar waar initiatieven van derden de gemeente bereiken zullen deze uitgangspunten ook worden gehanteerd bij planuitwerking. In samenwerking met marktpartijen moeten deze ambities worden gerealiseerd.

5.4 Duurzame Mobiliteit

Het gemeentelijk beleid op dit onderwerp is vastgelegd in:

- GMP+ (Gemeentelijk Mobiliteitsplan Plus);
- Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen.

Duurzame mobiliteit is daarnaast één van de opgenomen routes van de Routekaart Energieneutraal Nieuwegein 2040. Voor City gelden de volgende ambities op het vlak van duurzame mobiliteit:

- Het stimuleren van het gebruik van elektrische deelauto's;
- Het creëren van E-laadpunten;
- Het stimuleren van het gebruik openbaar vervoer en fiets door het aantrekkelijk maken.

In de hoofdstukken 5 (Verblijfsklimaat) en 6 (Mobiliteit) zal mobiliteit verder expliciet aan de orde komen.

5.5 Circulair Bouwen

De circulaire economie draait om slim gebruik van grondstoffen, producten en goederen, zodat deze oneindig hergebruikt kunnen worden in een gesloten systeem. Circulair bouwen vraagt om een totaal andere kijk en aanpak dan tot nu toe gebruikelijk is. Van een traditionele manier van werken naar één die sterk gericht is op samenwerking en co-creatie. Leidend principe is het sluiten van de grondstoffenkringlopen.

De gemeente heeft daarom samenwerking tot stand gebracht met kennisinstituten op dit terrein. Ook op de participatie-bijeenkomsten zijn voorbeelden genoemd van circulair bouwen (ontwikkelen) die op het schaalniveau van City West toegepast kunnen worden. De technieken zijn beschikbaar, het gaat er nu niet om OF, maar HOE we circulair bouwen inpassen in de ontwikkeling van City. Duidelijk is ook geworden dat het toepassen van nieuwe technieken wel vraagt om verdichting en enig bouwvolume, teneinde een optimaal effect te bereiken.

De gemeente is actief op het thema Circulair Bouwen:

- De nota 'Bouwen voor de toekomst; duurzaam bouwen beleid gemeente Nieuwegein' is door de raad vastgesteld in 2008.
- College van B&W is akkoord met voorstel 'Circulaire economie: Green Deal Cirkelstad Utrecht'. Nieuwegein streeft daarmee naar een circulaire economie en heeft daartoe ook de 'Green Deal Cirkelstad Utrecht' ondertekend, samen met andere regiogemeenten in Utrecht (6 december 2016).
- College van B&W is akkoord met voorstel tot ondertekening betonconvenant, samen met andere regiogemeenten in Utrecht (9 mei 2017).

Op basis van het voorgenomen beleid wordt circulair bouwen in City meegenomen in de uitwerking van (bouw)projecten in het centrum. Daar waar de gemeente initiatieven van derden beoordeelt speelt het uitwerken van circulair bouwen mee in de beoordeling om te komen tot planologische medewerking.

5.6 BREEAM-NL in City

Om duurzaamheid integraal op te nemen is bij bouwprojecten in City een BREEAM-certificaat voor gebouwen en gebiedsontwikkeling vereist. BREEAM is een internationaal erkend instrument waarmee de integrale duurzaamheidscore van bouwprojecten inzichtelijk wordt gemaakt. Uitgangspunt is om bij aanbestedingen van bouwprojecten:

- Het BREEAM-NL keurmerk 'Nieuwbouw en renovatie' van toepassing te verklaren.
- Het ambitieniveau 'Excellent' zowel voor ontwerp als ook de oplevering van gebouwen te hanteren.

Bij gebruik van instrument BREEAM-NL wordt de certificering door erkende onafhankelijk deskundigen verricht. Een BREEAM-NL-Nieuwbouw en Renovatie certificaat kan worden behaald voor twee fases.

- *Ontwerpfase*: certificaat voor het ontwerp dat vervalt na oplevering van het gebouw.
- *Opleverfase*: definitief certificaat zonder einddatum voor het opgeleverde gebouw.

De score voor 'Nieuwbouw en renovatie' is opgebouwd uit negen deelscores: management, gezondheid, energie, transport, water, materialen, afval, landgebruik & ecologie, vervuiling.

Breeam kent ook een score voor gebiedsontwikkeling. De score voor 'Gebiedsontwikkeling' is opgebouwd uit zes deelscores: gebiedsmanagement, synergie, bronnen, ruimtelijke ontwikkeling, welzijn & welvaart en gebiedsklimaat.

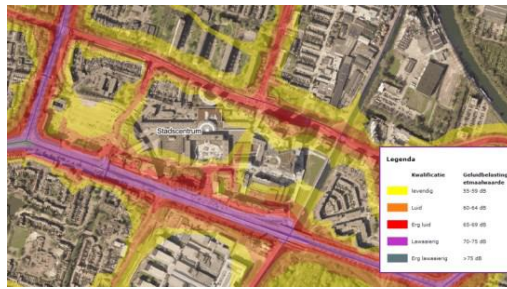
Dit leidt tot een totaalscore, uitgedrukt in sterren.

Score	%
Pass	≥ 30%
Good	≥ 45%
Very Good	≥ 55%
Excellent	≥ 70%
Outstanding	≥ 85%

De gemeente hanteert het uitgangspunt van een Excellente score, maar streeft naar Outstanding, bij de gebiedsontwikkeling van City West.

5.7 Geluid en luchtkwaliteit

GeluidDe factor geluid heeft veel impact op het woonmilieu en op het verblijfsklimaat in City. Door de ligging en opzet van de binnenstad is het een bijna vaststaand gegeven dat er veel geluidsdruk is (en wellicht blijft). Onderstaand is de geluidssituatie opgenomen (situatie 2016) van het wegverkeer met daaronder de geluidssituatie van de tram.



Geluidsk kaart wegverkeer



Geluidsk kaart tram

De geluidsdruk is in een groot deel van City aanwezig. Het streven is om het geluidsniveau terug te dringen. Bestrijding bij de bron (geluidarme trams, elektrische auto's en bussen, reductie vrachtverkeer) is mogelijk, maar hebben op korte termijn een beperkt effect, mede gelet op de trend van verkeersstoe name en de wens van hogere vervoersfrequenties in het openbaar vervoer.

De meest voor de hand liggende oplossing is het realiseren van afscherming van geluid door hogere gebouwen aan de rand van het plangebied in combinatie met het geluidsbeleid 'Hogere Waarden' (waaronder het treffen van geluidswerende maatregelen) zodat wooncomfort geborgd is. Op die manier kan een win-win situatie gecreëerd worden.

Speciale aandacht verdienen ook de technische installaties (luchtbehandeling, koeling, rookgasafblaas) op en in gebouwen. Optimalisatie hiervan kan ook leiden tot een afname van de geluidsdruk. Dit aspect moet dus al in de ontwerpfase van gebouwen worden meegenomen. Alle bouwprojecten zullen op deze aspecten vanaf het eerste ontwerp stadium worden beoordeeld.

Luchtkwaliteit

In de situatie 2015 waren de knelpunten in de luchtkwaliteit opgelost. Initiatieven voor bouwprojecten ondervinden daardoor geen beperkingen meer vanuit de eisen uit de Wet milieubeheer. Om ook in de toekomst geen problemen met de luchtkwaliteit te krijgen moet er in de planontwikkeling rekening worden gehouden met natuurlijke doorstroming van de lucht om de luchtkwaliteit te borgen.

De gemeente is lid van de NSL (Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit). We volgen bij de beoordeling van projecten de eisen die via dit verband in Nederland worden gesteld aan luchtkwaliteit.

6 Ambities Verblijfsklimaat



6.1 Openbare ruimte

De kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte is zeer belangrijk voor de uitwerking van plannen in City West. Tijdens het participatieproces is veel naar voren gekomen dat er behoefte is aan meer groen en water in de stad. Er is behoefte aan beter verblijfsklimaat in zowel City Oost als City West. City Oost wordt als te “stenig” ervaren.

Maar ook het verbeteren van voetgangersroutes en fietsroutes, een betere verkeersafwikkeling met minder overlast en het beperken van vrachtverkeer zijn zaken die verbeterd kunnen worden bij het vormgeven van de openbare ruimte.

Vanuit de ambities op het terrein van duurzaamheid worden tevens eisen gesteld aan de openbare ruimte. Deze eisen kunnen veel bijdragen aan het vergroenen van de stad. Ook is er vanuit het thema duurzaamheid veel aandacht voor meer wateroppervlak en waterberging in de buitenruimte. Een aangenaam verblijfsklimaat ontstaat ook door het van meet af aan in samenhang vormgeven van de gebouwen en de openbare ruimte in combinatie met duurzaamheidsmaatregelen.

Op basis van alle reacties uit het participatieproces en input uit andere beleidsvelden zijn voor de openbare ruimte de volgende ambities en uitgangspunten geformuleerd voor City West:

Openbare ruimte op maaiveld

Gebleden in City Oost is dat een opgetild maaiveld heeft geleid tot beperkingen. Op basis van die ervaringen wordt voor City West gekozen voor een ander uitgangspunt: de openbare ruimte wordt op maaiveld ingericht. Enerzijds omdat in City West de woonfunctie meer centraal zal staan, anderzijds omdat vanuit duurzaamheid gezien een openbare ruimte op maaiveldniveau de voorkeur verdient.

Het inrichten van de openbare ruimte op maaiveld biedt de volgende voordelen:

- profielen kunnen makkelijk worden aangepast aan wensen van gebruikers;
- groen (bomen, hagen, gras) kan direct worden geplant in de ondergrond;
- de waterberging en vertraging van het afvoeren van water kan geoptimaliseerd worden;
- bewoners leven direct in een groene omgeving;
- geen anonieme plinten (die vaak wel ontstaan door een half-verdiepte parkeergarage);
- een goed toegankelijke openbare ruimte, ook voor mensen met een beperking.

Meer groen en water

Groen en water zijn belangrijke elementen bij het creëren van een aangenaam verblijfsklimaat en zijn ook vanuit de optiek van duurzaamheid van groot belang. Daar waar City Oost als te "stenig" wordt ervaren liggen er in City West veel mogelijkheden voor het vergroenen en het terugbrengen van water.

Zo min mogelijk auto's op straat

Parkeren op straat wordt zo veel mogelijk vermeden. Bewoners- (en liefst ook parkeren voor bezoekers) wordt in principe in gebouwde voorzieningen onder/in de bouwblokken opgelost.

Beperken gemotoriseerd (vracht)verkeer via het ontwerpen buitenruimte

De openbare ruimte moet zo vormgegeven worden dat gemotoriseerd verkeer te gast is in de openbare ruimte en volgens logische routes wordt afgewikkeld. Er ontstaat een prettiger verblijfsklimaat door optimalisatie van routes voor busverkeer en waar mogelijk moet doorgaand verkeer worden ontmoedigd. De ambitie is om het laden en lossen van vrachtwagens in City via creatieve oplossingen te optimaliseren.

Verbeteren van wandel en fietsroutes

De wandel- en fietsroutes naar en in de City moeten kwalitatief worden opgewaardeerd. De routes moeten logisch, korter, overzichtelijk en sociaal veiliger worden. Het inrichtingsniveau moet zo worden vormgegeven dat het voor alle doelgroepen overdag en in de avond uitnodigend is om er gebruik van te maken (minder validen, ouderen, kinderwagens etc.).

Speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken

In de openbare ruimte wordt gestreefd naar meer speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken voor (kleine) kinderen, jongeren (adolescenten) en ouderen om de levendigheid te vergroten. In 2018 zal een nieuw Speelplaatsenbeleid worden geformuleerd dat ook voor City zal worden gevolgd.



Valerio Franz ne, 2004

Duurzame, comfortabele materialen

In de ontwerpen voor de buitenruimte wordt gebruik gemaakt van duurzame materialen. Aangesloten wordt bij de begrippen uit het merkenboekje City: Comfortabel, Persoonlijk en Veelzijdig. Uitgangspunt bij het ontwerpen van de buitenruimte is het gebruik van duurzame materialen die aansluiten bij de gebruikerswensen van bewoners en bezoekers. Het straatmeubilair wordt zodanig gekozen dat het bijdraagt aan een aangenaam verblijfsklimaat gedurende de dag en avond, maar ook bij goed- en slecht weer.

Verlichting

De ambitie is om voor City West een masterplan verlichting te maken zoals ook in City Oost is gedaan. De buitenruimte moet in City ook in de avond en nacht goed en energiezuinig (led) verlicht zijn, waarbij de verlichting bijdraagt aan het creëren van veiligheid en een prettig verblijfsklimaat. Er mogen geen "enkele" plekken ontstaan. Logische en goed verlichte routes zijn essentieel. Aangenaam verlichte pleinen maken dat City West een aangenaam verblijfsklimaat heeft voor de bezoekers en bewoners. Daarnaast kan verlichting als een "sierlijk" en gezellig element dienen om ook in de donkere uren een aangename sfeer te creëren.

Beheer wordt integraal onderdeel van de ontwerpopgave

Goed beheer van het groen en de buitenruimte is essentieel om ook op langere termijn kwaliteit te kunnen garanderen. Daarom wordt bij de uitwerking van inrichtingsplannen de beheercomponent vanaf het begin van het proces meegenomen. Basisprincipe is hierbij Schoon, Heel en Veilig.

Pleinen en plekken krijgen een eigen sfeer

In City West zal een plein worden gerealiseerd bij het OV-knooppunt. Daarnaast zal er in City West vooral woningbouw met een mix van andere functies tot stand komen. Voorzien zijn één of meer pleinen met omliggende (woon)bebouwing. De ambitie is om deze pleinen een eigen identiteit te geven en de gebruikswaarde optimaal te krijgen voor alle relevante doelgroepen. De pleinen moeten ook een meerwaarde krijgen voor de huidige bewoners van City en een aanvulling zijn op de al bestaande pleinen in City.

Aandacht voor buitenruimte in bestaande buurten in City West

Het upgraden van de buitenruimte in de huidige woonbuurten in City West verdient aandacht. Dat zit enerzijds in adequaat beheer van de bestaande buitenruimte. Anderzijds is het de uitdaging om bij het vormgeven van nieuwe openbare ruimte integraal te kijken naar de aansluiting met bestaande woonbuurten (groen, water, verharding). Hiermee vormt de nieuwe openbare ruimte meer een eenheid met het bestaande deel.

6.2 Gebouwde omgeving

Gebouwen en openbare ruimte worden in samenhang ontwikkeld. Dit vanuit de optiek dat ook de gevels en vormgeving van gebouwen bijdragen aan de kwaliteit van het verblijfsklimaat.

De ambities voor de gebouwde omgeving in City West zijn:

Passende verdichting via toevoegen bouwprogramma

Uitgangspunt is in City West een passend bouwprogramma toe te voegen om een hoogwaardig binnenstadsmilieu te creëren. Van belang vanuit ruimtelijke kwaliteit bezien is dat de bebouwing qua volume en hoogte passend is. Bij de uitwerking van bouwplannen zal een goede balans moeten worden gezocht tussen verdichting, bouwhoogten en aansluiting op de omliggende gebieden.

Plinten in de bebouwing

Uitgangspunt is om alleen plinten met daarin een gebruiksfunctie te realiseren in de bebouwing op City West. Dat draagt bij aan prettig verblijfsklimaat. Anonieme en dichte plinten zijn niet wenselijk. De plinten moeten zodanig worden vormgegeven dat zij qua maatvoering en hoogte flexibel te gebruiken zijn voor verschillende functies.

Publieksfuncties, onderwijs, dienstverlening, gezondheidscentra en wellicht enige horeca zijn daarvoor geschikte dragers. Van belang daarbij is ook te kijken naar de bezettingsuren.

Groene binnenterreinen en daken

De binnenterreinen en daktuinen die bij de bouwblokken worden gerealiseerd, dragen ook bij aan klimaat-adaptatie en vergroening en daarmee aan een opwaardering van het verblijfsklimaat. Waar mogelijk moeten binnenterreinen en daken een groene invulling krijgen.



Duurzame materialen

Het gebruik van duurzame (bouw)materialen is vereist, maar de keuze van materialen moet ook in samenhang met het ontwerp van de buitenruimte worden beschouwd om een optimaal verblijfsklimaat te creëren. Het gebruik van duurzame materialen maakt deel uit van de BREEAM-certificering.

6.3 OV-knooppunt City

Specifieke aandacht verdient de vormgeving van het OV-knooppunt en de directe omgeving ervan. De aanpassingen aan de tramhalte (lage en verlengde perrons) in 2020 en de behoefte aan capaciteitsuitbreiding het busstation bieden een kans om hier een multimodaal OV knooppunt Nieuwegein City te realiseren. Naast een belangrijke in- en uitstap functie moet dit nieuwe OV-knooppunt ook een belangrijke multimodale overstapfunctie krijgen, zowel tussen het OV onderling als ook tussen fiets/voetganger en OV en de auto en OV.

Gestreefd wordt naar een inpassing van de tram- en busroutes van een hoogwaardige kwaliteit in het openbaar gebied. Daarbij wordt gedacht aan het opnemen van rails in de bestrating, dan wel in het groen, het inpassen van perrons in de buitenruimte vanuit één integraal ontwerp en het combineren van perrons. Bus- en tramhaltes zullen geïntegreerd (onder één dak), in een zelfstandige voorziening dan wel in een geïntegreerd gebouw worden opgenomen. Daarbij geldt wel dat het OV-knooppunt duidelijk herkenbaar moet zijn.



(Wordlandscape architects, 2016) (flexpassages 2009)

Het OV-knooppunt moet allure hebben, herkenbaar en comfortabel zijn en bijdragen aan de totale beleving van de binnenstad. Een plek met duidelijke functies en een passend verblijfsklimaat voor bezoekers en reizigers dat een toegevoegde waarde voor City wordt. Een aangenaam aankomst- overstap- en vertrekpunt voor bewoners en bezoekers van City. Om de levendigheid op het plein te vergroten is het denkbaar dat een aantal ondersteunende functies die passen bij een "station" aan het plein worden toegevoegd (kiosk, bloemenstal, etc.).

De ambitie om het busstation te verplaatsen naar de overzijde van het spoor leidt tot een beter verblijfsklimaat rond de Erfstede en creëert een nieuw OV plein met een prettiger verblijfsklimaat en minder druk vanuit het busstation op de omliggende bebouwing. Het streven is naar een optimale afwikkeling van bus- en tramvervoer met minder verkeerbewegingen voor de bestaande bewoners. Ook wordt bekeken of de bufferfunctie (opstelplek om wachttijd te overbruggen) van bussen buiten City kan plaatsvinden teneinde meer ruimte vrij te spelen voor het optimaliseren van het verblijfsklimaat.

7 Ambities Mobiliteit



7.1 Algemeen

In Nieuwegein worden nu en in de komende jaren nog aanzienlijke aantallen woningen en ander programma gebouwd, niet in de laatste plaats in City. Er ligt een grote uitdaging al het verkeer op te vangen en af te wikkelen. Het is in het belang van huidige en toekomstige bewoners en ondernemers dat het verkeer in drukke delen van de stad, zoals in City, niet vastloopt.

Er is een wisselwerking tussen ambities en beleid op het gebied van verkeer en vervoer (GMP+) in relatie met het beleid dat op andere thema's wordt gevoerd (duurzaamheid, woonvisie en Winkelvisie Nieuwegein, Economische Visie Nieuwegein). Een integrale visie op mobiliteit is belangrijk als het gaat om het maken van afwegingen in City.

Mobiliteit in City is een belangrijk thema en het roept telkenmale veel discussie op. Dat is ook gebleken tijdens het participatieproces. Met name is er veel verschillend inzicht op het gemotoriseerde verkeer (auto's, vrachtauto's)

Grosso modo zijn er twee denkrichtingen:

- Faciliteer het gebruik van de auto en sluit aan bij de wensen van een groot deel van de Nieuwegeinse (bewoners en bezoekers).
- Bring het autoverkeer terug, stimuleer het gebruik van andere modaliteiten zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer om te bereiken / af te dwingen dat mensen de auto laten staan.

Het gemeentebestuur streeft een verantwoorde afweging tussen beide denkrichtingen na.

Voor de commerciële functies in City is de autobereikbaarheid van groot belang. Het wordt door velen nu gezien als het "unique selling point" van City Plaza. Daar staat tegenover dat bij het verdichten en toevoegen van programma aan City West de parkeerdruk toeneemt vanuit bewoners en bezoekers van bewoners.

Openbaar vervoer en andere vormen van vervoer (fietsen, lopen) bieden soelaas om de druk van autoverkeer te verminderen. Daarom is het van belang de route en de bereikbaarheid van de binnenstad voor deze vormen van vervoer te stimuleren. Ook voldoende en veilige stallingsmogelijkheden en mogelijkheden voor het opladen van e-bikes en e-scooters zijn nodig. Het gebruik van elektrische deelauto's krijgt zeker de aandacht.

7.2 Gemeentelijk Mobiliteitsplan Plus + 2030

De gemeente heeft een Gemeentelijk Mobiliteitsplan + 2030 (Raadsbesluit 11 december 2013 – 385) vastgesteld. Daarin wordt gesteld:

“Een belangrijke kracht van Nieuwegein is de centrale ligging in Nederland in combinatie met een goede bereikbaarheid. Het mobiliteitsbeleid is er op gericht deze kracht te versterken en te koesteren. Hierbij staat bereikbaarheid van Nieuwegein met volwaardige vervoersalternatieven voor de auto centraal. Verkeersveiligheid en duurzaamheid zijn daarbij belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfmilieu.”

Het succes van de auto heeft ook zijn beperkingen: luchtvervuiling, geluidsoverlast, congestie, ruimtebeslag, verkeersveiligheid. Gezien deze beperkingen is het vertrekpunt van de mobiliteitsvisie van gemeente Nieuwegein het verleiden van mensen om andere vervoersmiddelen dan de auto te kiezen door het aanbieden van volwaardige alternatieven.”

In het GMP+ wordt aangegeven: “duurzaamheid wordt als belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfmilieu gezien. In de binnenstad (City) moet dan ook het primaat liggen bij de fiets, de voetganger en het Openbaar Vervoer. De auto krijgt hier een minder centrale plaats.”

7.3 Fietzers en voetgangers

Beleid voor de fiets

Het beleid is om het fietsnetwerk verder te verbeteren. De hoofdstructuur moet aantrekkelijk zijn in termen van kwaliteit en comfort. Van belang is dat de hoofdroutes altijd in de buurt liggen van de herkomst en bestemming van de (potentiële) fietser, routes moeten zo direct mogelijk zijn. Ontbrekende schakels in het netwerk moeten worden opgelost.

Ambities voor City

- City is vanuit de rest van de stad snel, comfortabel en veilig met de fiets te bereiken;
- er is voldoende mogelijkheid om op de juiste plekken de fiets te stallen, bij voorkeur in de (minimaal) 3 overdekte, bewaakte en gratis fietsenstallingen, en daarnaast waar nodig en mogelijk ook in het openbare gebied;
- ook alternatieve vormen van fietsvervoer (bv. bakfiets, elektrisch, met fietsmanden) kunnen goed in de binnenstad fietsen en stallen;
- er is voldoende gelegenheid om elektrische fietsen/scooters op te laden;
- er is een extra noord <-> zuid route door City die niet door een parkeergarage gaat. Deze route maakt deel uit van het regionale fietsnetwerk.
- Er komen betere fietsroutes die ook bijdragen aan het beperken van de verkeersdruk door fietsers bij het kruispunt Noordstedeweg/Doorslagbrug.
- Automobilisten en fietsers hebben het gevoel dat de auto te gast is in City.

Beleid voor voetgangers

Mensen zijn eerder geneigd zeer korte afstanden te voet af te leggen als deze plezierig zijn om te lopen. Een slechte bereikbaarheid te voet van bijvoorbeeld een OV-halte, een binnenstad of een winkelcentrum wordt al snel als barrière ervaren. Het beleid is looproutes waar mogelijk te verbeteren.

Ambities voor City

- City is vanuit de rest van de stad comfortabel en veilig te bereiken voor voetgangers;
- in City zijn de looproutes (ook voor visueel gehandicapten) naar de diverse bestemmingen (waaronder ook OV-haltes) kort;
- de trottoirs zijn van voldoende breedte, zodat ook mensen die gebruik moeten maken van scootmobielen, rolstoelen, kinderwagens of een rollator adequaat gebruik kunnen maken van deze looproutes;
- Voetgangers hebben het gevoel dat de auto te gast is in City.

7.4 Openbaar vervoer

Gemeentelijk beleid

Nieuwegein heeft een goed openbaarvervoersysteem, voorzien van goede en snelle tram- en busverbindingen. Om de groei van het autoverkeer met name tijdens spijstijden te reduceren, maakt Nieuwegein in het GMP+ strategische beleidskeuzes om het gebruik van Openbaar Vervoer zoveel mogelijk te stimuleren.

Algemeen beleid is dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen er van meet af aan goed openbaar vervoer aanwezig moet zijn. Nieuwegein streeft ernaar om gedurende de periode tot 2030 het openbaar vervoer een voornamere rol te laten vervullen.

Ambities openbaar vervoer

- De ontwikkeling van het tram- en busstation in City Nieuwegein zal integraal in samenhang met de binnenstedelijke ontwikkelingsopgave van de gemeente worden beschouwd.
- Het OV-knooppunt City moet een hoogwaardige kwaliteit krijgen met stedelijke uitstraling, een duidelijke eigen herkenbaarheid als OV-knooppunt en voelbaar als een vanzelfsprekend onderdeel van City.
- Het tram- en busstation moet makkelijk toegankelijk, comfortabel en overzichtelijk zijn.
- Het OV-knooppunt City Nieuwegein heeft een regionale functie en is een essentieel onderdeel in het regionale netwerk Groot Utrecht. Het belang van dit knooppunt zal alleen maar toenemen en daarmee wordt bij de uitwerking van dit knooppunt rekening gehouden (Nieuwegein City als herkomst/bestemming en overstappunt OV-OV).
- Het tram- en busstation zullen als OV-knooppunt een eenheid moeten zijn, waarbij de overstap van de ene op de andere modaliteit eenvoudig kan plaatsvinden. Als uitgangspunt van een regionaal knooppunt geldt een intensief programma rondom dit knooppunt, het verhogen van het reizigersaanbod. Het OV-knooppunt zal direct worden gekoppeld aan loop- en fietsroutes om gebruik van OV te stimuleren en autoverkeer terug te dringen. Daarnaast wordt gekeken naar mogelijkheden om overstap van auto op OV te faciliteren op basis van eventuele overcapaciteit in parkeervoorzieningen mits een goed verblijfsklimaat gegarandeerd is voor bewoners en bezoekers van City.

- Het OV-knooppunt moet duidelijk zichtbaar zijn en ondersteund worden door stedelijke functies, waaronder horeca, kleinschalige op OV gerichte detailhandel (fietsenmaker, kiosk) dan wel baliefuncties en/of onderwijsfuncties. Ook de ondersteunende functies van het station zelf worden aan het knooppunt gekoppeld (pauzeruimte personeel, informatie, kaartverkoop).



- Bij het OV-knooppunt zullen voldoende (bewaakte) stallingsmogelijkheden voor de fiets aanwezig moeten zijn.
- Het streven is het ruimtegebruik voor de bussen te optimaliseren, waarbij ook de infrastructuur van de tram nadrukkelijk wordt meegenomen.
- De noord-zuid verbinding voor busverkeer door City moet behouden blijven.
- Het ontwerp van het OV-knooppunt moet toekomstbestendig zijn, zich kunnen aanpassen aan veranderende eisen van busvervoer (bijvoorbeeld meer en langere (elektrische) bussen, bufferruimte). Verplaatsing van het eindpunt van buslijnen naar de hoofdingang van het St. Antoniusziekenhuis zou een optie kunnen zijn om bufferruimte in City te beperken, als aan een aantal condities kan worden voldaan:
 - passend binnen de bredere netwerkaanpak Nieuwegein;
 - passend zijn bij de voorzieningen bij het St. Antoniusziekenhuis;
 - het op orde houden van de doorstroming op aan- en afvoeroute.

7.5 Auto- en vrachtverkeer

Beleid voor gemotoriseerd verkeer

- De auto is in Nieuwegein een volwaardige vervoerskeuze doordat het autonetwerk een groot deel van de dag goed functioneert. Plaatsen in en om de stad zijn goed bereikbaar waardoor de auto een vaak voor de hand liggende vervoerskeuze is. Reizen met de auto lijkt comfortabel, maar zorgt ook voor meer problemen. Het toenemende autogebruik gaat steeds vaker gepaard met verstoringen in het netwerk.
- Om de verkeersintensiteit in de spijstijden te verminderen wil Nieuwegein mensen verleiden meerdere vervoersvormen te gebruiken in plaats van alleen de auto door de kwaliteit van fietsinfrastructuur, -voorzieningen, Openbaar Vervoer infrastructuur en -voorzieningen te verbeteren.
- Speciale aandacht verdient City Plaza dat gebaat is bij een goede parkeervoorziening voor haar bezoekers. Daar waar andere modaliteiten

worden gestimuleerd en gefaciliteerd zal dat altijd tegen de achtergrond het parkeerbelang van City Plaza worden beschouwd.

Ambities voor City

- De auto is te gast in City en moet rekening houden met het overige verkeer (fietsers, voetgangers, OV);
- Er zijn voldoende oplaadpunten voor elektrische auto's;
- De rijroutes naar de parkeergarages lopen hoofdzakelijk via de Zuidstedeweg, waarbij een ingreep in de Noordstedeweg gewenst is;
- Er rijdt geen doorgaand vrachtverkeer door City;
- Bevoorrading vindt alleen plaats op de daarvoor bestemde locaties (laad- en los (parkeer)plaatsen).
- Voor het leveren van goederen aan particulieren thuis wordt gestreefd naar duurzame en innovatieve oplossingen (bijv. pick-up-points), zoals opgenomen in de economische visie. Deze oplossingen moeten particulieren en leveranciers voordelen bieden.

7.6 Parkeren

In City is er betaald parkeren op maaiveld en in de parkeergarages.

Beleid Parkeren

Het parkeerbeleid streeft naar het zo goed mogelijk benutten van de beschikbare parkeerplaatsen en het bieden van kwalitatief goede parkeervoorzieningen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van functies wordt gebruik gemaakt van parkeernormen. Locatie gebonden maatwerk staat hierbij centraal. De parkeerregulering wordt voortgezet en het toepassing van blauwe zones gebeurt selectief. In de Nota Parkeernormen 2011 – 2015 zijn de parkeernormen vastgesteld.

De auto ontsluiting van parkeergarages vindt momenteel plaats via de Kapittelstede/Schouwstede die uitkomt op de Zuidstedeweg en via de Noordstedeweg.

Bij het realiseren van een hogere bebouwingsdichtheid in City West is het uitgangspunt dat parkeren wordt opgelost in/onder de bouwblokken in gebouwde parkeervoorzieningen. Waar mogelijk wordt ook bekeken in hoeverre parkeergarages kunnen worden gekoppeld, het meest voor de hand liggend in de randen van West. Van belang daarbij is wel de impact op de openbare ruimte en verblijfskwaliteit mee te nemen, omdat ook een van de ambities is openbaar gebied zo veel mogelijk op maaiveld (in volle grond) te realiseren. De ontsluiting van de parkeergarages is inpandig, zodat er nauwelijks impact op de openbare ruimte ontstaat. Volgens het bestemmingsplan kunnen parkeerkelders tot 4 meter onder maaiveld worden gerealiseerd. Uitgangspunt is dat er geen half-verdiepte garages worden gerealiseerd.

Ambities voor City

Uit verkeersonderzoek uitgevoerd door Sweco blijkt dat de huidige parkeernormen aan de hoge kant zijn. Verwacht wordt dat een belangrijk deel van de bewoners van nieuwe woningen in City een lager autobezit zullen hebben dan waar in de vrijstellingsnorm van wordt uitgegaan. Dat zou leiden tot ongewenste leegstand van parkeervoorzieningen. Ervaringen met woonprojecten in andere steden ondersteunen deze verwachting.

En daarom is een parkeernorm van 1 parkeerplaats, conform de vrijstellingsnormen, per nieuwbouwwoning het uitgangspunt in City. Dat is realistisch omdat City een centrumgebied is met een mix van wonen en andere binnenstedelijke functies. Bovendien sluit deze norm aan bij onze ambities op het terrein van duurzaamheid. De voorgestelde parkeernorm houdt tevens rekening met het bereikbaar en leefbaar houden van City.

Het is een stevige ambitie. De marktpartijen worden nadrukkelijk uitgenodigd om deze ambitie te realiseren. We dagen hen uit om mee te denken in creatieve oplossingen, die voldoende comfort voor bewoners en bezoekers bieden, maar bovenal bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit in City en het realiseren van onze duurzaamheidsambities. De gemeente is bereid projectoverstijgende alternatieven voor parkeren te faciliteren, waarbij gezamenlijk wordt gezocht naar optimalisatie. Waar nodig voor het oplossen van de parkeerproblematiek wordt ook gedacht aan innovatieve en alternatieve financieringsconstructies. De discussie over de parkeernorm is niet los te zien van flankerende maatregelen, zoals gebruik OV, deelauto's, stimuleren van fietsen, etc. die bijdragen aan het verminderen van het autogebruik. Het beperken van autoverkeer draagt bovendien bij aan een aantrekkelijkere, gezondere woonomgeving (betere luchtkwaliteit en minder geluid).

Belangrijk uitgangspunt is dat eigenaren en/of huurders van nieuwbouwwoningen in City met parkeerplaats op eigen terrein niet vanzelfsprekend recht hebben op een parkeervergunning.

Het op deze manier benaderen van het parkeervraagstuk zorgt er voor dat City steeds meer een verblijfsgebied wordt voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) waar de auto te gast is. Automobilisten met de binnenstad als bestemming worden op deze manier directer naar een parkeervoorziening gedirigeerd waardoor vergeleken bij verspreid liggende parkeervoorzieningen ook in mindere mate in autoinfrastructuur hoeft te worden geïnvesteerd.

8 Ambities Wonen



8.1 Algemeen

City West leent zich bij uitstek voor het creëren een binnenstedelijk woonmilieu dat verschillende doelgroepen huisvest. De ambitie is dat er een gevarieerd woonmilieu ontstaat met een goede mix van verschillende huur- en koopwoning in verschillende segmenten (sociaal, midden en duur) vanuit de gedachte van een inclusieve binnenstad en dat er voor alle doelgroepen een plaats moet zijn in het centrum van de stad.

Het gaat wel om het creëren van een binnenstedelijk woonmilieu in een hogere dichtheid dan de omgeving van de binnenstad. Een hogere dichtheid is verantwoord omdat in het centrum veel voorzieningen aanwezig zijn en een hoogwaardig openbaar vervoer. City West is daarmee zeer interessant voor verschillende doelgroepen.

In het woningbouwprogramma (vastgesteld in de raad van mei 2017) wordt in de bijlage indicatief uitgegaan van het toevoegen van tussen de 700 en 1.170 woningen in City. Deze bandbreedte is maatgevend voor de uitwerking van de woningbouwplannen voor City West. Dit aantal is gebaseerd op de reële vraag naar woningen die er is voor de komende 25 jaar.

Het toevoegen van een substantieel aantal woningen heeft ook een positief effect op een andere te realiseren ambities:

- Meer bewoners in City heeft een effect op leefbaarheid, sociale cohesie, veiligheid en meer levendigheid na sluitingstijd van winkels. Een levendige binnenstad is gebaat bij een grote groep bewoners die zich goed thuis voelt en activiteiten onderneemt.
- Meer bewoners betekent ook meer bestedingen in food en non-food ter ondersteuning van het aanbod van winkelveorzieningen, meer omzetpotentie betekent meer draagvlak voor winkels;
- Duurzaamheid, enig volume is nodig om bijvoorbeeld WKO's, energiebesparing, groene gevels en klimaatadaptatie tot stand te brengen,
- Meer bewoners betekent ook, indien gecombineerd met flankerend OV-beleid, meer aanbod van reizigers met het OV, ter ondersteuning van het uitbouwen van tram en busstation tot een regionaal OV-knooppunt;

In City is er ook ruimte om te experimenteren met het integreren van wonen en werken, of wonen in combinatie met andere functies.

Speciale aandacht verdient de prijs-kwaliteitverhouding van de toe te voegen woningen. Beleid zal worden opgesteld voor de minimaal te realiseren oppervlakte

per woning in de verschillende segmenten. Daarmee wordt geborgd dat er woningen van voldoende grootte worden gerealiseerd die ook duurzaam te exploiteren zijn.

Hieronder worden de vraag naar woningen en ambities verder toegelicht.

8.2 Woningaantal en doelgroepen

In het woningbouwprogramma 2030 is vastgelegd waar zich in Nieuwegein locaties bevinden om woningen te realiseren. De vraag naar woonruimte in Nieuwegein en de Utrechtse regio groeit hard en de verwachting is dat dit de komende 25 jaar zo blijft en pas daarna stabiliseert. Tot 2030 is er vraag naar minimaal 3500 woningen in Nieuwegein. City is bij uitstek één van de gebieden waar deze opgave kan worden gerealiseerd.

In de Woonvisie (2015) zijn de belangrijkste doelgroepen benoemd: starters, stijgers, ouderen en wonen met zorg.

Er is met name behoefte aan:

- sociale huurwoningen (30% is uitgangspunt);
- vrije sector huur;
- duurdere koopwoningen.

Starters

De doelgroep starters wordt nu voornamelijk gefaciliteerd in koop- en huurappartementen in getransformeerde kantoren. In City West zijn er ook mogelijkheden om voor deze doelgroep woningen in nieuwbouwprojecten te realiseren. Het gaat dan met name om sociale huurappartementen.

Stijgers

Voor stijgers op de woningmarkt is behoefte aan duurdere eengezinskoopwoningen (vanaf ca € 300.000,-) en duurdere (koop en vrije sector huur) appartementen. De opgave is om in City West en Oost vooral appartementen (koop, vrije sector huur en sociale huur) te bouwen.

Maar ook het toevoegen van woningen in het hogere segment is belangrijk, mede om doorstroming op gang te brengen en hogere inkomens te binden aan de binnenstad. In City West zijn er kansen om binnen de verdichting ook een aantal grondgebonden woningen te realiseren die in het duurdere segment op de markt kunnen worden gebracht.

Ouderen

Het aantal 75-plusser stijgt de komende 20 jaar met circa 150%. Deze doelgroep vraagt vooral nultredenwoningen in de nabijheid van de meest essentiële voorzieningen, zodat men zo lang mogelijk zelfstandig kan blijven wonen. In City kunnen we deze appartementen realiseren, al dan niet in combinatie met zorgconcepten inspeland op de behoefte. De zorgbehoefte van deze doelgroep zal de komende 20 jaar sterk gaan toenemen.

Het programma Woonwijs (2016) speelt in op deze behoefte, onder meer door vast te leggen dat er nultredenwoningen en verzorgd wonen worden gerealiseerd binnen een straal van 400 meter rondom voorzieningen. Binnen deze zones wordt met voorrang ontwikkeld voor diegenen die baat hebben bij de aanwezigheid van voorzieningen om zelfstandig te kunnen blijven wonen.

Om het aanbod enigszins in lijn te krijgen met de vraag vanuit deze groep, ca 1800 nultredenwoningen (waarvan 1000 verzorgd wonen) zijn nultredenwoningen op alle woningbouwlocaties binnen de cirkels nodig.

De ambitie is om in City West zo veel mogelijk nultredenwoningen te realiseren. Dit vereist privaatrechtelijke afspraken met ontwikkelaars/eindbeleggers over bijvoorbeeld voorrang van 65-plusser bij toetreding tot deze woningen eventueel in combinatie met zorgconcepten.



Specifieke doelgroepen

Het programma Woonwijs bevat naast langer zelfstandig thuis wonen voor ouderen ook een specifieke opgave voor mensen met een beperking of bij dreigende maatschappelijke uitval. Deze doelgroep vraagt om zelfstandige en/of onzelfstandige woningen in het sociale huursegment. Zij wonen met een vorm van zorg of begeleiding. De groep is divers en bestaat uit mensen die uitstromen uit instellingen, jongeren / volwassenen die niet langer in de bestaande gezinssituatie kunnen wonen en mensen die een begeleidings- of zorgvraag hebben. Voor deze groep is de komende een groot aantal woningen nodig, bij voorkeur in kleine clusters verspreid over Nieuwegein. Ambitie is ook een deel van deze doelgroep een woning te geven in het City.

Sociale en middeldure huur

Zoals hierboven is aangegeven is 30 % sociale huur het uitgangspunt. Hoe de gemeente meer gaat sturen op het realiseren van deze 30 % wordt de komende periode nader uitgewerkt. Hierbij wordt gedacht aan 30 % sociale huur per project als uitgangspunt, waarbij afwijken mogelijk is, mits gemotiveerd, onder 75 woningen. Boven dit aantal is afwijking alleen mogelijk via een collegebesluit. Voor wat middeldure huur betreft willen we dat deze woningen voorzien in de behoefte van middeninkomens en qua prijs en kwaliteit aansluiten bij hun wensen. We hebben bij de ontwikkeling van deze woningen aandacht voor de huur, grootte, doelgroepen, maximum inkomenseisen en instandhoudingstermijn.

Samenvattend

Gestreefd wordt naar een gevarieerd woningaanbod in City West, enerzijds om te voldoen aan de vraag naar woningen, anderzijds om de doorstroming op de huizenmarkt tot stand te brengen. City West biedt voor starters, stijgers en ouderen die langer zelfstandig thuis willen blijven wonen een fijne woonplek.

9 Ambities Centrumfuncties City



9.1 Algemeen

De gemeente streeft in City naar een goed ondernemersklimaat. De gemeente faciliteert initiatieven van ondernemers mits passend binnen de visie opgenomen in dit Koersdocument. Juist in City zijn er legio mogelijkheden om een gevarieerde mix van functies te realiseren. We gaan daarbij uit van hoge dichtheden, passend bij een compacte, complete en comfortabele binnenstad zoals verwoord in het OOB2013. Een hoge dichtheid in de City West draagt bij aan een levendiger stadscentrum en vergroot ook het draagvlak van de voorzieningen in City.

Het streven is functies elkaar zoveel mogelijk elkaar te laten versterken. Dubbelgebruik van ruimte moet gestimuleerd worden om een zo hoog mogelijke bezettingsgraad van gebouwen over het verloop van de dag te krijgen. Dat draagt bij aan duurzaamheid, maar ook aan levendigheid en veiligheid. Gedacht kan worden aan het dubbelgebruik van leslokalen, baliefuncties, etc.

9.2 Detailhandel

De sector detailhandel is de laatste jaren volop in beweging. Een aantal nieuwe trends hebben grote invloed op de bestaande winkelcentra:

- De opkomst van het winkelen via internet;
- Het ontstaan van nieuwe winkelconcepten met het mengen van bijv. detailhandel/horeca en dienstverlening/horeca (een biertje bij de kapper, etc.)
- Van runshoppen naar funshoppen.

Deze trends leiden tot "het onder druk staan" van de detailhandel in City en vragen om een heldere visie vanuit de overheid.

De gemeente streeft naar een goed functionerend regionaal winkelcentrum met een gevarieerd en kwalitatief hoogwaardig aanbod. Vanuit de overheid (regio en gemeente) wordt er langs twee invalshoeken ingespeeld op de trends in de detailhandel:

- Binnen de U10 gemeenten is bestuurlijk afgesproken terughoudend om te gaan met nieuwe ontwikkelingen. Zo wordt er bijvoorbeeld scherp gestuurd op het verbieden van het afhalen van bestellingen bij internetwinkels op bedrijventerreinen. Plancapaciteiten worden geschrapt. De Nieuwegeinse winkelvisie had hier al op geanticipeerd door de plancapaciteit in West te schrappen.
- De gemeente staat in City open voor mengvormen, mits die passen binnen de kwaliteit die we in City nastreven.

Recentelijk is de Winkelvisie Nieuwegein vastgesteld. Uitgangspunt daarin is een compact winkelcentrum. In de winkelvisie is aangegeven dat er achter Plaza Plus geen nieuwe detailhandel meer wordt toegevoegd. Dit uitgangspunt blijft onveranderd. City Plaza vervult natuurlijk ook de rol van wijkwinkelcentrum voor de bewoners van City, zeker wanneer nog een groot aantal woningen in City Oost en West worden toegevoegd.

In de omgeving van het OV knooppunt wordt alleen een beperkte hoeveelheid detailhandel ondersteunend aan het tram- en busstation gerealiseerd (kiosk, tijdschriften, bloemen). Een OV-knooppunt van "regionale omvang" vraagt een goede belevingswaarde met relevante ondersteunende functies. De omvang van de detailhandel zal aanzienlijk kleiner zijn dan het huidige Plaza Plus.

In City Oost wordt verder niet of nauwelijks detailhandel toegevoegd.

9.3 Horeca

In City zijn de afgelopen jaren twee centrale horecalocaties ontstaan: de Markt (met name dag-horeca) en het Stadsplein (met name avondhoreca). De ambitie is deze horecaconcentratie-gebieden de komende jaren verder te versterken. Er is ruimte voor een gevarieerd aanbod van horeca op deze locaties.

Het toevoegen van horeca buiten deze twee voorkeurslocaties zal beperkt blijven tot ondersteunend bij projectonderdelen die zich lenen voor horeca. (bijvoorbeeld bebouwing Doorslagzone in relatie tot water en recreatieve vaart, OV-knooppunt en eventueel horeca bij entrees van City).

De gemeente staat open voor initiatieven als een hotel of zorghotel. De nabijheid van de snelwegen, de stad Utrecht en het Antonius Ziekenhuis bieden denken wij goede mogelijkheden. Wij gaan hier nog nader onderzoek naar verrichten.

9.4 Onderwijs

Het toevoegen van onderwijsfuncties aan City wordt gezien als een verrijking van het programma. Meest voor de hand liggend is middelbaar onderwijs met een regionale uitstraling. Onderwijs leidt tot meer levendigheid (jongeren) in City en er kunnen programmatisch mogelijkheden ontstaan voor dubbelgebruik van faciliteiten zoals pleinen, leslokalen en kantines.

Een multifunctionele voorziening in combinatie met onderwijs is heel goed mogelijk in City. Daarnaast is ook de bereikbaarheid met het OV in City West optimaal voor leerlingen en personeel.

9.5 Zorg en gezondheid

Het toevoegen van zorgfuncties aan City is wenselijk. Zeker als gekeken wordt naar het beleid uit de Woonvisie in combinatie met de wens om woningen voor ouderen te bouwen in City. City is een van de gebieden die als zorgcirkel gedefinieerd is in de Woonvisie. Bij het toevoegen van zorgfuncties wordt gedacht aan een gezondheidscentrum, apotheek, huisartsenpraktijk, fysiotherapie. Toevoegen van deze

functies in City West vormen een verrijking voor dit deel van City en dragen bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen.

9.6 Leisure

Naast Stadstheater en Kunstencentrum DE KOM is het leisure aanbod in City beperkt. Daarom is het streven om meer leisure aan City toe te voegen, al blijft dat natuurlijk deels afhankelijk van de initiatieven die naar ons toe komen. Het ontbreken van een kwalitatief goede bioscoop is door veel participanten genoemd. De bioscoopwereld is flink in beweging. In de omliggende gemeenten zijn onlangs diverse nieuwe bioscoopconcepten gerealiseerd. De gemeente staat open voor initiatieven op dit vlak. Maar ook andere vormen van leisure zijn bespreekbaar.

9.7 Kantoren

Nieuwegein voert al langere tijd een actief en succesvol beleid om kantorenleegstand terug te dringen. In de wijken Merwestein en Rijnhuizen zijn/worden veel kantoren getransformeerd tot woningen. Langs de Zuidstedeweg staan er echter nog relatief veel kantoren leeg.

Binnen de regio Utrecht wordt scherp gestuurd om te veel nieuwbouw van kantoren te voorkomen. In City West mag maximaal 21000 m2 bvo aan nieuwe kantoren worden gerealiseerd, dat is het absolute maximum. De ambitie is om niet meer kantoreneters aan City toe te voegen, de ambitie is eerder om volume uit de markt te halen. Binnen Nieuwegein kan alleen in City nog een beperkte hoeveelheid kantoreneters nieuw worden bijgebouwd waarbij de ambitie is deze ruimte te benutten voor innovatieve en kleinschaliger kantoorconcepten in combinatie met andere functies (innovatieve concepten van wonen/werken)

Daar waar verzoeken worden gedaan voor het ombouwen en herbestemmen van kantoorpanden, zullen die altijd worden beschouwd in relatie tot de totale herontwikkelingsopgave op een hoger schaalniveau dan het individuele niveau van het kantoorpand.

10 Ontwikkelstrategie



10.1 Inleiding

De doorontwikkeling van City is de opgave waarin een veelheid van share- en stakeholders betrokken is. In het OOB2013 is al aangekondigd dat er na circa 5 jaar een up-to-date plan voor de Binnenstad moest worden gemaakt. Het OOB2013 schetste ook een uitvoeringsstrategie die in hoofdlijnen nog dezelfde is: een ondernemende overheid die in samenwerking met het maatschappelijk veld en de markt tot ontwikkeling van de binnenstad komt.

Door voortschrijdend inzicht is er voor gekozen om niet meer “een plan” te maken, maar om ambities neer te leggen als vertrekpunt voor de ontwikkeling van City. Plannen kunnen op basis daarvan verder worden uitgewerkt met alle share- en stakeholders als huidige en toekomstige bewoners, vastgoedeigenaren, marktpartijen, andere overheden en de raad. De gemeente nodigt iedereen uit om een bijdrage te leveren aan het door ontwikkelen van City West en het vervolmaken van City tot een bruisende en kwalitatief hoogwaardige binnenstad.

Dit hoofdstuk geeft de richting aan van het proces dat we de komende jaren met elkaar doorlopen.

10.2 Rol Gemeente Nieuwegein

De keuze voor duurzaamheid als leidend principe heeft ook gevolgen voor de wijze waarop we het ontwikkelproces gaan benaderen. We zien een actieve, innoverende ontwikkelgerichte rol voor de gemeente weggelegd.

Integrale kwaliteit: duurzaamheid centraal

De ambitie is om voor City alle ontwikkelingen vanaf het eerste idee / schetsontwerp naar Voorlopig Ontwerp (VO) tot het uiteindelijke Definitieve Ontwerp (DO) naast ruimtelijke kwaliteit ook op duurzaamheid te beoordelen. Een sluitende businesscase is vereist, waarbij naast de kasstromen van het ontwerp, realisatie en het beheer ook de maatschappelijke kosten/baten in beeld moeten worden gebracht.

Daarmee wordt bij elke ontwikkeling geborgd dat er integraal naar de kwaliteit in wordt gekeken. Architectuur en het ontwerp van de buitenruimte moeten geïntegreerd worden bekeken en ontworpen om tot een optimalisatie op het thema van duurzaamheid te komen.

Voor de beoordeling van plannen zullen duurzaamheidscriteria worden geformuleerd die bij de aanbesteding van projecten op gemeentelijk grond, dan wel bij projecten waarbij de gemeente grond inbrengt meetellen als gunningscriterium of bepalend zijn of de gemeente planologisch/juridisch wil faciliteren. Er is in City daardoor alleen plaats voor ontwikkelaars/beleggers die vanuit intrinsieke motivatie een bijdrage willen leveren aan het creëren van een duurzame City die toonaangevend in Nederland is. Het zogenaamde "hit and run-gedrag" behoort wat Nieuwegein betreft echt tot het verleden.

Ruimtelijke kwaliteit

Bouwplannen moeten voldoen aan 'welstand'. Dat wil zeggen dat een ontwerp voldoende kwaliteit moet hebben zodat het goed past bij de functie en de bestaande omgeving. De gemeente toetst elk bouwplan daarom aan de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. Daarin staan algemene richtlijnen voor een goed ontwerp. De nota is in 2016 vastgesteld in samenspraak met de bewoners van Nieuwegein.

Er is in City al een supervisor aangesteld die het college adviseert over de kwaliteit van ontwerpen. Voorgesteld wordt om naast deze supervisor ook één of meer experts op het gebied van duurzaamheid toe te voegen.

We gaan voor City daarom een nieuw team instellen:

Het Team Duurzaamheid en Kwaliteit City (TDKC)

De ambitie is om voor de resterende gebiedsontwikkeling de plannen (stedenbouw en bouwplannen) door dit team te laten begeleiden en beoordelen. De TDKC heeft tot taak om ontwikkelaars, architecten en ontwerpers te adviseren en advies uit te brengen aan het college van B&W. Naast de supervisor (accent op stedenbouw en architectuur) zullen er in dit team een tweetal specialisten op het gebied van duurzaamheid zitting hebben.

De gedachte is om daarbij gebruik te maken van kennisinstituten als de WUR en TU-Delft en KWR. Met deze instituten hebben we inmiddels contact.

Na vaststelling van het Koersdocument zal het TDKC worden ingesteld. Een eerste taak van het team is het opstellen van toetsingscriteria en het bijbehorende beoordelingsproces. De gedachte is om deze criteria ook te gebruiken bij het aanbesteden van projecten en projectonderdelen.

Er zal voor City een procesdocument worden opgesteld, waarbij gebruik wordt gemaakt van de reeds in de raad vastgestelde "Planprocessen ruimtelijke initiatieven in de loketfase / principeaanvraag" en de "Procedures bij ruimtelijke initiatieven. Zie bijlage 2

Dit procesdocument omschrijft specifiek voor City het ontwikkelproces en de bijbehorende procedures, en geeft daarnaast de wijze aan:

- waarop we met ontwikkelaars er voor zorgen dat er architecten worden geselecteerd van goede kwaliteit voor het uitwerken van de opgaven

- de raad en samenleving bij de uitwerking van plannen worden betrokken.
- een uitwerking van het begrip co-creatie.

De basisgedachte is dat alleen plannen die voldoen aan de duurzaamheidscriteria planologische medewerking krijgen.

10.3 Samen bouwen aan City

Bij het opstellen van een visie op de binnenstad van Nieuwegein is vanaf de beginjaren aandacht geweest voor participatie van inwoners en andere stakeholders. We willen immers dat alle Nieuwegeiners zich thuis voelen in City. Dit geldt nog meer voor de mensen die in City wonen en werken. Met elkaar vormen zij een gemeenschap.

Inmiddels is er een Stichting Binnenstadsmanagement actief waarin de gemeente, Wereldhave, de warenmarkt, de ABC-partners, ondernemers, de bibliotheek en DE KOM zitting hebben. Deze Stichting zet zich in voor het verbeteren van het functioneren van City.

De gemeenschap krijgt een steeds belangrijkere rol in de samenleving, gezien het beroep dat gedaan wordt op eigen kracht, het sociale netwerk en zorg voor elkaar. Uit onderzoek blijkt dat de actieve betrokkenheid van inwoners uit de binnenstad van Nieuwegein bij hun leefomgeving echter beperkt is. Wel is de trots op City, hun woonomgeving, de laatste jaren toegenomen. Bij de verdere ontwikkeling van City, zien wij kansen om de actieve betrokkenheid van bewoners te stimuleren. Bijvoorbeeld door toekomstige bewoners, omwonenden en andere stakeholders nauw te betrekken bij de ontwikkeling van nieuwe woonmilieu's met aandacht voor duurzaamheid. Uit voorbeelden van andere steden blijkt dat hierdoor hechtere gemeenschappen kunnen ontstaan die zich ook op langere termijn actief inzetten voor een duurzame leefomgeving.

Co-creatie

Toekomstige bewoners willen steeds vaker vanaf het begin betrokken worden bij de ontwikkeling van hun woning en liefst ook bij de woonomgeving. Dit betekent dat we in City al bij het ontwikkeltraject uitgaan van een concept- en vraaggerichte benadering, waarin de beleving en betrokkenheid van de woonconsument centraal komt te staan. We selecteren ontwikkelaars op hun expertise om het plan in co-creatie met de toekomstige bewoners, omwonenden en stakeholders vorm te geven, waarbij men in de initiatieffase al kan meedenken over de uitgangspunten over bijvoorbeeld de gewenste architectuur, woningtype, bouwopties, duurzaamheid, woonomgeving, sociale cohesie. Dit vraagt onder andere om een optimale mix van kwantitatief en kwalitatief onderzoek (door bijvoorbeeld woonwensgesprekken, focusgroepen en klantenpanels).

Ambitie is om ook de afspraken tussen gemeente en de provincie over hun samenwerking in City verder uit te werken en vast te leggen, wellicht in de vorm van een overeenkomst.

10.4 Tot slot

We hebben met dit Koersdocument City een stevige ambitie neergelegd voor het door ontwikkelen van City. Deze ambitie is alleen waar te maken als alle betrokken partijen zich daar met hart en ziel voor inzetten. Dat past ook bij de huidige tijd. Het is onmogelijk alleen vanuit de gemeente alle ambities te realiseren. We zijn afhankelijk van de medewerking van alle share- en stakeholders.

Wij zien het realiseren van alle ambities in dit Koersdocument als een enorme uitdaging, maar ook als een nadrukkelijke uitnodiging aan alle betrokken partijen. Een document dat naar onze mening iedereen uitdaagt en zal inspireren om in de komende jaren van City een nog bruisender en levendiger deel van Nieuwegein te maken, zoals ook verwoord in de Toekomstvisie.

11 Bijlage



11.1 Bijlage 1: Participatieproces

Afgelopen jaar zijn inwoners, ondernemers en andere stakeholders meerdere keren geïnformeerd en geraadpleegd over de toekomstige ontwikkelingen in City. Dit varieert van persoonlijke gesprekken, bijeenkomsten, nieuwsbrieven tot digitale informatie-uitwisseling. De ene keer ging het specifiek over een deelgebied zoals bijvoorbeeld HN-locatie, Doorslagzone of Stationsgebied, andere keren ging het over City als geheel. Al deze communicatie heeft ertoe geleid dat wij een beeld hebben gekregen van de wensen ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van City. Deze input hebben wij verwerkt in dit koersdocument. Hieronder volgt een overzicht van de communicatie en participatie.

Wanneer	Wat	Bereik/opkomst
24 Januari 2017	Informatiebijeenkomst HN Locatie Buurtbericht, website, persbericht	Ruim 100 belangstellenden voor woningen en belanghebbenden uit de buurt
14 februari	Informatiebijeenkomst Doorslagzone Buurtbericht, website, persbericht	Ruim 100 belangstellenden voor woningen en belanghebbenden uit de buurt.
	Facebook	Bereik: 3982 43 reacties
11 Februari	Bijeenkomst Hoe beleeft u de binnenstad? + afscheid planbegeleidingscommissie Buurtbericht, website, persbericht	Ruim 100 belangstellenden en betrokkenen.
	Facebook	Bereik: 1900 27 reacties
18 April	Bijeenkomst: Vastgoedeigenaren Stationsgebied	Alle institutionele eigenaren in het Stationsgebied
19 Juni	Bijeenkomst Bouwen aan City Buurtbericht, Digitale Nieuwsbrief City, Website, persbericht	Ruim 100 belangstellenden divers publiek
	Facebook	Bereik: 7092 17 opmerkingen
30 Augustus	Werkbijeenkomst Koersdocument Stichting Binnenstadsmanagement	Aanwezig partners Stichting Binnenstadsmanagement

31 augustus	Raadsinformatieavond	Circa 20 raadsleden
4 september	Inloopbijeenkomst Weekmarkt Buurtbericht, digitale nieuwsbrief City, persbericht	20 belangstellenden
	Facebook Weekmarkt	Bereik: 9794 63 reacties
5 september	Bijeenkomst: Eigenaar Bewoners Stationsgebied	4 bewoners aanwezig op ca. 75 uitgenodigd
12 September	Stadsgesprek Toekomst City Digitale nieuwsbrief City, website, persbericht, wijkkrant wijkplatform	30 belangstellenden met name uit buurt Ruitersde
	Facebook stadsgesprek	Bereik: 3108 2 reacties
	Digitaal forum	6 reacties

11.2 Bijlage 2: Planproces en procedures door raad vastgesteld

(is los bijgevoegd)