

figuur 34

Bereikbaarheid parkeergarages en verkeersintensiteiten per etmaal na voltooiing van het OOB

5 Verkeer, vervoer & parkeren

Op 12 september 2003 heeft de gemeenteraad van Nieuwegein de inspraaknota Verkeer, Vervoer en Parkeren (VVP) vastgesteld. Daarmee zijn de beleidskaders vastgesteld, die de peilers voor de bereikbaarheid en de infrastructuur van het binnenstadsplan vormen.

5.1. Parkeervoorzieningen

- Er worden meerdere parkeergarages ontwikkeld;
- Een gedeelte van de piekvraag op zaterdag en koopavond wordt opgevangen in een parkeergarage voor de binnenstad op het terrein van het AZN;
- De parkeercapaciteit is gebaseerd op dubbelgebruik en uitwisselbaarheid: winkelbezoekers kunnen op zaterdag en koopavond gebruik maken van de parkeerplaatsen voor de kantoren en omgekeerd. De meeste woningen krijgen minimaal één exclusieve parkeerplaats;
- Ten opzichte van het VVP (2003) heeft er een verschuiving plaats gevonden. Een aantal parkeerplaatsen is verschoven van de AZN-garage naar P6 en P10. P10 is een nieuwe parkeereenheid onder de Markt. Door een toename van de parkeerplaatsen in P6 dreigt de verkeersdruk op de Voorstede te groot te worden. Om deze reden vormen P4 en de onderste laag van P6 één parkeereenheid die ontsloten wordt via de Voorstede. De bovenliggende verdiepingen van P6 vormen een aparte parkeereenheid, die ontsloten wordt via de Zuidstedeweg/ Nachtwachtstede.

Op pagina 39 staat een overzicht van type parkeergarage en bijbehorende omvang. Op pagina 56 staat een referentiebeeld voor de parkeergarages.

5.2. Parkeerexploitatie en organisatie

- Om de kosten te beheersen wordt maximaal één laag ondergronds gebouwd. Onder deze uitgangspunten is een kostendeekkende parkeerexploitatie mogelijk;
- Om het parkeerbeleid tot uitvoering te brengen worden de volgende principes gehanteerd:
 - De gemeente voert de regie;
 - Er komt een uitvoeringsorganisatie op afstand. Deze uitvoeringsorganisatie maakt gebruik van professionele marktpartijen;
 - Marktpartijen kunnen participeren in één of meerdere parkeergarages.

5.3. Parkeerregulering

Om uitwijkgedrag naar de omliggende woonwijken te voorkomen wordt parkeerregulering (parkeervergunningen en betaald parkeren) ingevoerd in en om de binnenstad. De invoering vindt plaats als volgt:

- Doorslag, in verband met de bouw van de parkeergarage voor het AZN en in het invoeren van betaald parkeren op het AZN-terrein;
- Merwestein en binnenstad, in verband met de bouwwerkzaamheden in de binnenstad, de bouw van de parkeergarages, het betalingsregime in de nieuwe parkeergarages en de uitbreiding van de functies en de parkeerdruk;
- Jutphaas/Wijkersloot, het gebied direct ten noorden van de binnenstad.

PG. nr.	Type garage	Indicatie omvang
P1	Exclusieve garage voor bewoners	188
P2	Parkeergarage voor kantoren	193
P3	Exclusieve garage voor bewoners	184
P4*	Openbare garage voor bezoekers van de binnenstad, P4 loopt door tot onder P6. Er is geen verbinding tussen P4 en P6.	530
P5	Exclusieve parkeerplaatsen voor bewoners en een dubbelfunctie voor winkelbezoekers en kantoren	228
P6*	Deze garage heeft op werkdagen een functie voor kantoren, winkelbezoek en winkelpersoneel. Op zaterdag wordt deze vrijwel uitsluitend gebruikt door winkelbezoekers.	755
P7,P8,P9*	Dit zijn de bestaande Cityplazagarages. In P7 worden 76 exclusieve parkeerplaatsen voor bewoners gerealiseerd. Voor P9 wordt nog gezocht naar een oplossing voor het bewonersparkeren.	683
P10	Parkeergarage onder de Markt voor winkelbezoekers	148
P11	Parkeergarage voor kantoren	162
P12-P13	Parkeergarage(s) Binnen stad-West t.b.v. winkels, woningen en cultuur.	900 - 1.000
P15	Parkeergarage AZN voor winkelpersoneel, winkelbezoekers en kantoren	400 - 500

* Van het totaal van P4, P6, P7, P8 en P9 kunnen 50 parkeerplaatsen worden ingericht als stallingsvoorziening voor fietsen. Op P9 wordt in overleg met de eigenaren een passende parkeer- en ontsluitings-oplossing gezocht.

5.4. Infrastructuur

- De gehele rechthoek van de Binnenstad wordt ingericht als 30 km-zone;
- De parkeergarages worden via bovengrondse verbindingen ontsloten naar de stedelijke hoofdwegenstructuur. Deze verbindingen lopen via de Noordstedeweg, de Voorstedeweg, nieuwe op- en afritten bij het Zuidstede viaduct en twee nieuwe T-aansluitingen voor het plangebied west (Zuidstedeweg en A.C. Verhoefweg). De aansluiting van de Voorstede aan de Zuidstedeweg wordt aangepast;
- De toeleidende infrastructuur wordt aangepast: Wijkerslootweg (inclusief de kruisingen met de Batauweg en de A.C. Verhoefweg) krijgt extra rijstroken voor het autoverkeer en het openbaar vervoer, de capaciteit van de zuidelijke aansluiting aan de A2 wordt vergroot (zie figuur 34b);
- De Wijkerslootweg wordt voorzien van een geluid-reducerend wegdek en van geluidschermen;
- De fietsvoorzieningen worden uitgebreid en er worden busstroken opgenomen;
- Het expeditieverkeer wordt afgewikkeld via een (bovengrondse) expeditiestraat. Deze expeditiestraat is voor een gedeelte slechts selectief toegankelijk. Op zaterdag en koopavond wordt de expeditiestraat ook gebruikt om de parkeervoorzieningen bij bestaande kantoren te bereiken (figuur 34 groene lijn).

5.5. Verkeersmanagement

Er komt een dynamisch parkeer- en routeverwijzings-systeem. De automobilisten worden naar vrije parkeerplaatsen geleid en het wegennet wordt flexibel gebruikt.



figuur 35: Zoeklocaties voor fietsenstallingen



Als het mogelijk is wordt het verkeer via een alternatieve route verwezen zodat congestiegevoelige punten vermeden worden.

5.6. Stallingsvoorzieningen fiets

In openbare stallingen zijn ongeveer 3.000 plaatsen kort en lang stallen gepland. De benodigde ruimte (ongestapeld) bedraagt daarmee ongeveer 4.500 m². De locatie van deze stallingsvoorzieningen worden afgestemd worden op de fietsroutes en de bestemmingslocaties: de fietser wil zo dicht mogelijk bij zijn bestemming stallen. Als de loopafstand te groot wordt, heeft dit tot gevolg dat het openbaar gebied vervuild wordt met fietsen, die her en der geplaatst worden. De bewaakte fietsenstallingen worden gratis. Dit wordt gedekt uit de parkeerexploitatie. In de parkeerexploitatie wordt tot op heden uitgegaan van een bijdrage aan de exploitatie van de fietsenstallingen voor een bedrag van € 400.000 (contante waarde 30 jaar).

5.7. Openbaar Vervoer

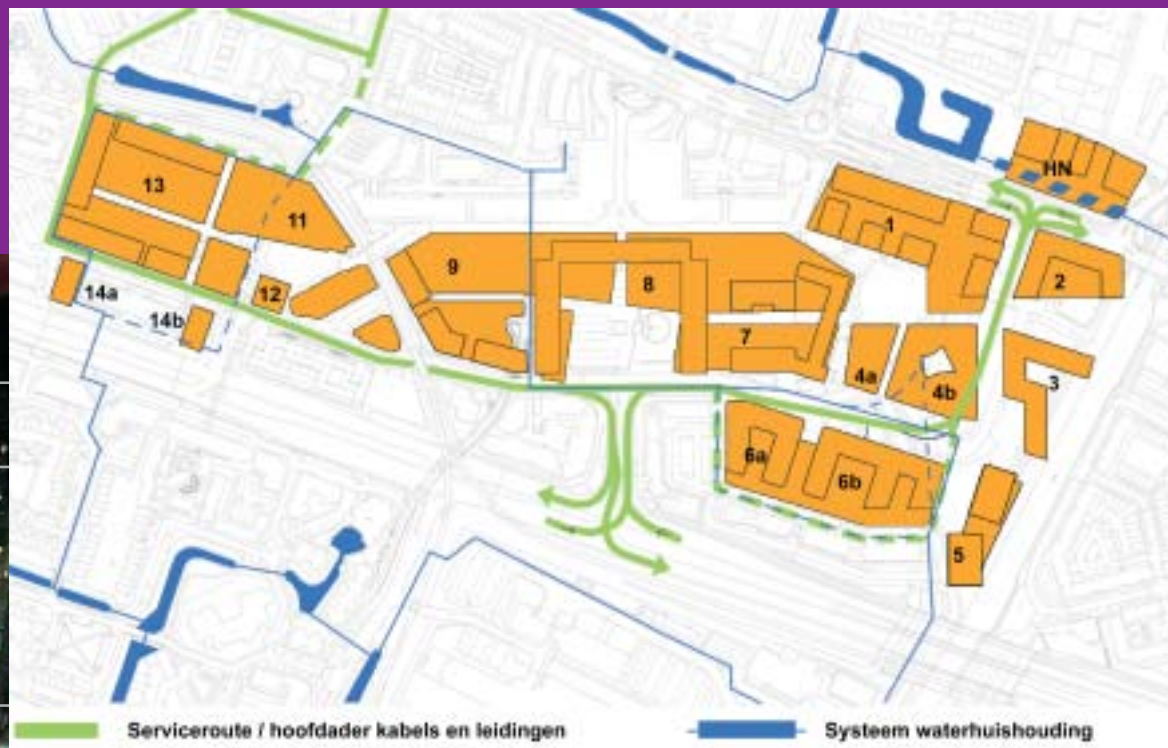
De uitbreiding van de binnenstad betekent meer mobiliteit. Gebaseerd op de fasering van de uitbreidingen wordt er tijdig met het BRU overlegd om het aanbod van het openbaar vervoer daarop aan te passen. Tevens wordt een actieplan mobiliteitsmanagement ontwikkeld. Daarin worden voorstellen opgenomen, die het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets bevorderen.

Het tramstation wordt opgeknapt, het busstation wordt uitgebreid en opgeknapt. Connexxion (eigenaar van de tramhalte) heeft aangegeven dat het tramstation in de Binnenstad wordt opgeknapt na de herstructurering van

de directe omgeving. De gemeente heeft geld gereserveerd om de openbare ruimte aan te laten sluiten op het nieuwe tramstation. Daarnaast heeft de gemeente geld gereserveerd voor het uitbreiden, verfraaien en opknappen van het busstation. Bij de uitbreiding van de capaciteit van het busstation gaat de voorkeur uit naar een oplossing binnen de huidige grenzen, bijvoorbeeld door een ruimtebesparend dynamisch busstation.

figuur 37

Overzicht tracee kabels en leidingen



6 Openbare ruimte & leefbaarheid

6.1. Inleiding

De Binnenstad opnieuw inrichten gebeurt niet alleen boven de grond, maar ook er onder. Rioleringsbuizen, duikers voor de waterhuishouding en allerlei kabels, leidingen en dataverbindingen van overheid en nutsbedrijven moeten worden omgelegd, aangepast en uitgebreid. Al deze kabels en leidingen liggen in de openbare ruimte. Omdat de kwaliteit van de openbare ruimte aan hoge eisen moet voldoen, vergt de ondergrondse infrastructuur voortdurende aandacht. Voor het plangebied zijn daarom de civiel-technische kenmerken vastgesteld en de eisen voor toekomstig aanleg en beheer opgesteld.

De algemene uitgangspunten voor het gehele plangebied staan in het eerdere IOB. Meer specifieke informatie staat in deelnota's, die hieraan ten grondslag liggen. Per deelgebied komen er afzonderlijke documenten voor het ontwerp en de uitvoering van de openbare ruimte, inclusief de gevolgen voor infrastructuur en civiele techniek. Het Beeldkwaliteitplan dat deel uitmaakt van dit OOB vormt hiervoor de basis.

Om een goed beeld te kunnen vormen van de situatie en de aanpak in de binnenstad staan hieronder eerst een paar belangrijke basisgegevens.

- Het wegpeil van de Binnenstad ligt op +1,10 meter NAP.
- De hoogteligging van de winkels varieert van +1,10 meter NAP tot +3,80 meter NAP.

- Het vloerpeil van de parkeergarages zal variëren van -1,90 meter NAP tot +1,10 meter NAP en hoger.
- Het grondwaterpeil varieert (afhankelijk van de situatie) van -1,30 meter NAP tot 0,00 meter NAP.

6.2. Ondergronds parkeren en de water- en bodemgesteldheid

De bestaande parkeergarages onder de winkels liggen half verdiept. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een afwateringssysteem dat het toegestroomd/verzameld (regen)water zo nu en dan wegpompt. Volgens de huidige plannen komen bijna alle nieuwe parkeergarages dieper te liggen. Door de bodemomstandigheden kan er maximaal één laag onder het straatpeil worden gebouwd, zonder dat er dure constructies met onderwaterbeton nodig zijn. Gelet op de kosten die een parkeerplaats - volgens de uitgangspunten van de parkeerexploitatie - in de Binnenstad mogen bedragen, mag het parkeervloerniveau niet lager dan -1,90 meter NAP komen te liggen.

6.3. Riolering en waterhuishouding

Voor de waterhuishouding is de Binnenstad aangewezen cq. aangesloten op de wijken Doorslag, Batau Zuid en Jutphaas-Wijkersloot. Het belangrijkste deel van de Binnenstad loost op Doorslag. Regenwater dat in stedelijk gebied valt, moet zo snel mogelijk goed en efficiënt worden afgevoerd. Traditioneel zijn daarvoor in de gemeente Nieuwegein 'verbeterde' gescheiden rioolstelsels aangelegd. Zo ook in de binnenstad. Dit type stelsel voert regenwater geschei-



referentiebeeld

den af van het afvalwater uit de gebouwen. Uiteindelijk komt ook een aanzienlijk deel van het regenwater bij de rioolwaterzuivering terecht. Het 'verbeterde' stelsel zorgt ervoor dat bij hevige regenval slechts de eerste neerslag hier naar toe gaat en dat de rest via overstorten naar het nabij gelegen oppervlaktewater wordt geleid. Dat de eerste neerslag naar de zuivering gaat, is van belang omdat dit het straatvuil met zich meevoert. De grondwaterstand wordt niet gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.

De laatste jaren is een systeem met een verdere differentiatie in opkomst. Regenwater dat op een dakvlak valt is relatief schoon en kan direct naar het nabij gelegen oppervlaktewater of naar het systeem dat daarop aansluit stromen. Om dat te doen, is naast de bestaande buizen een derde rioolbuis nodig. De herontwikkeling van de Binnenstad biedt de kans om dit systeem ook hier toe te gaan passen. In ieder geval krijgen nieuwe gebouwen het verbeterde systeem. De dakvlakken van bestaande gebouwen die langs het nieuw aan te leggen stelsel liggen, zullen er ook op aangesloten worden.

6.4. Bouwrijpmaken

Bouwrijp maken is het gebied geschikt maken voor de bouw van de nieuwe functies. Enkele bestaande gebouwen worden nog gesloopt en wegen zullen worden verlegd (o.a. Schakelstede), aangepast (o.a. Nachtwachtstede) of zelfs geheel verdwijnen (Tinnegijeterstede). Dit gaat gepaard met het opbreken van verhardingen, groenvoorzieningen, riolering en kabels en leidingen om deze elders op de nieuwe routes weer (op)nieuw aan te brengen. Tijdens de aanpassingen moeten winkels, woningen en kantoren die

blijven staan natuurlijk wel bereikbaar blijven. Ook moet er ruimte beschikbaar zijn als bouwterrein, bijvoorbeeld voor bouwketen en de opslag van bouwmaterialen. In verband met de bereikbaarheid, zeker voor de nood- en hulpdiensten, is een gedegen planning en fasering van de verschillende percelen van groot belang. Op basis van een ontwikkelings- en uitvoeringsfasering zal dit in de uitwerking van de (deel)gebieden inzichtelijk worden gemaakt.

De bestaande ondergrondse infrastructuur omvat de volgende leidingsystemen:

Nutsbedrijven:

- Hydron: drinkwaterleiding;
- Eneco: elektriciteitsvoorziening, stadsverwarming, gasnet, openbare verlichting en kabeltelevisie;
- KPN, Versatel e.a.: telecomkabels, antenne-inrichting mobiel telefoonverkeer.

Gemeente Nieuwegein:

- Riolering, persleidingen, duikers (waterhuishouding), drainage;
- Koppelkabels verkeerslichtinstallaties.

In het IOB is nog rekening gehouden met de aanleg van een mogelijk tweede waterleidingnet voor zogenaamd grijs- of huishoudwater. Inmiddels heeft de tijd dit fenomeen, na het mislukken van experimenten elders, achterhaald.

De bestaande ondergrondse infrastructuur in de Binnenstad kent verschillende tracés van (transport)leidingen en -kabels die tijdens de transformatie van de Binnenstad voor de bestaande bebouwing moeten blijven functioneren.

Op bepaalde plaatsen moeten echter wel transformatorhuisjes en verdeelkasten (tijdelijk) verdwijnen. Dit betekent dat er tijdelijke voorzieningen nodig zullen zijn om het netwerk intact te houden. Voor de nieuw te realiseren bebouwing is een uitbreiding van de (o.a. elektriciteit) voorzieningen noodzakelijk. Het bovenstaande houdt overigens in dat de (juridische) positie van de gemeente Nieuwegein voor wat betreft de relatie tussen ondergrondse infrastructuur en de transformatie van de Binnenstad komend jaar onderzocht zal worden.

6.5. Groenvoorzieningen

De kern van de nieuwe Binnenstad wordt voor het overgrote deel een gebouwde omgeving: dat wil zeggen pleinen en voetgangersgebieden aangebracht op betondekken. Groen kan dan ook nagenoeg alleen maar in speciale bouwkundige constructies en in losse plantenbakken komen. Beeldbepalend zal het (niet openbare) groen van de daktuinen op verschillende niveaus zijn.

Door de veranderingen in de toeleidende infrastructuur kan vooral de Zuidstedeweg niet als een volledige stadsboulevard worden uitgevoerd. De noodzakelijke verbredingen maken het lastig, maar toch wordt geprobeerd deze weg een zo groen mogelijk karakter mee te geven. Rond de gebouwde omgeving is hoofdzakelijk sprake van relatief smalle service (expeditie) straten. Eventuele groenelementen en groenobjecten zullen niet zonder meer in de bodem kunnen wortelen. Daarvoor kunnen bijzondere constructies en/of bakken worden toegepast.

6.6. Nadere aandachtspunten

Het OOB stelt in hoofdlijnen vast hoe de Binnenstad er uit gaat zien. Concrete stedenbouwkundige en architectonische ontwerpen alsmede een visie op de kunst en vormgeving in de openbare ruimte komen later aan de orde.

Aan de hand daarvan moeten de volgende acties of onderzoeken nog worden uitgevoerd en toegespitst op de daadwerkelijke realisatie:

- Opstellen van een nieuw plan voor de waterhuishouding en riolering;
- Ontwerpen van de aan te passen en uit te breiden ondergrondse infrastructuur;
- Uitwerken van de fietspadenstructuur, inclusief fietsenstallingen;
- Expeditie: in tegenstelling tot de eerdere plannen komt er geen bijzonder logistiek systeem om de winkels opvallend en ongestoord te bevoorraden. De vergroting van het winkelareaal zorgt voor meer aanvoer van goederen. Er moet worden uitgezocht waar de beste mogelijkheden zijn voor bevoorrading;
- De afvallogistiek: bij de nieuw te bouwen gebouwen wordt het afval via containerruimtes afgevoerd. Deze ruimtes moeten in de plannen worden ingepast op voor de inzameldienst goed bereikbare plaatsen;
- Opstellen van een groenplan.

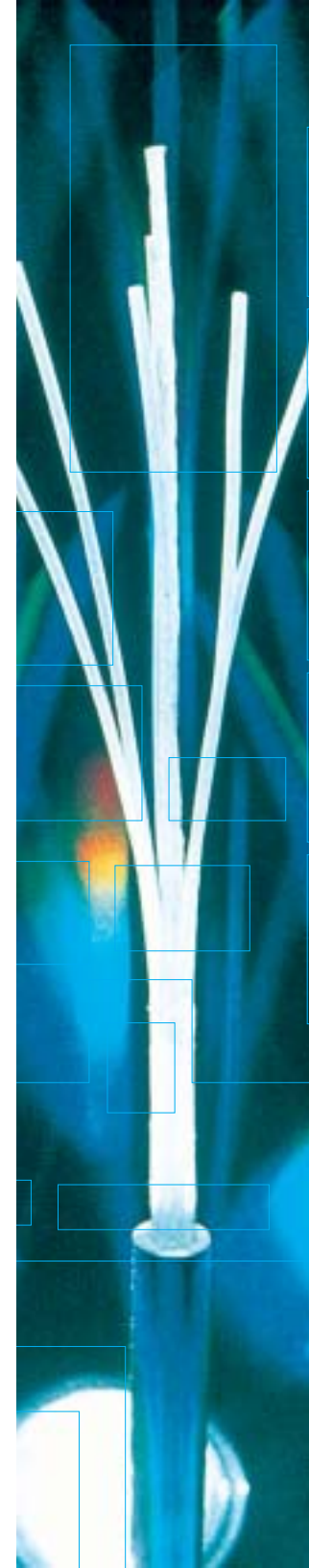
6.7. Planning, fasering en bouwlogistiek

Het is al eerder geschreven: de herontwikkeling van de Binnenstad is een complex traject, dat secuur moet verlopen. Vooraf moet er een doordachte planning liggen, waarin ontwikkelingen en bouwstromen van gebouwen, infrastructuur en civiele werken goed op elkaar zijn afgestemd.

Toch weten we nu al dat niet alles op een termijn van tien jaar is te plannen. In dit soort trajecten zijn er altijd onderdelen die anders verlopen dan voorzien of gewenst. Dit vraagt het nodige improvisatietalent van de uitvoeringsorganisatie.

6.8. Beheer en exploitatie

Onder de openbare ruimte verstaan we de gebieden die vrij voor het publiek toegankelijk zijn. Anders dan nu zal in de toekomst een groot deel van de openbare ruimte boven een parkeergarage liggen; dus op een gebouwde constructie en niet op een zandbed. Zoals eerder in dit rapport is aangegeven, is er nog geen definitieve keuze gemaakt voor de materialen voor de inrichting van het openbaar gebied. Bij de keuze zullen de mogelijkheden voor goed onderhoud en duurzaam beheer een belangrijke rol spelen. In de toekomstvisie 'Nieuwegein Kiest' is bepaald dat het onderhoudsniveau van de openbare ruimte in de Binnenstad hoog zal blijven vanwege het belang van het gebied als ontmoetingsplaats. In Nieuwegein is het motto voor het beheer van de openbare ruimte 'Schoon, heel en veilig'. De gemeenteraad heeft de uitgangspunten voor het beheer vastgesteld in de nota 'Integraal Beheerplan Openbare Ruimte' (IBOR). Deze voorziet echter niet in criteria voor een openbare ruimte, die boven op een gebouwde omgeving ligt. Die criteria komen er wel in de Kadernota Beheer, die op basis van het Beeldkwaliteitsplan voor de Binnenstad gemaakt zal worden. De nota zal aangeven welke kwaliteit binnen de financiële mogelijkheden maakbaar en haalbaar is. Bij het maken van ontwerpen voor de openbare ruimte van de binnenstad geldt het vast te stellen onderhoudsniveau met bijbehorende budgetten als randvoorwaarde.





Door de aard en intensiteit van het grondgebruik van de openbare buitenruimte is samenwerking op het gebied van het beheer op basis van publieke-private samenwerking (PPS) niet uitgesloten. De verschillende partijen hanteren veelal verschillende invalshoeken. Wat hen bindt is de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid om voor klanten en bezoekers een aantrekkelijke omgeving te realiseren, waarvan de kwaliteit door middel van adequaat beheer en bijbehorende kostenbeheersing gehandhaafd blijft. Dure extra's kunnen er alleen komen als derden zoals een vereniging van eigenaren vooraf bereid zijn de meerkosten op te brengen. In dat kader zal bekeken worden of een vorm van citymanagement in de Binnenstad mogelijk is. Daarbij kan gedacht worden aan de volgende aspecten:

- Beheer van de openbare ruimte;
- Beheer van de ondergrondse infrastructuur;
- Beheer van de logistiek op het gebied van bevoorrading en afvalverwerking;
- Beheer van tijdelijke terreinen tijdens het transformatieproces;
- Organisatie van parkeer- en vervoersmanagement;
- Organisatie en exploitatie van het beheer;
- Veiligheid.

De gemeente zal zich inspannen om tijdens de herontwikkeling van de Binnenstad zoveel mogelijk hinder, ongemakken en calamiteiten te voorkomen. Daarbij wordt goed overleg gevoerd met de brandweer, politie en de overige hulpdiensten.

6.9. Veiligheid

Het vergroten van de veiligheid is een belangrijke doelstelling in het OOB. Er wordt gestreefd naar het terugdringen van criminaliteit, (verkeers)overtredingen, overlast, ongevallen en branden. Belangrijk is dat de bewoners en de bezoekers van de Binnenstad zich veilig voelen. Dit moet het resultaat zijn van het samenspel tussen de inrichting van de openbare ruimte, de architectuur, het onderhoud van de stad, preventie en handhaving. Daarom wordt een veiligheidsteam ingesteld (deskundigen van politie, brandweer en de gemeente) dat al in de ontwerpfase adviezen geeft over veiligheid. Zo is er aandacht voor: sociale veiligheid, fysieke veiligheid, verkeersveiligheid, brandveiligheid, voorkoming van rampen en de algemene veiligheid tijdens de bouwfasen in de stad.