



Raadsbesluit

De raad van de gemeente Nieuwegein;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 17 december 2019;

gelet op de artikelen 3.1 en 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening:

- de bekendmaking van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan in de Staatscourant en digitaal Gemeenteblad op 18 september 2019 en via elektronische weg;
- de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan van 19 september 2019 tot en met 30 oktober 2019;
- de 6 tijdig ingediende zienswijzen.

besluit:

1. De notitie "Beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied en Blok B1" vast te stellen, waarbij o.a.:
 - a. Een nieuwe Aeries berekening is opgesteld die aantoont dat de stikstofdepositie op geen enkele kwetsbare habitat in een Natura 2000 gebied hoger is dan 0,00 mol/ha/jr.
 - b. De maximale hoogte van Blok B1 van 65 m nooit kan worden overschreden.
2. Het bestemmingsplan "Stationsgebied en Blok B1" ¹ gewijzigd (n.a.v. zienswijzen en ambtshalve wijzigingen) t.o.v. het ontwerp bestemmingsplan vast te stellen conform de wijzigingen genoemd in bijlage 1, waarbij ambtshalve o.a.:
 - a. De overkapping van de perrons van de tram in de planregels is vergroot tot maximaal 450 m².
 - b. In de planregels via een binnenplanse afwijking de overkapping van het busstation tot maximaal 1.200 m² kan worden vergroot.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 23 januari 2020

Karin Klok
griffier a.i.

Frans Backhuijs
voorzitter

¹ overeenkomstig de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0356.BPBI2019HER001-VA01 met bijbehorende bestanden

Bijlage 1: wijzigingen bestemmingsplan Stationsgebied en Blok B1

De zienswijzen hebben t.o.v. het ontwerpbestemmingsplan geleid tot wijzigingen van het bestemmingsplan Stationsgebied en Blok B1. Ook zijn er ambtshalve wijzigingen aangebracht. Hieronder zijn alle wijzigingen opgesomd.

Wijzigingen:

I. naar aanleiding van de **zienswijzen** zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

A. Toelichting:

1. Paragraaf 2.1.1 '*Dienstenrichtlijn*' is toegevoegd.
2. Enkele passages zijn op ondergeschikte onderdelen aangepast naar aanleiding van de zienswijzen.
3. Bijlage 4 'Aeriusberekening' bij de toelichting is geactualiseerd op basis van de laatste versie van de Aerius calculator.

B. Regels:

1. Enkele opmaak en typefouten zijn hersteld.
2. In artikel 1.28 is de uitleg van het begrip 'bruto vloeroppervlak' gewijzigd in: '*het vloeroppervlak volgens NEN 2580*'.
3. Artikel 12.1.1 onder a is aangevuld met: '*...met dien verstande dat deze regeling ook van toepassing is op de maten, afmetingen, percentages en aantallen genoemd in de artikelen 13.2 en 13.3.*'
4. Artikel 13.2 onder k is als volgt aangepast: '*bijbehorende voorzieningen, zoals gebouwde ondergrondse en bovengrondse parkeervoorzieningen*'.
5. Artikel 13.3 sub b, c, d is als volgt aangepast in een nieuw sub b:
 - b. de gezamenlijke bruto vloeroppervlakte maximaal 38.000 m2 bedraagt, met uitzondering van gebouwde parkeervoorzieningen voor fietsen en auto's alsmede de buitenruimten inclusief loggia's, met dien verstande dat:*
 - 1 *de gezamenlijke bruto vloeroppervlakte van de functies genoemd in lid 13.2 onder b tot en met f maximaal 2.500 m2 bedraagt, met dien verstande dat:*
 - *de gezamenlijke bruto vloeroppervlakte van de functie genoemd in lid 13.2 onder e maximaal 250 m2 bedraagt;*
 - *de gezamenlijke bruto vloeroppervlakte van de functie genoemd in lid 13.2 onder f maximaal 500 m2 bedraagt per horecabedrijf en maximaal 3 horecabedrijven zijn toegestaan;*
 - 2 *de gezamenlijke bruto vloeroppervlakte van de functie genoemd in lid 13.2 onder g maximaal 5.000 m2 bedraagt;*
6. In artikel 13.3 is een nieuw lid f toegevoegd: '*het plangebied zodanig wordt ingericht en ontworpen dat van een hevige bui minimaal 20 mm, gerekend over het verharde oppervlak, kan worden verwerkt en geïnfiltreerd.*'

II. de volgende **ambtshalve** wijzigingen zijn aangebracht:

A. Regels:

1. In artikel 5.2.2. (Verkeer-Railverkeer) is een nieuw lid c ingevoegd: *overkappingen zijn toegestaan, met dien verstande dat:*

- 1 de gezamenlijke oppervlakte van overkappingen mag maximaal 450 m² bedragen;
- 2 de hoogte van een overkapping mag maximaal 6 m bedragen.

2. Artikel 6.2.2. is als volgt aangepast:

6.2.2. Busstation

Voor het bouwen van gebouwen en overkappingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busstation' gelden de volgende bepalingen;

- a. *de oppervlakte ten behoeve van gebouwen en overkappingen bedraagt maximaal 600 m²;*
- b. *de bouwhoogte van gebouwen en overkappingen mag maximaal 10 m bedragen.*

3. Artikel 6.3 is als volgt aangepast:

Burgemeester en wethouders kunnen een afwijking van de regels verlenen van:

- a. *het bepaalde in lid 6.2.2 onder a en toestaan dat de oppervlakte ten behoeve van gebouwen en overkappingen maximaal 1.200 m² bedraagt;*
- b. *het bepaalde in lid 6.2.2 onder b de bouwhoogte van een overkapping maximaal 20 m bedraagt;*
- c. *een vergunning voor een afwijking wordt niet verleend indien daardoor onevenredige aantasting plaats vindt van:*
 1. *het straat- en bebouwingsbeeld;*
 2. *de woonsituatie;*
 3. *de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling;*
 4. *de sociale veiligheid;*
 5. *de milieusituatie;*
 6. *de gebruiksmogelijkheid van de aangrenzende gronden en gebouwen;*
 7. *het windcomfort;*
 8. *de bezonningssituatie op de aangrenzende gronden en gebouwen.*

B. Verbeelding:

1. De bestemming Centrum - 2 en de begrenzing van de 'wetgevingszone – wijzigingsbevoegdheid' zijn in overeenstemming gebracht met de begrenzing van de benodigde gronden voor verwerving ten behoeve van de OV-voorzieningen.
2. De aanduiding 'specifieke vorm verkeer – busstation' is vergroot in noordoostelijke richting (tot de bestemming Verkeer-Railverkeer).

Nieuwegein



Nota beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied en Blok B1

Inleiding

Dit is een reactienota zienswijzen betreffende het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied en Blok B1.

Het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied en Blok B1 heeft ter inzage gelegen van **19 september tot en met 30 oktober 2019**. Gedurende deze periode kon een ieder een zienswijze indienen. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt. Onderstaand zijn de ingediende zienswijzen weergegeven en beantwoord.

Beantwoording zienswijzen

	Zienswijze	Beantwoording gemeente
1	Bridges Real Estate	
1.1	Indiener mist in paragraaf 2.3 van de toelichting het vastgestelde ontwikkelkader voor blok B1.	De gemeente heeft op 1 november 2018 het ontwikkelkader voor Blok B1 vastgesteld. Dit is benoemd in de aanleiding van het plan. In paragraaf 3.2 worden de ontwikkelingen beschreven voor ontwikkellocatie Blok B1, zoals deze zijn opgenomen in het Ontwikkelkader Blok B1.
1.2	Bij paragraaf 3.2 Ontwikkellocatie Blok B1 (en in andere delen) van de toelichting wordt gesproken over een BREEAM-NL score als uitgangspunt voor de nieuwbouw. Ook een GPR score kan een uitgangspunt zijn.	BREEAM-NL en GPR-gebouw zijn beide veelgebruikte instrumenten om de duurzaamheidsprestaties van gebouwen inzichtelijk te maken. BREEAM-NL is sterk vanwege zware onafhankelijke certificering van het keurmerk. GPR-gebouw is sterk vanwege het laagdrempelige karakter en daardoor relatief makkelijk toepasbaar is. In principe kan in plaats van de BREEAM-NL ook GPR-gebouw worden toegepast, mits de uitkomsten vergelijkbaar zijn aan die van de BREEAM-NL.
1.3	Het onderzoek naar de gevolgen van de bouw op de stikstofdepositie is niet volledig. Indiener wijst op de volgende punten: - In het onderzoek wordt het netwerk (de wegen) die zijn onderzocht afgekapt, volgens de methode geluid, namelijk tot waar het verkeer van de nieuwe ontwikkeling opgaat in het bestaande verkeersbeeld. Dit is voor stikstofdepositie nooit aanvaard en het is twijfelachtig of dit mag.	- Bij het berekenen van de effecten van verkeer is een afweging gemaakt tot welke afstand verkeer- en vervoersbewegingen moesten worden meegenomen in het onderzoek. In het onderhavige geval is het verdedigbaar uit te gaan van het 'heersend verkeersbeeld'. Het is vanwege de aard van de ontwikkeling reëel om ervan uit te gaan dat de projecteerde activiteit alleen zeer lokaal betekenisvolle wijzigingen in vervoers- en verkeersbewegingen zal veroorzaken. Het gaat om een wijziging van (vooral) zakelijk naar

	- Het is niet duidelijk wat de uitkomst van de Aerius berekening is voor andere gebieden dan voor het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Lek. Er is voor de berekeningen geen gebruik gemaakt van de nieuwe Aerius calculator.	(vooral) privé verkeer. Verder van de locatie zullen de effecten zeer verspreid optreden en dusdanig klein zijn dat een merkbaar effect op de uitkomsten van de berekening niet voorstelbaar is. De werkwijze is in overeenstemming met de Instructie gegevensinvoer Aerius 2019 die door het bevoegd gezag beschikbaar is gesteld. - De berekening is ten behoeve van het definitieve bestemmingsplan opnieuw uitgevoerd met de meest recente versie van Aerius. Hieruit blijkt dat de stikstofdepositie op geen enkele kwetsbare habitat in een Natura 2000 gebied hoger is dan 0,00 mol/ha/jr. De berekening is als bijlage bij de toelichting opgenomen.
1.4	Er ontbreekt een onderbouwing van geluidhinder in het kader van een goede ruimtelijke ordening.	In paragraaf 4.5 wordt ingegaan op het aspect geluid. De aanpassing van de infrastructuur en het realiseren van nieuwe geluidgevoelige objecten wordt getoetst aan relevante wet- en regelgeving. Ten aanzien van de aanpassing van infrastructuur is onderzocht of er aanleiding is voor een toetsing aan de grenswaarden. Omdat er geen sprake is van een 'wijziging van een spoorweg' zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder kan een toetsing aan grenswaarden achterwege blijven. Ten behoeve van de realisatie van geluidsgevoelige objecten is een akoestische verkenning uitgevoerd. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat in de toekomstige situatie geen aanvaardbaar stedelijk woon- en leefklimaat gerealiseerd kan worden.
1.5	Bij de definitie van BVO in de regels staat een andere definitie dan de gebruikelijke NEN norm.	De gemeente hanteert voor de BVO berekening de NEN norm (2580) waarbij de parkeervoorzieningen voor fietsen en auto's alsmede de buitenruimten inclusief loggia's niet worden meegerekend. De planregels worden op dit onderdeel aangepast.
1.6	In artikel 13 van de regels is onvoldoende geborgd dat onder- en bovengrondse parkeervoorzieningen kunnen worden gerealiseerd.	In artikel 13 is opgenomen dat bijbehorende voorzieningen zijn toegestaan. Bijbehorende voorzieningen betreffen onder andere ondergrondse en bovengrondse parkeervoorzieningen. Ter verduidelijking wordt aan artikel 13.2 onder k toegevoegd: 'zoals gebouwde ondergrondse en

		bovengrondse parkeervoorzieningen’.
1.7	Met de gemeente is in de financiële onderhandelingen een aangepaste parkeernorm overeengekomen. Het is niet duidelijk of artikel 9.4 onder f van de regels hier voldoende ruimte voor biedt.	In artikel 9.4 onder f is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarmee het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor bouwen kan verlenen als in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien dan opgenomen in de Nota Parkeernormen 2011-2015 van de gemeente Nieuwegein. Voorwaarde hiervoor is dat onderbouwd dient te worden dat dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie of op andere wijze in de nodige parkeergelegenheid of in laad- of losruimte wordt voorzien.
1.8	Indiener vraagt of de bepaling zoals opgenomen in artikel 13.1 van de regels ook geldig is voor de nieuwe grenzen na de wijzigingsbevoegdheid conform artikel 13.2.	Als gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid conform artikel 13.2 van de planregels dient er een wijzigingsplan te worden opgesteld. Een door het college vastgestelde wijziging wordt onderdeel van het plan, maar kan, zolang dat onderdeel nog niet daadwerkelijk is gerealiseerd, door burgemeester en wethouders op dezelfde wijze weer gewijzigd of uitgewerkt worden. (artikel 3.6, derde lid Wro en Memorie van toelichting 28 916 nr. 3). De wijzigingsbevoegdheid opgenomen in artikel 13.1 kan niet worden toegepast als aanvulling op de wijzigingsbevoegdheid in artikel 13.2, zoals indiener beoogt.
1.9	In artikel 13.3 van de regels dient uit te worden gegaan van 40.000 m ² bedrijfsploeroppervlak, conform het ontwikkelkader, de planvorming en financiële afspraken.	Het Ontwikkelkader Blok B1 gaat in basis uit van 38.000 m ² BVO (exclusief gebouwde parkeervoorzieningen voor fietsen en auto's alsmede de buitenruimten inclusief loggia's) met een mogelijke uitbreiding als hiermee de ontwikkeling aantoonbaar en robuust bijdraagt aan verhoging van de ruimtelijke kwaliteit binnen het plangebied. Bij het wijzigingsplan zal dit in een beleidsregel nader worden uitgewerkt. Deze eventuele uitbreiding kan plaatsvinden conform toepassing van artikel 12.1.1. Dit betreft de reguliere afwijkingsmogelijkheid van 10% van de bij recht gegeven maten, afmetingen en percentages.
1.10	Het is niet duidelijk of de wijzigingsbevoegdheid uit artikel 12 van de	Zie voorgaande beantwoording.

	regels ook geldig is voor artikel 13 (uitwerking Blok B1).	
2	Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V. namens Fresch Real Estate	
2.1	In artikel 13.3 onder a van de regels is opgenomen dat er een integraal wijzigingsplan moet worden opgesteld en het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid in fases niet is toegestaan. Deze voorwaarde kan niet in een bestemmingsplan aan het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid worden gesteld.	In artikel 13.3 onder a is opgenomen dat het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid in fases niet is toegestaan. Deze wijzigingsvoorwaarde is niet onredelijk gezien de ruimtelijke gevolgen die de wijzigingsbevoegdheid met zich mee kan brengen voor de omgeving. Blok B1 ligt enerzijds aan het OV knooppunt, anderzijds aan de Stadsas (Zuidstedeweg) en entree van City West vanaf deze zijde. Door een goed ontwerp draagt het blok bij aan de identiteit van een kwalitatief hoogwaardige binnenstad. De ontwikkeling dient in ruimtelijke samenhang met de herontwikkeling van de resterende gronden van Cityplaza plus en het Chinese restaurant plaats te vinden. Hiermee ontstaat een hoogwaardig stadsblok dat de toon zet voor de verdere ontwikkeling van City West. Voor de verdere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het Ontwikkeldkader Blok B1.
2.2	De voorgeschreven bruto vloeroppervlakte in artikel 13.3 onder c van de regels is niet conform het door de gemeenteraad geaccordeerde Ontwikkeldkader Blok B1 dat uitgaat van een bruto vloeroppervlakte van 38.000 m ² – 40.000 m ² , met uitzondering van gebouwde parkeervoorzieningen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 1.9.
2.3	De voorwaarden opgenomen in artikel 13.3 van de regels zijn inconsistent.	In artikel 13, lid 13.3, sub b, c en d zijn wijzigingsvoorwaarden opgenomen over de maximale gezamenlijke bruto vloeroppervlakte. Aan alle voorwaarden dient te worden voldaan. De gehanteerde volgorde van voorwaarden inzake bruto vloeroppervlakte wordt ter verduidelijking gewijzigd.
2.4	Het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende onderbouwd: 1. er is sprake van een beperkte	1. In juni 2019 is een ecologische inventarisatie uitgevoerd om de uitvoerbaarheid van het plan te toetsen. In de toelichting wordt verwezen naar

	onderbouwing van de gevolgen voor de natuur (o.a. stikstof en beschermde soorten); 2. het aspect verkeer, waaronder parkeren is onvoldoende onderbouwd; 3. de onderbouwing van nut en noodzaak en veiligheid van de tram is te beperkt; 4. het onderzoek naar de geluidsbelasting is onvolledig, dan wel uiterst summier; 5. de onderbouwing of ter plaatse wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit is onvoldoende; 6. de onderbouwing van de aspecten trillingen, windhinder en bezonning is onvoldoende; 7. er ontbreekt een onderbouwing voor de vraag of het plan voldoet aan de Dienstenrichtlijn.	het rapport als opgenomen in de bijlagen. Uit het onderzoek komt naar voren dat nader onderzoek naar de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen nodig is. Uit het aanvullend onderzoek naar vleermuizen kan, bij vastgestelde aanwezigheid van verblijfplaatsen, naar voren komen dat een ontheffing van de Wnb met betrekking tot vleermuizen nodig is. In redelijkheid is aan te nemen dat een ontheffing voor het vernietigen en verstoren van verblijfplaatsen van vleermuizen verkregen wordt. Het bestemmingsplan is aldus uitvoerbaar. Uit het onderzoek blijkt tevens dat geen effecten worden verwacht voor beschermde gebieden (NNN, Natura 2000) in de omgeving. Vanwege het grote effectbereik van stikstofuitstoot is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd. De berekening is ten behoeve van het definitieve bestemmingsplan opnieuw uitgevoerd met de meest recente versie van Aeries. Hieruit blijkt dat de stikstofdepositie op geen enkele kwetsbare habitat in een Natura 2000 gebied hoger is dan 0,00 mol/ha/jr. Negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie op in het kader van Wnb beschermde gebieden (Natura 2000) zijn uit te sluiten. Gezien de afstand zijn andere effecten ook uit te sluiten. 2. In paragraaf 3.4.1 van de toelichting wordt het onderwerp mobiliteit besproken. Uit onderzoek eind 2017 is gebleken dat technisch gezien de verkeerscapaciteit in en om City voldoende is om de toename van het verkeer op te vangen. Ook wordt onderbouwd wanneer sprake is van voldoende parkeergelegenheid. De Nota parkeernormen 2011-2015 van de gemeente Nieuwegein wordt als uitgangspunt gebruikt om te toetsen of er voldoende parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. In de algemene bouwregels wordt naar deze nota verwezen. Ook is het
--	--	---

	mogelijk om daar gemotiveerd van af te wijken. Bij de ontwikkeling van Blok B1 is in het openbaar gebied beperkt ruimte voor parkeren beoogd. De parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd in een parkeergarage. Op voorhand zijn geen onoverkomelijke belemmeringen op dit punt te verwachten. Bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid zal wel een mobiliteitstoets noodzakelijk zijn. 3. In de plantoelichting is nader onderbouwd waarom vernieuwing van de regionale tramlijn noodzakelijk is. De huidige tekortkomingen (gedateerd en verrommeld, geen duidelijke routes voor langzaam verkeer etc.) en het gebrek aan ruimte om in de toekomst te groeien zijn aanleiding om de trambaan te vernieuwen. Provinciale Staten hebben op 15 december 2016 besloten om de infrastructuur, waaronder de haltes, en het materieel op de SUNIJ-lijn te vernieuwen. Voor wat betreft veiligheid kan niet worden gevolgd waarom dat onvoldoende onderbouwd is. Door de mogelijkheid om het OV-knooppunt opnieuw in te richten, en daarbij tevens goede fiets- en voetverbindingen aan te leggen is er per saldo op diverse vlakken een verbetering, waaronder veiligheid. 4. In paragraaf 4.5 wordt ingegaan op het aspect geluid. De aanpassing van de infrastructuur en het realiseren van nieuwe geluidgevoelige objecten wordt getoetst aan relevante wet- en regelgeving. Ten aanzien van de aanpassing van infrastructuur is onderzocht of er aanleiding is voor een toetsing aan de grenswaarden. Omdat er geen sprake is van een 'wijziging van een spoorweg' zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder kan een toetsing aan grenswaarden achterwege blijven. Ten behoeve van de realisatie van geluidsgevoelige objecten is een akoestische
--	---

	verkenning uitgevoerd. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat in de toekomstige situatie geen aanvaardbaar stedelijk woon- en leefklimaat gerealiseerd kan worden. 5. In paragraaf 4.6 wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Er is getoetst aan de gegeven rekenmethode beschreven in bijlage 3A en 3B van het Besluit NIBM en draagt het project niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Tot slot blijkt uit de NSL-monitoringsviewer dat in 2018 de jaargemiddelde PM10 en NO2 concentraties in het plangebied lager zijn dan 35 µg/m3. Er is voldoende aangetoond dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is ten aanzien van luchtkwaliteit. 6. In de Analyse van de spoorconstructies is onderzoek uitgevoerd naar trillinghinder. Bij de nieuwe spoorconstructie is sprake van een betonnen plaat met Edilon vulling. Deze is kwalitatief beter dan de betonplaat zoals deze nu in het gebied ligt. Daarnaast is de snelheid met 18 km/uur laag en ook lager dan de huidige snelheid. Dit heeft ook een positief gevolg op het trillingsniveau. Voor het bestemmingsplan is een windonderzoek nog niet nodig, uitgangspunt is dat er rond de toekomstige bebouwing een acceptabel windklimaat is. Bij de indiening van de omgevingsvergunning is een windtunnel onderzoek noodzakelijk. Indien er maatregelen noodzakelijk zijn dienen deze te worden getroffen op gebouwniveau zodat er een acceptabel windklimaat ontstaat voor zowel de bewoners van de appartementen als de mensen die zich bevinden in de openbare ruimte. De schaduw van de bebouwing van blok B1 levert
--	--

Bladnummer 9/15

Onderwerp Notitie beantwoording zienswijzen
ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied en
Blok B1

		geen onevenredige verslechtering op van de bezonningssituatie van de omringende woningen. De woningen gelegen boven Cityplaza zijn de dichtstbijzijnde woningen. De bezonning van deze woningen voldoet in ieder geval aan de lichte bezonningsnorm zoals vastgelegd door TNO. Zie ook de bezonningsstudie van 19 februari. 7. Het bestemmingsplan bevat een oppervlaktebeperking voor diensten, en voor horeca, detailhandel in het bijzonder. Daarnaast wordt horeca beperkt tot de categorieën 1 en 2 en wordt de oppervlakte van het gezondheidscentrum beperkt. Deze beperkingen zijn getoetst aan de Dienstenrichtlijn; het resultaat hiervan is opgenomen bij de plantoelichting bij het definitieve plan.
3	Indieners 3	
3.1	De bewoners van het stadscentrum/City West zijn niet gevraagd naar hun visie. Tijdens de inspraak zijn alternatieven plannen voorgesteld die zonder argumentatie van tafel zijn geveegd.	In november 2017 heeft de gemeenteraad het Koersdocument City Nieuwegein vastgesteld. Dit is een leidraad voor de verdere ontwikkelingen in City Nieuwegein. Bij die ontwikkelingen worden nadrukkelijk de verschillende belanghebbenden betrokken, waaronder bewoners van City/City West. In het Procesdocument City is vastgelegd dat projecten (waar mogelijk) in co-creatie worden uitgewerkt. Input voor dit Procesdocument is een advies voor co-creatie en communicatie dat is opgesteld door buro AM Landskab, in samenwerking met een 'steekproef' van bewoners en belangengroepen in Nieuwegein en belanghebbenden in City Nieuwegein. De uitgangspunten voor de bebouwing in het OV-knooppunt zijn vastgelegd in Ontwikkelkader B1 en de Bestuursovereenkomst met de Provincie Utrecht . De bouwontwikkeling wordt door private partijen gerealiseerd. Co-creatie is in dit gebied vooral van toepassing op inrichting van de openbare ruimte en de pleinen. Samen met belangrijke belanghebbenden

Bladnummer 10/15

Onderwerp Notitie beantwoording zienswijzen
ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied en
Blok B1

		in City hebben we in co-creatiesessies gekeken naar de beleving en inrichting van de openbare ruimte, naar de inrichting van het nieuwe Stationsplein en naar de tijdelijke inrichting van het Stationsplein (na sloop van huidige bebouwing tot aan de definitieve inrichting). Tijdens de verschillende co-creatiesessie hebben we de visie van de indieners van de zienswijze vernomen. Wij zijn van mening dat bewoners van City, maar ook uit omliggende wijken in Nieuwegein, voldoende gelegenheid hebben gehad om hun mening/visie te geven (zie bijgaand co-creatie en participatieoverzicht).
3.2	Het bestemmingsplan staat een bouwhoogte van 65 meter toe. Met de binnenplanse vrijstelling wordt dat zelfs 71,5 meter. Het gebouw kan 140 meter breed worden gebouwd. Dit leidt tot een enorme aantasting van het woon- en leefklimaat. Indiener geeft aan dat het belangrijk is dat er weer een dialoog met de direct omwonenden wordt gevoerd als de bouwhoogtes en/of – volumes worden gewijzigd.	In artikel 13.2 is de wijzigingsbevoegdheid voor Blok B1 opgenomen. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid voor Blok B1 zijn gebouwen toegestaan, mits wordt voldaan aan de maatvoeringen zoals opgenomen in bijlage 3. Voor blok B1 is de massaopbouw gerelateerd aan de geleiding die wordt aangebracht in het blok. In blok B1 is een hoogteaccent van maximaal 65m toegestaan op het kleine bouwblok op de locatie van het NSI pand. Met dit hoogteaccent wordt het tramtracé en het tramstation van City gemarkeerd aan de Zuidstedeweg. Daarnaast zijn langs de Zuidstedeweg en op hoek van het Stationsplein lagere accenten mogelijk. De accenten worden slanker naarmate ze hoger worden en zijn boven een hoogte van 25-30m beperkt tot een footprint van maximaal 550 m2. De basis van blok B1 volgt de rooilijn en heeft een maximale bouwhoogte van 20m met uitzondering van de bebouwing aan het busstation. Aan het busstation geldt een maximale bouwhoogte van 17m in verband met de bezonning van het Stationsplein. De gehanteerde hoogtes en massa's en afstanden ten opzichte van omliggende (bebouwde) functies kunnen passend worden geacht in het centrumgebied. Gelet op de invulling van het plangebied kan worden aangenomen dat er geen sprake is van een

		onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot van indieners. Op grond hiervan vinden wij dat de belangen zwaarwegend zijn, maar de aantasting van het leefgenot van indieners niet onevenredig wordt aangetast dat daarom afgezien zou moeten worden van de ontwikkeling van Blok B1. In artikel 13.3 zijn de voorwaarden voor het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid dient onder andere aangetoond te zijn dat de combinatie van functies niet leidt tot een onevenredige aantasting van: het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling, de sociale veiligheid, de milieusituatie, de waterhuishoudkundige situatie, de gebruiksmogelijkheid van de aangrenzende gronden en gebouwen, het windcomfort en de bezonningssituatie op de aangrenzende gronden en gebouwen. Uitgangspunt is dat de nieuwe bebouwing geen negatieve uitwerking heeft op de omgeving. In het wijzigingsplan zal worden geregeld dat nooit kan worden afgeweken van het hoogteaccent van 65 m.
3.3	Door de vele hoogbouw verandert het karakter van de omgeving sterk. Indiener vreest dat de criminaliteit zal toenemen.	In de huidige situatie is sprake van leegstand van bebouwing. De nieuwe invulling in dit gebied met diverse functies draagt bij aan een verbetering van de sociale veiligheid en het voorkomen van criminaliteit. Bij de uitwerking van de plannen voor Blok B1 wordt veiligheid als ontwerpopgave meegenomen.
3.4	Een aantal bussen zullen in dit plan via de Schouwstede blijven rijden. Omdat het fietspad met tweerichtingsverkeer aan de oostkant van de Schouwstede komt wordt er gevreesd voor een zeer drukke, onoverzichtelijke en onveilige verkeerssituatie vooral voor fietsers en voetgangers vanuit de Ruitersstede en de	Het aantal busbewegingen over de Schouwstede zal niet toenemen maar eerder licht afnemen. De situatie zal door het realiseren van een vrijliggend fietspad naar verwachting eerder verbeteren dan verslechteren. Een aantal buslijnen die een eindhalte hebben op Nieuwegein City zullen met de opening van het nieuwe busstation worden geëlektrificeerd waarmee

	Buitenstede. De enorme toename van verkeer en groeiende hoeveelheid stikstof is niet bevorderlijk voor een gezond woon- en leefklimaat. Indien er wordt gegeven als alternatief aan gebruik te maken van de Kapittelstede- Zuidsedeweg i.p.v. de Schouwstede.	de uitstoot van stikstof en CO2 zal worden teruggebracht.
3.5	Met parkeren wordt uitgegaan van een norm van 1 plek per woning. Hierdoor valt te vrezen dat er te weinig plekken zijn. Er wordt gevreesd dat de parkeeroverlast nog verder zal toenemen.	De Nota parkeernormen 2011-2015 van de gemeente Nieuwegein wordt als uitgangspunt gebruikt om te toetsen of er voldoende parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. In de algemene bouwregels wordt naar deze nota verwezen. Ook is het mogelijk om daar gemotiveerd van af te wijken. Bij de ontwikkeling van Blok B1 is in het openbaar gebied beperkt ruimte voor parkeren beoogd. De parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd in een parkeergarage. Op voorhand zijn geen onoverkomelijke belemmeringen op dit punt te verwachten. Bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid zal wel een mobiliteitstoets noodzakelijk zijn.
4	VOF Vishandel Bont Sannie	
4.1	Indien er wordt verzocht om de overlast door de sloopwerkzaamheden/renovatie(s) tot een absoluut minimum te beperken en de overlast (in de vorm van omzetverlies) financieel te compenseren en daarvoor, naast de wettelijke regelingen, (op voorhand) een voorziening te treffen.	De gemeente beoogt met dit bestemmingsplan de situatie voor bewoners, ondernemers en bezoekers te verbeteren door in te zetten op een kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer en de verbetering van het verblijfsklimaat. In de huidige situatie is het verblijfsklimaat niet optimaal. In de beoogde eindsituatie zullen er meer bewoners / potentiële klanten in het Stationsgebied komen. Onvermijdelijk is dat er tijdens de realisatie van de plannen overlast kan ontstaan. De gemeente zal zich inspannen om tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden rondom het tramstation de overlast (denk aan geluid en stof) tot een minimum te beperken en de looproutes zo goed als mogelijk via het deel van het winkelcentrum te leiden waar uw onderneming gevestigd is. De gemeente zal u tijdig informeren over de planning en uitvoering van werkzaamheden. Mocht u desondanks verwachten er dat door de sloop/bouw dan wel door het voorziene

		planologische kader schade ontstaat die het maatschappelijk risico overstijgt, dan staat het u vrij om dit via de formele procedures voor respectievelijk nadeelcompensatie en/of planschade aanhangig te maken.
4.2	Uit de stukken blijkt dat de realisatie van de scenario's tot gevolg heeft dat dit, met name op zaterdag, druk op het parkeren geeft. Indiener verzoekt om op voorhand rekening te houden met (de gevolgen van) een toenemende parkeerdruk en op voorhand de benodigde maatregelen te treffen.	Bij de verdere ontwikkeling van City wordt rekening gehouden met het opvangen van de parkeerbehoefte. Daarvoor worden nieuwe parkeervoorzieningen aangelegd op basis van de geldende parkeernormen.
4.3	Met betrekking tot de verkeerintensiteit wordt aangegeven dat er maatregelen mogelijk zijn om deze terug te dringen. In dat kader verzoekt indiener om qua toegankelijkheid/bereikbaarheid geen beperkende maatregelen te treffen, om commerciële schade zoveel mogelijk te beperken.	Met betrekking tot de verkeerintensiteit wordt bedoeld om knelpunten tegen te gaan en niet om de bereikbaarheid van City te verminderen.
4.4	Indiener verzoekt om te controleren of wordt voldaan aan de huidige regels omtrent stikstof en de geluidsvoorschriften.	De berekening is ten behoeve van het definitieve bestemmingsplan opnieuw uitgevoerd met de meest recente versie van Aerius. Hieruit blijkt dat de stikstofdepositie op geen enkele kwetsbare habitat in een Natura 2000 gebied hoger is dan 0,00 mol/ha/jr. In paragraaf 4.5 wordt ingegaan op het aspect geluid. De aanpassing van de infrastructuur en het realiseren van nieuwe geluidgevoelige objecten wordt getoetst aan relevante wet- en regelgeving. Ten aanzien van de aanpassing van infrastructuur is onderzocht of er aanleiding is voor een toetsing aan de grenswaarden. Omdat er geen sprake is van een 'wijziging van een spoorweg' zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder kan een toetsing aan grenswaarden achterwege blijven. Ten behoeve van de realisatie van geluidsgevoelige objecten is een akoestische verkenning uitgevoerd. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat in de toekomstige situatie geen

		aanvaardbaar stedelijk woon- en leefklimaat gerealiseerd kan worden.
5	Karadag Bakeries B.V.	
5.1	Er is weinig tot geen rekening gehouden met de aanloop van passanten naar de winkeliers op het Westplein. De winkeliers worden hiermee dusdanig in hun bedrijfsvoering benadeeld dat zij het risico lopen in hun continuïteit van hun bedrijfsvoering.	De gemeente beoogt met dit bestemmingsplan de situatie voor bewoners, ondernemers en bezoekers te verbeteren door in te zetten op een kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer en de verbetering van het verblijfsklimaat. In de nieuwe situatie zijn zowel het nieuwe busstation als het nieuwe tramstation direct gesitueerd aan het westplein. Daarnaast zal de nieuwe fiets- en wandelroute route het westplein ook beter ontsluiten dan nu het geval is. In de huidige situatie is het verblijfsklimaat niet optimaal. In de beoogde eindsituatie zullen er meer bewoners / potentiële klanten in het Stationsgebied komen. Onvermijdelijk is dat er tijdens de realisatie van de plannen overlast kan ontstaan. De gemeente zal zich inspannen om tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden rondom het tramstation de overlast (denk aan geluid en stof) tot een minimum te beperken en de looproutes zo goed als mogelijk via het deel van het winkelcentrum te leiden waar uw onderneming gevestigd is. De gemeente zal u tijdig informeren over de planning en uitvoering van werkzaamheden. Mocht u desondanks verwachten er dat door de sloop/bouw dan wel door het voorziene planologische kader schade ontstaat die het maatschappelijk risico overstijgt, dan staat het u vrij om dit via de formele procedures voor respectievelijk nadeelcompensatie en/of planschade aanhangig maken. Nadere info hierover vindt u in onderstaande thema's planschade en nadeelcompensatie.
6	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden	
6.1	Indiener vraagt of het mogelijk is om de volgende voorwaardelijke verplichting toe te voegen aan de planregels: "Het plangebied wordt zodanig ingericht en	De gemeente hanteert bij nieuwe ontwikkelingen dat hemelwater is afgekoppeld van de riolering en er in het plangebied geen schade optreedt aan bebouwing en voorzieningen bij extreem hevige neerslag

Bladnummer 15/15

Onderwerp Notitie beantwoording zienswijzen
ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied en
Blok B1

	ontworpen dat van een hevige bui minimaal 20 mm, gerekend over het verharde oppervlak, kan worden verwerkt en geïnfiltreerd.”	(bijvoorbeeld 90 mm/u). Het plangebied wordt zodanig ingericht en ontworpen dat van een hevige bui minimaal 20 mm van het bestaande en het te realiseren verharde oppervlak kan worden verwerkt en geïnfiltreerd in het plangebied zelf. Aan artikel 13.3 van de planregels wordt toegevoegd dat het plangebied zodanig wordt ingericht en ontworpen dat van een hevige bui minimaal 20 mm, gerekend over het verharde oppervlak, kan worden verwerkt en geïnfiltreerd.
--	---	---

Bijlagen

Bijlage 1: co-creatie en participatieoverzicht

Bijlage 2: Bezonningsstudie

Co-creatie en participatie verdere vernieuwing City Nieuwegein



Overzicht 1 november 2019

23 november 2017

Raad stelt **Koersdocument City Nieuwegein** vast; leidraad voor verdere ontwikkelingen in City Nieuwegein.

Leidend principe: duurzaamheid.



Februari t/m april 2018

Samenwerkingsverband met Wageningen Universiteit (WUR) voor 5 jaar.

Afstudeeropdracht voor ca. 50 internationale masterstudenten van **Wageningen Universiteit**. Zij onderzoeken jaarlijks in het voorjaar de verduurzaming van City Nieuwegein. Groep 1 in het voorjaar van 2018 heeft zich gericht op innovatieve, groene ideeën rond water, energie en bebouwde omgeving City West. Groep 2 in het voorjaar van 2019 heeft zich gericht op het methodieken voor de afweging van duurzaamheid.



De masterstudenten bezoeken City, houden gesprekken met stakeholders uit het gebied en geven een eindpresentatie aan de hand van posters. De posters van groep 1 zijn tentoongesteld in het Atrium van het Stadhuis tijdens het festival City made by you op 16 juni 2018.



15 mei 2018

Werkbezoek medewerkers **provincie Utrecht** met rondleiding in City



16 juni 2018

Festival City made by you

Een duurzaamheidsfestival bedoeld om inwoners van Nieuwegein op een laagdrempelige manier te vertellen over de ideeën voor het verder vernieuwen van City. Maar vooral ook om te horen wat men hiervan vindt en wat men belangrijk vindt in de toekomstige City.

Via een virtual reality bril kon men door het toekomstige Stationsgebied lopen. Hier een link naar het VRfilmpje <https://youtu.be/av9Zpc1d2I8>

De denkbelden voor een duurzaam City West, gemaakt door masterstudenten van Universiteit Wageningen waren te zien. En aan The Map Docs kon men laten weten wat men belangrijk vindt om City levendiger en aantrekkelijker te maken. Verder was er de Nuon Solar raceauto van team TU Delft, theater, eco-schminken, photobooth, de Bio ijsfiets en foodtrucks.



12 juli 2018

Strategisch advies co-creatie en communicatie City

Het advies is opgesteld door AM Landskab in samenwerking met een 'steekproef' van bewoners en belangengroepen in Nieuwegein en stakeholders in City Nieuwegein.

51 personen zijn gesproken en hebben meegedacht.

STRATEGISCH ADVIES CO-CREATIE EN
COMMUNICATIE CITY 2018-2021



September en oktober 2018

Gesprekken met bewoners **Erfstede** n.a.v. krantenartikel over aanblik en rommel bij afgebrande dansschool.

Resultaat: **Groene Bouwhekken*** langs de kant waar bewoners/bedrijven op uitkijken. Het plantsoen is ook weer netjes aangelegd.

Aan de kant van Cityplaza zijn groene doeken op de hebben bevestigd. Mede om te voorkomen dat bezoekers hun fiets tegen de hekken zetten.

* bij het maken, vervoeren, plaatsen en onderhouden van de duurzame Groene Bouwhekken worden mensen ingezet met een afstand tot de arbeidsmarkt. Ook bewoners uit Nieuwegein.



1 november 2018

Raad stelt **Procesdocument City** vast.

De gemeente wil meerdere en andere groepen (toekomstige bewoners, jongeren, etc.) aanspreken en betrekken bij de verdere ontwikkeling van City. City is van alle Nieuwegeiners en moet ook voor alle Nieuwegeiners wat te bieden hebben. Een belangrijk uitgangspunt, vastgelegd in het Procesdocument, is: dat projecten (waar mogelijk) in co-creatie worden uitgewerkt.



1 november 2018

Raad heeft aan de hand van een Basisscenario de Grondexploitatie City geactualiseerd. Hiermee is er groen licht voor een nieuw modern knooppunt voor bus en tram in City Nieuwegein met woningen en goede noord-zuid fiets- en wandelroute.

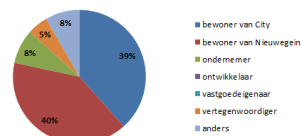
4 november 2018

Na de gemeenteraad van Nieuwegein zijn ook Provinciale Staten van Utrecht akkoord gegaan met het investeringsplan voor een modern knooppunt voor bus en tram in City Nieuwegein.

11 december 2018

Informatie- en meewerk- bijeenkomst City made by you

Deel 1 van de avond was informatie geven over (raads- en PS-besluit) nieuw modern knooppunt voor tram en bus. In deel 2 konden bezoekers ideeën geven voor de tijdelijke inrichting van City West, als de oude KOM en bioscoop e.d. gesloopt zijn. Ruim 80 geïnteresseerden bezochten de bijeenkomst in het theatercafé van DE KOM. Na het informatieve deel werkten circa 30 bezoekers mee via de co-creatietafels aan de tijdelijke invulling. 59 personen vulden het evaluatieformulier in.



11 februari 2019

Provincie Utrecht en gemeente Nieuwegein ondertekenen de **Bestuursovereenkomst Stationsgebied City Nieuwegein**

Januari en februari 2019

Onderzoek studenten Hogeschool Utrecht

Studenten van de HU hebben de duurzaamheidsambities voor City Nieuwegein vertaald naar een schetsontwerp voor het nieuwe, moderne knooppunt voor tram- en bus. Eén van de studenten woont in Nieuwegein.



April, mei en juni 2019

Ook hebben studenten van de HU onderzoek gedaan naar duurzame bevoorrading van City Nieuwegein.

Jelle van Rossum (rechts) uit Nieuwegein werkte mee aan een schetsontwerp voor het nieuwe OV-knooppunt in Nieuwegein. Bij de ondertekening van de Bestuursovereenkomst presenteerden de studenten hun ideeën.

19 februari 2019

Dromenlab

Een vernieuwende wijze van co-creatie en participatie.

College en projectleden City maken kennis met De Plekkenmakers en hun Dromenlab, op de manier zoals inwoners, ondernemers en instanties het beleven. Opgehaald is welke plekken in City vind je positief, welke negatief en voor welke plekken zie je kansen? En waarom? En wat is je droom voor City Nieuwegein?



5 april 2019

Ideeën voor Kolfstedetunnel

Leerlingen van klas 2K en 2L van het Technasium van het Cals College presenteren een programma van eisen voor het verbeteren van de sociale veiligheid van de Kolfstedetunnel.

8 april 2019

Consultatie overkapte fietsenstalling

Bezoekers van de bijeenkomst op 11 december 2018 gaven tijdens de co-creatie aan een overkapte fietsenstalling in City West te willen. Via e-mail is aan hen gevraagd wat ze van een fietsenstalling zoals hiernaast vinden. De overkapte is kort daarna geplaatst vlak bij het busstation.



8 mei 2019

Ideeën De Knoop/ Zuidstedeweg

Vijf groepen leerlingen van het Cals College Nieuwegein presenteren hun ideeën voor deze plek. Via [deze link](#) zijn de presentaties te bekijken.

6 juni 2019

Informatiebijeenkomsten Stationsgebied

Eén voor ondernemers in City (ca. 30 bezoekers) en één voor bewoners en overige geïnteresseerden (ca. 60 bezoekers).

Centrale boodschap: verlegging tramtracé Nieuwegein City niet gelijktijdig met vernieuwing SUNIJ-lijn in 2020. Een risicoanalyse heeft uitgewezen dat dit helaas niet haalbaar is. Provincie en gemeente hebben daarom besloten om toe te werken naar verlegging van het tramspoor en aanleg van de nieuwe tramhalte in de zomer van 2021. Er komt een tijdelijke tramhalte in City West tegenover de Ruitersede.

Bezoekers waren blij met de informatie/duidelijkheid (applaus na beide bijeenkomsten). Ondernemers in West gaven aan graag met gemeente en Wereldhave om tafel te willen.

Impressie tijdelijke halte



Tijdelijk stationsplein



Augustus en
september 2019

Gesprekken met ontwikkelaars en eigenaren in City

Ter voorbereiding op de ontwerpbijspraak van 24 september spreekt AM Landskab (Anne-Mette Andersen) met onder meer ontwikkelaars van de Doorslagzone en Blok B1 en Wereldhave. Om input op te halen voor de workshops.

24 september 2019

Ontwerpbijspraak Pleinen en Verbindingen City

Deelnemers kregen eerst te horen wat al vast ligt en konden vervolgens in 3 workshops ontwerpen:

- pleinen rond Stadshuis;
- Stationsplein;
- verbindingen naar en in City.

Ook hier weer een goede opkomst. Circa 60 deelnemers; een mix van bewoners (City, omliggende wijken en elders), ondernemers, ontwikkelaars en pandeigenaren. [Hier](#) is een verslag van de bijspraak te vinden.



ontwerpbijspraak Pleinen en Verbindingen

Communicatie algemeen

Enkele middelen
die regelmatig
worden ingezet.

Via de **digitale nieuwsbrief City** worden geïnteresseerden regelmatig op de hoogte gebracht van de laatste ontwikkelingen. Het afgelopen jaar is het aantal abonnees op deze nieuwsbrief verdubbeld naar ruim 400.

Via **themapagina's en artikelen** in huis-aan-huisblad **De Molenkruier** worden bewoners van Nieuwegein geïnformeerd over ontwikkelingen in City.

Buurtberichten worden huis-aan-huis bezorgd bij bewoners/ondernemers als er ontwikkelingen in hun buurt zijn.

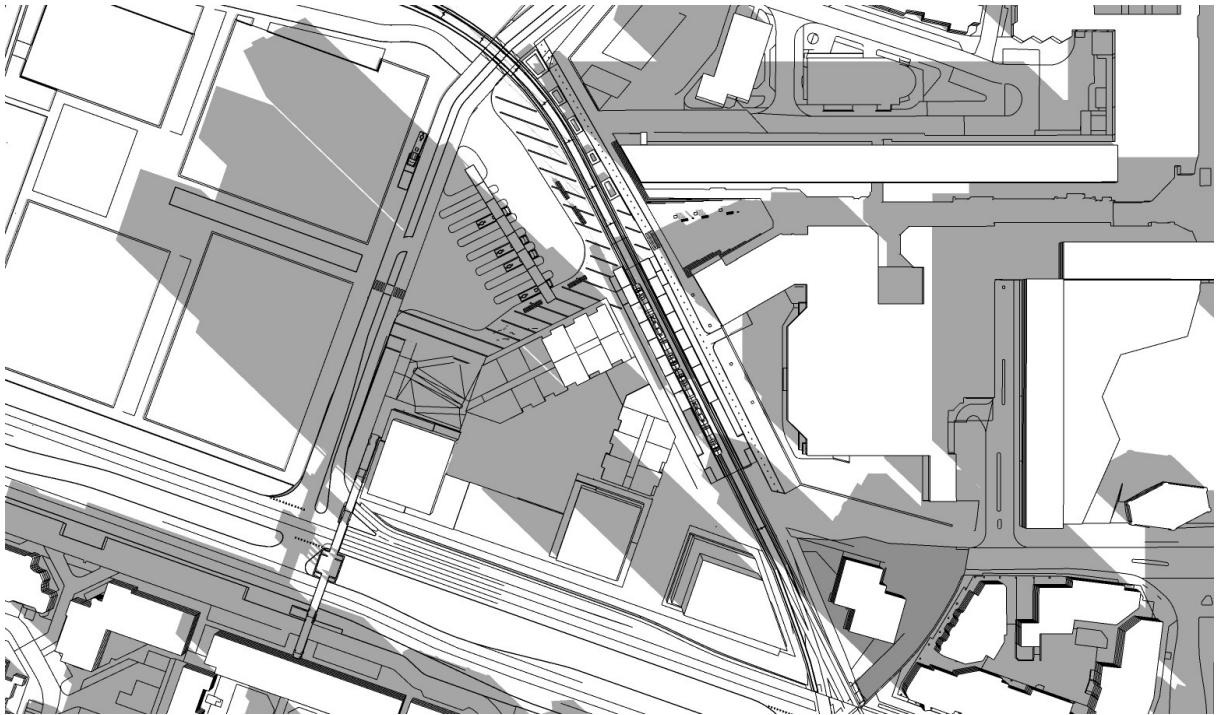
Op de **website city-nieuwegein.nl** onder het tabblad City Groeit! is informatie te vinden over de verschillende projecten in City.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt de pers uitgenodigd voor een **persgesprek** of wordt een **persbericht** verstuurd.

Via **city@nieuwegein.nl** kunnen mensen vragen stellen.

Bijlage 2 Bezonningsstudie

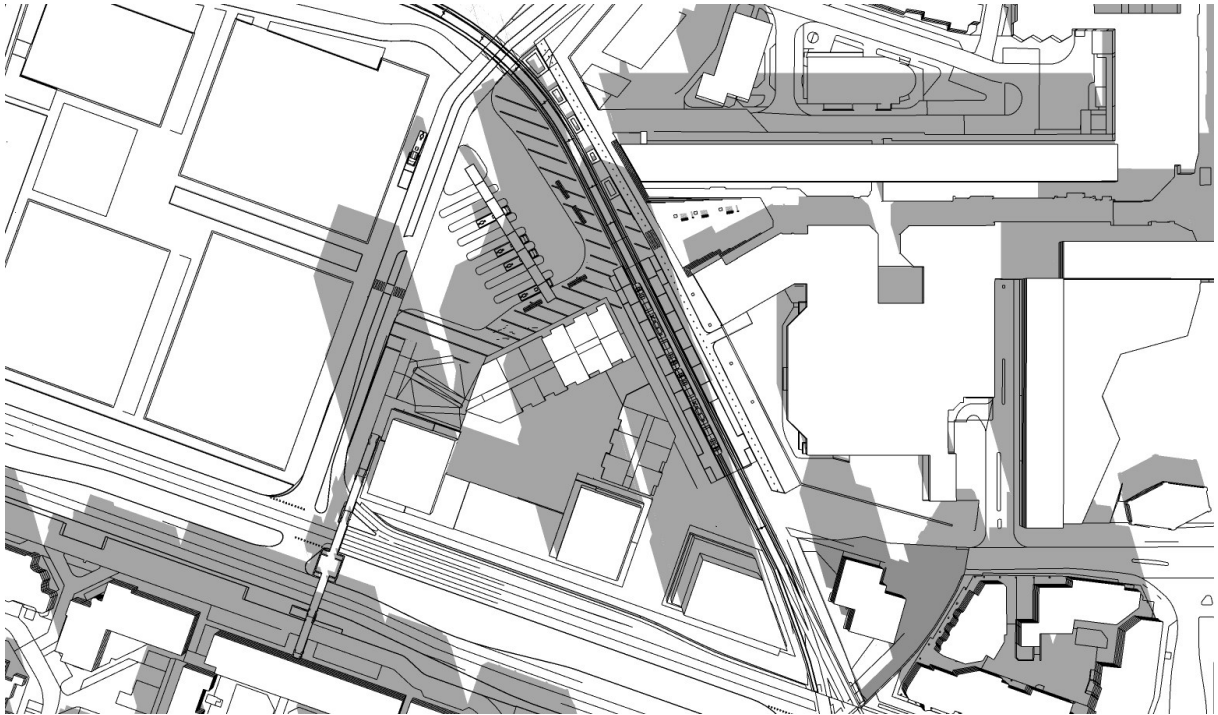
19 februari 10.00 uur



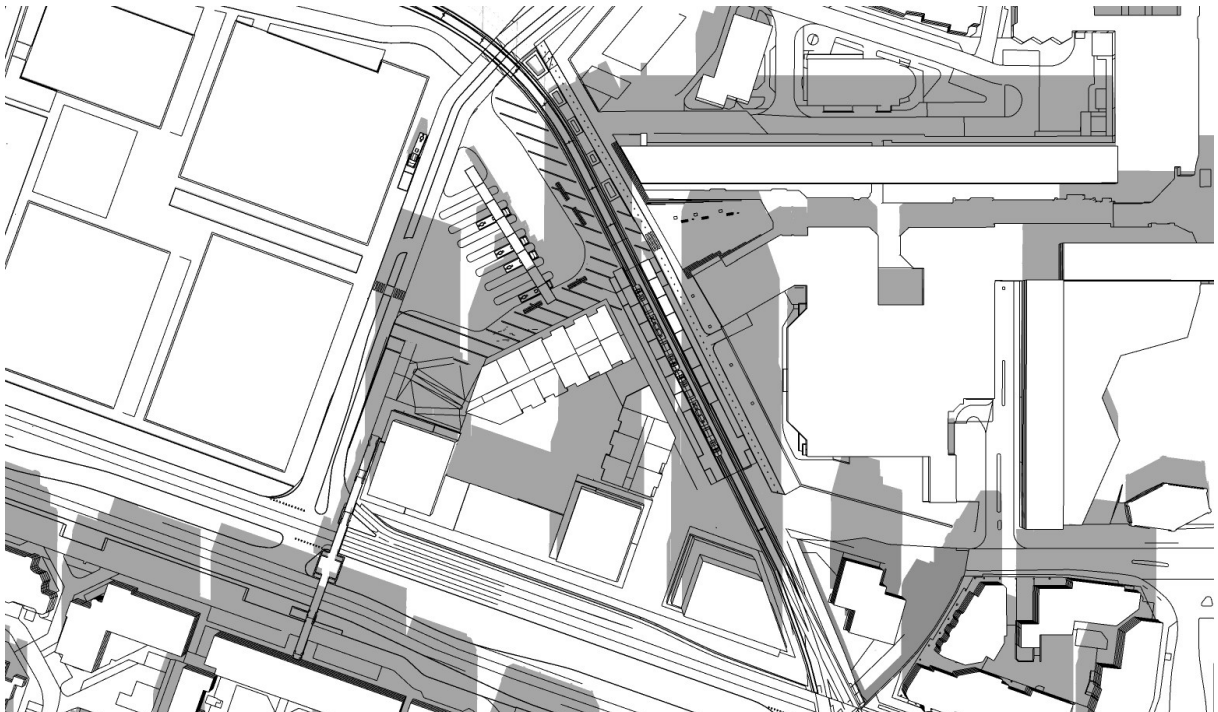
19 februari 11.00 uur



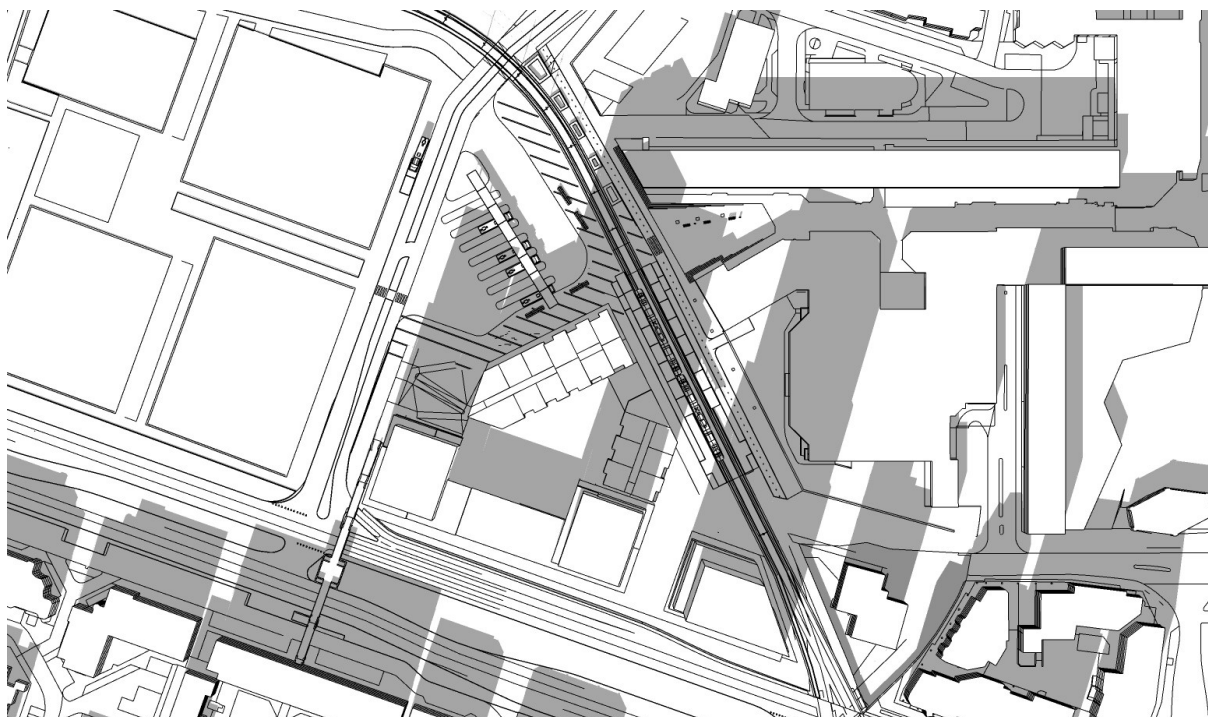
19 februari 12.00 uur



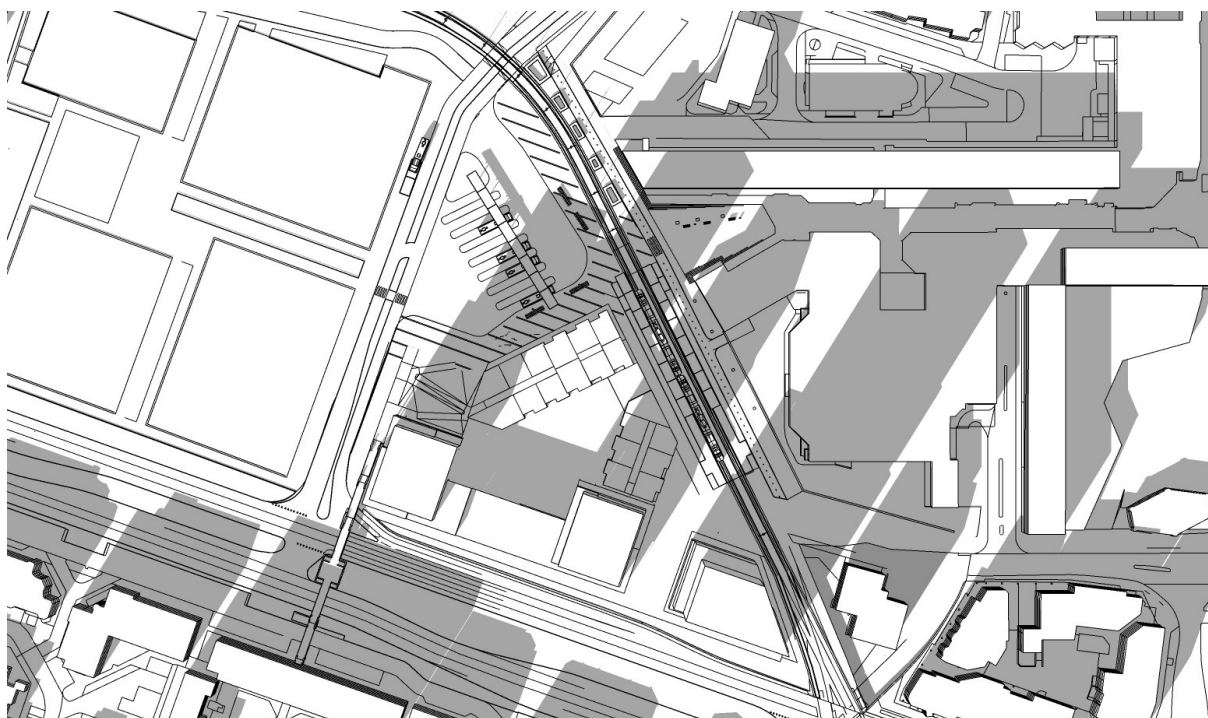
19 februari 13.00 uur



19 februari 14.00 uur



19 februari 15.00 uur



19 februari 16.00 uur

