

Ruimtelijke Positiebepaling

Duurzaam gezond stedelijk leven in de A12 zone



Nieuwegein



Vooraf

Als gemeente Nieuwegein werken we samen met onze regionale partners aan de toekomst van onze stad en regio. De metropoolregio Utrecht groeit snel. De A12 zone, het gebied aan weerszijden van de snelweg A12, hoort bij de gebieden die geschikt zijn om een belangrijk deel van de groei op te vangen.

Tegelijk is de A12 zone niet voor niets nog niet compleet ontwikkeld. Als dat makkelijk was dan was het al gebeurd. Ontwikkeling van de A12 zone is complex en kostbaar. Er zijn vele afhankelijkheden en er moeten nogal wat condities op orde komen om duurzaam gezond stedelijk leven mogelijk te maken. Hoewel ontwikkeling pas op de langere termijn (na 2030) plaatsvindt, maken we om die reden al dit jaar de eerste wederkerige afspraken met onze partners.

De ruimtelijke positiebepaling maakt inzichtelijk welke kant de gemeente Nieuwegein op wil met de A12 zone en wat de A12 zone Nieuwegein moet opleveren. Het laat zien wat onze inzet is in de samenwerking en onderhandelingen met Rijk en regio. In de wederkerige afspraken tussen Rijk en regio moet de Nieuwegeinse inzet in de totale regionale opgave helder worden, waarbij de belangen van Nieuwegein goed geborgd zijn. De ruimtelijke positiebepaling geeft de raad houvast om toekomstige plannen en besluiten voor de A12 zone zorgvuldig af te kunnen wegen. Met de ruimtelijke positiebepaling is het mandaat van raad aan college helder op onze inzet in de samenwerking en onderhandelingen binnen de regio en tussen Rijk en regio.

Dit document begint met een samenvatting van de ruimtelijke positiebepaling. Dit is de lijst met punten waar de gemeente Nieuwegein op inzet bij de ontwikkeling van de A12 zone. Het tweede gedeelte beschrijft en legt de punten uit aan de hand van leidende ontwikkelprincipes en de uitwerking in verschillende deelgebieden in de A12 zone. Ook worden deze gekoppeld aan de adviezen die zijn opgehaald in de maatschappelijke dialoog. Zo worden voor Nieuwegein belangrijke overwegingen inzichtelijk gemaakt.



Samenvatting

Deze samenvatting geeft een puntsgewijs overzicht van ons voorkeursperspectief. Dat is onze inzet voor samenwerking en onderhandeling met Rijk en regio bij de verdere ontwikkeling van de A12 zone.

Nieuwegein kiest voor vijf leidende principes:

1. Het gebied wordt in samenhang ontwikkeld en in samenhang gezien

- Alle ontwikkelingen worden (gemeentegrens)overstijgend en in samenhang gezien.
- Samen met onze partners en betrokken inwoners en partijen komen we tot de best mogelijke planinvulling.

2. Ontwikkeling vraagt nabijheid en functiemenging

- We willen een aantrekkelijk gebied creëren waar voorzieningen in de buurt of tenminste snel en goed te bereiken zijn. Een aantrekkelijke, sociaal veilige omgeving die uitnodigt tot ontmoeten en bewegen.
- Duurzaam gezond stedelijk leven vraagt balans. Meer van het één vergt meestal ook meer van het ander. Door integraal te kijken komen we tot een gebalanceerde planinvulling.
- We zetten specifiek in op:
 - (stedelijke) woonmilieus aanvullend op de bestaande woonvoorraad.
 - kansen voor arbeidsplaatsen rond knooppunten en versterking van De Liesbosch als economisch kerngebied;
 - goed toegankelijke maatschappelijke voorzieningen, ontspanning en recreatie in de nabijheid;
 - Westraven zien we als de plek voor een bruisend en levendig centrum;
 - Energieneutrale ontwikkeling, onderzoek naar lokale opwekking van energie

en het benutten van de meest recente innovaties.

- Het beperken van hinder en borgen van gezondheid is belangrijk, zodat woningbouw en andere gevoelige functies gerealiseerd kunnen worden. Als Nieuwegein maken we ons sterk voor het inpakken of overkappen van de snelweg A12.

3. Een groene omgeving is essentieel voor gezondheid en welzijn

- We zetten in op een groenblauw netwerk dat straten en buurten via groene (scheggen) en groenblauwe verbindingen met parken en het omliggende landschap verbindt. Hiervoor moeten diverse barrières geslecht.
- We zoeken ruimte voor waterberging.

4. Lopen, fietsen en openbaar vervoer hebben prioriteit

Wij staan voor een ontwikkeling van de A12 zone zonder dat het autogebruik evenredig meegroeit met de verstedelijking. Een verschuiving van auto naar lopen, fietsen en OV is nodig.

Wandelen en fietsen

- Lopen, fietsen en verblijven zijn leidend in de ontwerpopgave.
- We versterken en verbinden het wandel- en fietsnetwerk van Utrecht, Houten en Nieuwegein en verminderen barrières.
- We zetten in op verkeersveilige en sociaal veilige (fiets)verbindingen.

Openbaar vervoer

We gaan voor de schaa sprong OV. Voor Nieuwegein betekent dat:

- Een hoogfrequente, snelle en (deels) ondergrondse lightrailverbinding

- via de spaak Merwedelijn;
- Ontwikkeling van Westraven tot (hoog)stedelijke OV-knoop;
- koppeling van stedelijke ontwikkeling aan OV-knopen;
- Snelle OV-verbindingen vanuit Nieuwegein City en A12 zone naar regionale bestemmingen zoals het Utrecht Science Park, Rijnenburg, Leidsche Rijn en regionale knooppunten.
- Als dit van meerwaarde is voor het totale OV-systeem en Nieuwegein City een rechtstreekse verbinding houdt met Utrecht CS staan we open voor een lightrailontsluiting naar Rijnenburg over Nieuwegeins grondgebied. De lightrail mag niet leiden tot nieuwe barrières, versnippering of extra verstedelijkingsdruk in de Galecopperzoom. Een ondergrondse variant of een variant in de A12-bundel is bespreekbaar.
- Goed bereikbaar OV langs aantrekkelijke, sociaal veilige routes.

Autoverkeer

- Rijk en regio willen doorgaand en regionaal verkeer op de A12 beter scheiden. Nieuwegein wil dit binnen de bundel van de A12. Een regionale ontsluitingsweg buiten de bundel is voor ons ondenkbaar.
- Voor autoverkeer kiezen we voor gebiedsontsluiting en voor oplossingen die geen doorgaand (sluip)verkeer faciliteren, barrières opwerpen of tot versnippering van het gebied leiden.
- Als het om parkeren gaat, kiezen we rondom Westraven voor maatwerk; zoals parkeerregulering, minder aanbod van plekken voor de eigen auto en ontwikkeling van deelmobiliteit.

5. Ontwikkeling van de A12 zone versterkt de ruimtelijke kwaliteiten en vermindert versnippering door infrastructuur.

- De A12 zone verbindt Utrecht, Houten en Nieuwegein en de deelgebieden binnen het gebied (beter) met elkaar. We verminderen bestaande en voorkomen nieuwe barrières.
- We gaan uit van bestaande kwaliteiten die in het gebied aanwezig zijn. Deze tellen zwaarder mee.

- (Cultuur)historische kwaliteiten worden zoveel mogelijk bewaard, gerespecteerd en waar mogelijk versterkt.

In vogelvlucht per deelgebied:

Westraven en omgeving: levendig stedelijk knooppunt

- Westraven ontwikkelt zich als centrale plek in de A12 zone in een aantrekkelijk verblijfsgebied; complementair aan Nieuwegein City.
- Westraven ontwikkelt zich als spil in het vervoersnetwerk: een goed bereikbare overstapplaats met lightrailhalte en een busstation. Daarvoor slechten we barrières; zoals het Amsterdam-Rijnkanaal.
- Binnen een straal van 1km rondom de OV-knoop is verstedelijking (wonen, werken incl. voorzieningen) denkbaar. In de invloedssfeer van Westraven liggen in Nieuwegein de Liesbosch West, tramremise en de Galecopperzoom-Oost.

Galecopperzoom: verstedelijking en groen parkgebied

- De oostkant van de Galecopperzoom en de tramremise liggen binnen de invloedssfeer van de OV-knoop Westraven, stedelijke woonmilieus zijn hier potentieel kansrijk.
- Verstedelijking gaat samen met groene functies, de westkant van de Galecopperzoom zien we als groengebied en park met zoveel mogelijk behoud van aanwezige kwaliteiten.
- De sportvoorzieningen van sportpark Galecop liggen op de goede plek. Verplaatsen of toevoegen van sport kan binnen de Galecopperzoom; niet daarbuiten.

Liesbosch: economisch kerngebied voor Nieuwegein en de regio

- Het grootste deel van de Liesbosch blijft economisch kerngebied. Voor de kanaalzone direct tegenover Westraven (Liesbosch West) is verstedelijking (mengen wonen/werken) denkbaar maar nader onderzoek is nodig naar condities.
- We zetten in op het beter benutten, intensiveren en versterken van het

gebied, evenals het verbeteren van de verblijfskwaliteit.

- De autobereikbaarheid van Liesbosch moet op peil blijven.
- We gaan voor betere fietsverbindingen inclusief een groenblauwe verbinding tussen Westraven en Laagraven Oost.

Laagraven Oost: landschapspark in de Hollandse Waterlinie

- Laagraven ontwikkelt zich tot landschapspark waarin het werelderfgoed beter zichtbaar, toegankelijker en beleefbaar wordt.
- Daarbij passen mogelijk nieuwe recreatievoorzieningen.
- Bij verdere visievorming wordt onderzocht of er plek is voor kleinschalig aanvullend op huidige woonmilieus.
- Laagraven Oost is goed verbonden met het wandel- en fietsnetwerk.

Rijnenburg: nieuw stadsdeel van Utrecht

- De hoofdontsluiting van Rijnenburg voor het autoverkeer zien wij niet over Nieuwegeins grondgebied. Als het om een lokale autoverbinding naar Rijnenburg gaat, mag die geen doorgaand (sluip)verkeer faciliteren, barrières opwerpen of tot versnippering van het gebied leiden.
- Het centrum van Rijnenburg concurreert niet met Nieuwegein City.
- De energieopwekking beperkt de overlast tot een minimum voor de inwoners van Nieuwegein.

Ruimtelijke Positiebepaling

Deze ruimtelijke positiebepaling geeft u als raad houvast om toekomstige (regionale) plannen en besluiten zorgvuldig af te wegen. De positiebepaling is een verdere uitwerking van de A12 zone zoals beschreven in de Nieuwegeinse omgevingsvisie 'Nieuwegein verstedelijkt en vergroent' die door de raad in 2021 is vastgesteld. De positiebepaling is mede tot stand gekomen met input uit de regio en de gesprekken met de stad. Dit gedeelte beschrijft de positie die we innemen als gemeente Nieuwegein voor de ontwikkeling van de A12 zone aan de hand van de context, de leidende principes en de verschillende deelgebieden.

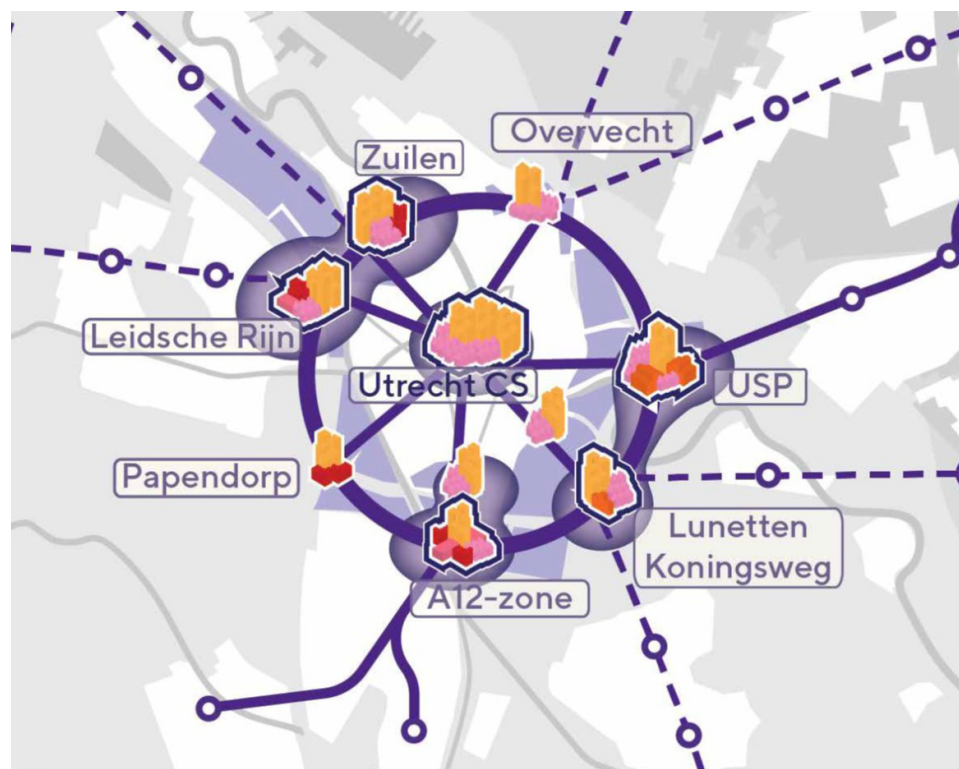
Wij bepalen onze positie om wederkerige afspraken te kunnen maken met Rijk en regio over de toekomst van de A12 zone.

Om ontwikkeling van de A12 zone mogelijk te maken, werken we onder meer samen met het Rijk, de Provincie en de gemeenten Utrecht, Houten en IJsselstein. Het gebied wordt in samenhang ontwikkeld met alle partijen. Zo kunnen we de potenties benutten die in het gebied aanwezig zijn. In november 2022 maken we eerste wederkerige afspraken met onze partners in landelijk en regionaal verband. Deze positiebepaling geeft aan hoe wij als gemeente kijken naar de toekomst van de A12 zone. Het laat zien wat onze inzet is in de samenwerking en onderhandelingen met Rijk en regio.

De positiebepaling baseert zich op onderzoeken en gesprekken met de stad, de regio en het Rijk. De komende jaren wordt de gebiedsontwikkeling - samen met onze partners - verder uitgewerkt in plannen. Deze positiebepaling is nog geen plan of ontwerp. Het laat zien welke kant wij op willen met het gebied; voor Nieuwegein, haar inwoners, ondernemers en bezoekers.

De A12 zone is aangewezen als geschikte plek om een deel van de groei in de metropoolregio Utrecht op te vangen.

De metropoolregio Utrecht groeit snel. Tussen 2020 en 2040 zijn er ongeveer 125.000 nieuwe woningen, 80.000 nieuwe arbeidsplaatsen en 4.000 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied nodig. De Grote U - de ring rondom Utrecht met daarin de A12 zone - is aangewezen als meest geschikte plek voor het opvangen van een belangrijk deel van de groei.



Afbeelding: De grote U - De ring rondom Utrecht met daarin de A12 zone

De A12 zone (zie pagina 8 voor een overzichtskaart) ligt aan weerszijden van de snelweg A12 en bestaat uit delen van de gemeente Nieuwegein, Utrecht en Houten. Voor Nieuwegein zijn dat de Galecopperzoom, de tramremise, de Liesbosch en Laagraven Oost. Een deel van Laagraven Oost ligt in de gemeente Houten. De Utrechtse gebieden Papendorp, de Meubelboulevard, het zuidelijkste stuk Merwedekanaalzone en Westraven horen ook bij de A12 zone. Aan de westzijde grenst het gebied aan de voorgenomen ontwikkeling van Rijnenburg.

Het is belangrijk dat alle delen van de A12 zone de juiste rol in het geheel krijgen. Maar ook dat de keuzes over omliggende gebieden hierop aansluiten. De ontwikkeling van Rijnenburg is van invloed op de A12 zone en daarmee onderdeel van de planontwikkeling.

In dit onderdeel is rekening gehouden met het volgende advies uit "Nieuwegeiners aan het woord":



- **"Nieuwegein moet zich inspannen om Rijnenburg en de A12 zone te beschouwen als één projectgebied."**

Meer informatie over dit kader is te vinden in het onderdeel Nieuwegeiners aan het woord op pagina 9.

De ontwikkeling van de A12 zone richt zich op de lange termijn. De realisatie van wonen en werken kan hier pas na 2030. Maar hoe ver dat ook klinkt, het is al snel. Dit soort ontwikkelingen, met alle condities die daarvoor nodig zijn, vragen tijd.

Er is al veel onderzoek gedaan naar en beleid vastgesteld voor de ontwikkeling van de A12 zone.

De afgelopen jaren is al veel onderzoek gedaan naar mogelijkheden van de A12 zone en haar deelgebieden. In U Ned verband (samenwerking tussen rijk en regio) is Utrecht Nabij tot stand gekomen. Betrokken gemeenten hebben hun regionale ruimtelijke visie vastgelegd in het Integraal Ruimtelijk perspectief; vastgesteld door alle gemeenteraden van de U10.

Onderdeel hiervan is een beoordelingskader voor een bijdrage aan de doelen. In bijlage 1 "Beoordelingskader" wordt beschreven op welke wijze de positiebepaling van de A12 een bijdrage levert aan de doelen. De Provincie heeft een Omgevingsvisie vastgesteld. En de gemeente Utrecht doet in de Ruimtelijke Strategie Utrecht uitspraken over de ontwikkeling van Utrechtse delen van de A12 zone.

Een aantal uitgangspunten en aannames waar we ons in deze positiebepaling op baseren liggen vast in die documenten, verandering daarvan kan veel effect hebben op ontwikkeling van Nieuwegeins grondgebied:

- Aannee is dat er een hoogwaardig snel OV-systeem komt tussen Nieuwegein en Utrecht, zonder schaa sprong OV is het ontwikkelen van de A12 zone niet realistisch.
- Aannee en afhankelijkheid is ook dat Westraven een (hoog)stedelijk knooppunt met een mix aan functies, openbaar vervoersknooppunt (lightrail en bus) en daarmee het centrum van de gebiedsontwikkeling wordt.
- Aannee is dat Rijnenburg wordt ontwikkeld met woningbouw.
- De A12 zone ontwikkelen is complex en duur, er moeten veel condities op orde worden gebracht voor er op een gezonde manier ontwikkeld kan worden. Dat kunnen de gemeenten niet alleen, hier is inzet en commitment vanuit het Rijk noodzakelijk.





De paarse delen van de A12 zone zijn grondgebied van Gemeente Nieuwegein.

Ook in onze Omgevingsvisie Nieuwegein verstedelijkt en vergroent staat de A12 zone als belangrijke ontwikkeling genoemd. De omgevingsvisie geeft onder andere mee dat: Nieuwegein in 2040 energieneutraal en in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust is, we voor een beweegvriendelijke en toekomstbestendige mobiliteit gaan, de groenbeleving versterkt moet worden, de openbare ruimte uitnodigt tot naar buiten gaan en te bewegen en dat er veel behoefte is aan woningen.

De omgevingsvisie schets een toekomst waarin de A12 zone voor nieuwe stedelijkheid en diversiteit zorgt: een gebied waarin woningen en werkplekken zich met elkaar mengen en de openbare ruimte van uitstekende kwaliteit is.

In de omgevingsvisie heeft de raad een aantal uitgangspunten voor de A12 zone geformuleerd. De A12 zone kan bijdragen aan:

- aanvullende woon- en/of werkmilieus ten opzichte van bestaand;
- een verbetering van de bereikbaarheid van Nieuwegein;
- een verbetering van het parklandschap Hollandse Waterlinie;
- gezond en duurzaam stedelijk leven.

Het coalitieakkoord 2022-2026 van Nieuwegein zet de ingezette lijn voor de A12 zone voort. In bijlage 2 "Samenvatting beleid" staat een korte samenvatting van het beleid inclusief een link naar de stukken.

Nieuwegeiners aan het woord: 17 adviezen uit gesprekken met de stad.

In de eerste helft van 2022 zijn gesprekken gevoerd met bewoners, ondernemers en betrokken organisaties als input voor en verrijking van deze positiebepaling. Naar aanleiding van de (groeps)gesprekken, interviews, documentaire en een enquête zijn 17 adviezen aan de gemeente geformuleerd. Deze adviezen zijn terug te lezen in het **paars** bij relevante passages in deze positiebepaling. Het overgrote gedeelte van deze adviezen nemen wij over (soms met nadere uitleg), te herkennen aan een vinkje achter

het advies. Waar dat niet het geval is, geven wij in het kader aan hoe hiermee om te gaan. Het gehele verslag van "Nieuwegeiners aan het woord" is bijlage van de ruimtelijke positiebepaling. De gesprekken met de stad markeren de start van een langer traject waarin we in gesprek blijven met de betrokkenen.

In dit onderdeel is rekening gehouden met het volgende advies uit "Nieuwegeiners aan het woord":



- **"Nieuwegein moet bewoners goed informeren en betrekken bij de plannen en planvorming."**



Afbeelding: Bijeenkomst in de Petanquevereniging in de Galecopperzoom

We gaan voor duurzaam gezond stedelijk leven.

De regio ontwikkelt vanuit het overkoepelende thema “gezond, stedelijk leven”. Dit is ook een van de doelen in onze omgevingsvisie en uitgangspunt in alle nieuwe plannen in Nieuwegein. We gebruiken hiervoor mede de richtlijnen van de GGD. Met de inzet op gezond stedelijk leven voor iedereen wordt de A12 zone een fijn woon-, werk- en verblijfsgebied. Een duurzame ontwikkeling van het gebied is noodzakelijk om gezond stedelijk leven mogelijk te maken.

Nieuwegein kiest voor vijf leidende principes voor duurzaam gezond stedelijk leven.

Om duurzaam gezond stedelijk leven in de A12 zone te bewerkstelligen, hebben we vijf leidende principes geformuleerd. Duurzaam komt bijvoorbeeld terug in verschillende principes waar onderdelen als hittestress, biodiversiteit en energieneutraliteit in zijn verwerkt. Deze vijf principes staan centraal bij de verdere ontwikkeling:

1. Het gebied wordt in samenhang ontwikkeld
2. Ontwikkeling vraagt nabijheid en functiemenging
3. Een groene omgeving is essentieel voor gezondheid en welzijn
4. Lopen en fietsen en OV hebben prioriteit
5. Ontwikkeling versterkt de ruimtelijke kwaliteiten en vermindert de versnippering van infrastructuur.

Duurzaam gezond stedelijk leven in de A12 zone

LEIDENDE PRINCIPES



1. Het gebied wordt in samenhang ontwikkeld

Dit betekent dat ontwikkelingen altijd (gemeente)grensoverstijgend in samenhang gezien worden. Zowel op de schaal van de regio als op het schaalniveau van de omliggende gemeenten, de A12 zone en zijn deelgebieden en Rijnenburg. Het gaat om ruimtelijke samenhang en samenhang in functies en programmering. Wij willen samen met onze partners, betrokken inwoners, ondernemers en andere partijen komen tot de best mogelijke planinvulling. Door goed samen te werken en het gebied als één geheel te zien, kunnen aanwezige kansen op tijd worden benut. De ontwikkeling van Westraven tot stedelijk knooppunt heeft bijvoorbeeld invloed op de potentie van het Nieuwegeinse grondgebied. Door samen te werken aan een hoogwaardig snel OV-systeem brengt het voordelen voor zowel Utrecht, Nieuwegein als de A12 zone.

2. Ontwikkeling vraagt nabijheid en functiemenging

We zien een A12 zone waar verstedelijking en groen hand in hand gaan. Zo willen wij een aantrekkelijk gebied creëren waar alle voorzieningen in de buurt zijn of snel en goed per openbaar vervoer, fiets of te voet te bereiken zijn. Een aantrekkelijke en sociaal veilige leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeten, wandelen en fietsen.

Duurzaam gezond stedelijk leven betekent ook balans. Meer van het een vraagt ook meer van het ander. Groen groeit mee met verstedelijking. Meer wonen vraagt ook om extra scholen, voldoende huisartsen enzovoort. Door zo naar het gebied te kijken komen we tot een gebalanceerde ontwikkeling van het gebied.

Verschillende beleidsvelden vragen om een specifieke inzet:

- De A12 zone biedt ruimte aan woon- en woonwerkmilieus die aanvullend zijn op wat Nieuwegein al in huis heeft. Ontwikkeling draagt bij aan de doorstroming op de woningmarkt. Om de woningmarkt voor iedereen toegankelijk te houden moet 50% betaalbaar zijn (sociale en middenhuur, betaalbare koop).

- Kansen voor het realiseren van arbeidsplaatsen zien we vooral rond knooppunten. De Liesbosch versterkt zich als economisch kerngebied.
- Maatschappelijke voorzieningen zoals scholen, sport en cultuur en ontspanning en recreatie zijn toegankelijk en in de nabijheid.
- Het openbaar vervoersknooppunt Westraven zien we als de plek voor een bruisend en levendig centrum complementair aan City.
- De A12 zone wordt minimaal energieneutraal ontwikkeld. Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor energieopwekking waarbij ook de benodigde fysieke ruimte wordt onderzocht. Daarnaast benutten we de meest recente innovaties.

Op dit moment is sprake van geluidsoverlast en hinderzones door verkeer en bedrijvigheid. Woningbouw en andere gevoelige functies kunnen alleen dichtbij hinderzones worden gerealiseerd als substantiële maatregelen getroffen worden om die hinder te beperken en de gezondheid te borgen. Als Nieuwegein maken we ons sterk voor het inpakken of overkappen van de snelweg.

In dit onderdeel is rekening gehouden met de volgende adviezen uit "Nieuwegeiners aan het woord":



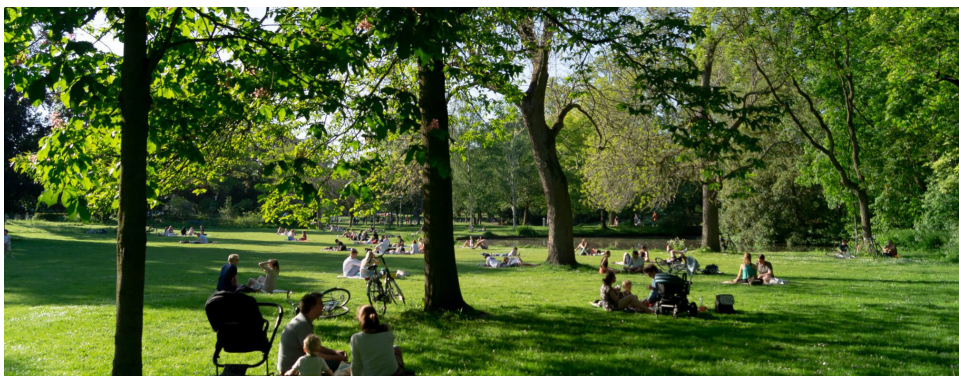
- **"Nieuwegein moet zich inspannen om een bijdrage te leveren aan het oplossen van de woningnood in de regio.**
- **"Nieuwegein moet zich inzetten voor meer betaalbare woningen voor jongeren, ouderen en kwetsbare groepen en woningen die de doorstroom bevorderen."**
- **"Nieuwegein moet zich inzetten voor een afscherming van de A12."**
- **"Nieuwegein moet zich inzetten voor (culturele) voorzieningen, met name voor jongeren."**

Nadere uitleg gemeente: We zien kansen bij de ontwikkeling van Westraven als stedelijk knooppunt om hier (culturele) voorzieningen met name voor jongeren toe te voegen.

3. Een groene omgeving is essentieel voor gezondheid en welzijn

Gezonde groei van een regio betekent dat groen meegroeit. Groen en water zijn namelijk van onomstotelijke waarde. Groen dichtbij huis en in de stad is essentieel voor onze gezondheid en ons welzijn. Groen begint in de straat en in de buurt. Bij de ontwikkeling van een gebied dat zo groot is als de A12 zone zijn nieuwe parken nodig als groene longen. Via groene routes komen we in de parken aan de westkant van de Galecopperzoom en in de Waterlinie (Laagraven Oost). Via groene scheggen (grotere groene verbindingen) komen we in het omliggende landschap. Het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal zien we als aantrekkelijkere routes om langs te wandelen of te fietsen. De A12 zone zorgt hiermee bijvoorbeeld voor een verbinding van het groen tussen Rijnenburg en de Hollandse Waterlinie. Tenslotte zorgt groen voor klimaatadaptatie (opvangen, bergen en vasthouden van regenwater en het tegengaan van hittestress) en meer biodiversiteit.

We zoeken naar ruimte om water toe te voegen; zowel ten behoeve van waterberging als klimaatadaptatie en ruimtelijke kwaliteit. Daarbij hoort ook aandacht voor de toenemende schaarste van drinkwater. Om klimaatadaptatie zo goed mogelijk aan te pakken zou het water- en bodemsysteem een sturende rol moeten krijgen bij de ontwikkeling van de A12 zone. Op deze wijze maken we de A12 zone ook klaar voor het verwachte leefklimaat in de toekomst.



Afbeelding: Verbinden en versterken van het groene netwerk

In dit onderdeel is rekening gehouden met de volgende adviezen uit "Nieuwegeiners aan het woord":



- **"Nieuwegein moet zich inzetten om het groen en de ecologische kwaliteit in de Galecopperzoom te versterken."**
- **Nieuwegein moet zich inzetten voor (recreatieve) "natuurverbindingen tussen de verschillende groene gebieden."**

Nadere uitleg gemeente: Met de groene routes, de twee parken en de groene scheggen zorgen we dat de ecologische kwaliteit en biodiversiteit versterkt omdat het groen met elkaar in verbinding komt te staan. In de Galecopperzoom Oost is het wel mogelijk dat er gebouwd gaat worden en er groen verdwijnt.

4. Lopen, fietsen en OV hebben prioriteit

We staan voor groei van de regio en ontwikkeling van de A12 zone zonder dat het autogebruik evenredig meegroeit. Om te voorkomen dat het verkeer zowel in Nieuwegein als op de snelwegen vaststaat in 2030. Om verdere groei mogelijk te maken, is een verschuiving nodig van autogebruik naar wandelen, fietsen en openbaar vervoer. Nu kiezen nog veel inwoners ook op korte ritten (afstanden minder dan 2,5 kilometer) voor de auto. Door in te zetten op wandelen, fietsen en beter openbaar vervoer, vergroten we de verplaatsingsmogelijkheden binnen het stedelijk netwerk op een duurzame manier, en maken en houden we het gebied leefbaar.

Versterken en verbeteren wandel- en fietsnetwerk

Goede wandel- en fietsroutes zorgen voor een gebied dat ontspannen toegankelijk is. We versterken en verbinden zowel het groene als het stedelijke wandel- en fietsnetwerk met de A12 zone in alle richtingen. Verkeersveilige en sociaal veilige stedelijke fietsverbindingen naar Utrecht zijn belangrijk. De fietsverbinding tussen Utrecht centrum, Westraven en Nieuwegein City is cruciaal om bestemmingen in Utrecht voor de Nieuwegeinse dichterbij te halen en vice versa. Een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal verbindt de Galecopperzoom met Westraven. We zien een recreatieve waterlinieroute vanaf de Kromme Rijn tot aan het Fort en de inundatiesluis in Vreeswijk.

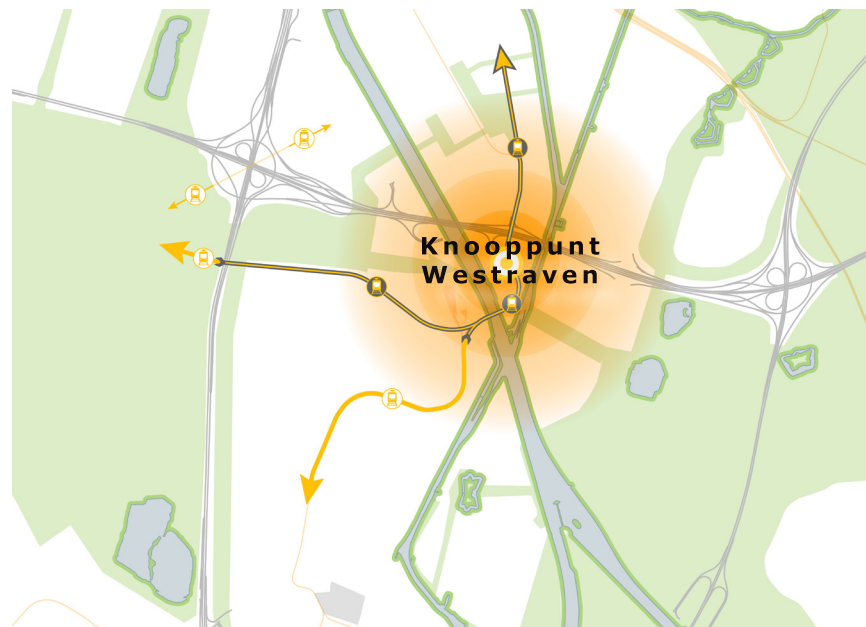
Schaalsprong openbaar vervoer

Voor het OV zetten we in op een schaa sprong. Onderdeel hiervan is de upgrade naar lightrail die vaker en sneller (binnen een kwartier) rijdt tussen Utrecht CS en Nieuwegein City. Als dit van meerwaarde is voor het totale OV-systeem en Nieuwegein City een rechtstreekse verbinding houdt met Utrecht CS staan we open voor een lightrailontsluiting naar Rijnenburg over Nieuwegeins grondgebied. Een lightrail mag niet leiden tot nieuwe barrières, versnippering of extra verstedelijkingsdruk in de Galecopperzoom. Een ondergrondse variant of een variant in de A12-bundel is bespreekbaar.

We willen snelle OV-verbindingen vanuit Nieuwegein City en A12 zone naar regionale bestemmingen zoals het Utrecht Science Park, Rijnenburg, Leidsche Rijn en



Afbeelding: Verbinden en versterken van het fietsnetwerk



Afbeelding: OV-Knooppunt gekoppeld aan stedelijke ontwikkeling

regionale knooppunten. Hoogwaardig busvervoer zorgt niet voor nieuwe barrières en versnippering van het gebied. OV-haltes zijn lopend en fietsend goed bereikbaar langs aantrekkelijke, snelle en veilige routes.

Stedelijke ontwikkeling wordt gekoppeld aan de nabijheid van ov-knooppunten zoals Westraven. Wonen, werken en voorzieningen in hogere dichtheden bevinden zich grofweg op maximaal 10 minuten wandelen van het ov-knooppunt. Door de korte afstand tot het knooppunt is reizen met het OV voor bewoners en bezoekers een laagdrempelig alternatief voor de auto. Als het om parkeren gaat, kiezen we rondom Westraven voor maatwerk; zoals parkeerregulering, minder aanbod van plekken voor de eigen auto en ontwikkeling van deelmobiliteit.

Geen regionale ontsluitingsweg voor het autoverkeer

Om het verkeer op de snelwegen rond Utrecht niet te ver vast te laten lopen, weten we dat het helpt om doorgaand verkeer en regionaal bestemmingsverkeer van elkaar te scheiden. Nieuwegein staat een oplossing binnen de huidige A12-bundel voor.



Afbeelding: Oplossing binnen de A12-bundel

Een regionale ontsluitingsweg buiten de bundel is voor ons ondenkbaar. Voor autoverkeer kiezen we voor gebiedsontsluiting en voor oplossingen die geen doorgaand (sluip)verkeer faciliteren, barrières opwerpen of tot versnippering van het gebied leiden.

In dit onderdeel is rekening gehouden met het volgende advies uit "Nieuwegeiners aan het woord":

- **"De regio Utrecht moet inzetten op een mobiliteitsplan voordat er woningen bijgebouwd worden."**
- **"Nieuwegein moet zich inzetten voor betere en veiligere fietsverbindingen."**
- **"Nieuwegein moet zich inzetten voor meer, sneller en beter OV."**

In dit onderdeel wordt er een reactie gegeven op met het volgende advies uit "Nieuwegeiners aan het woord":

- **"De gemeente moet niet te makkelijk meegaan in rooskleurige autoluwe toekomstbeelden."**

Reactie gemeente: Als we woningen in de A12 zone willen bouwen om woningnood op te lossen, is het noodzakelijk om in te zetten op minder autogebruik. Het hoofdwegennet kan geen substantiële extra verkeersgroei aan. In City onontwikkelen we op dit moment woningen met een lage parkeernorm voor doelgroepen die minder leunen op automobilititeit. Tegelijk weten we dat er ook doelgroepen afhankelijk blijven van de auto. We zullen het toekomstbeeld blijven koppelen aan de werkelijkheid om tot de best passende realisatie te komen.

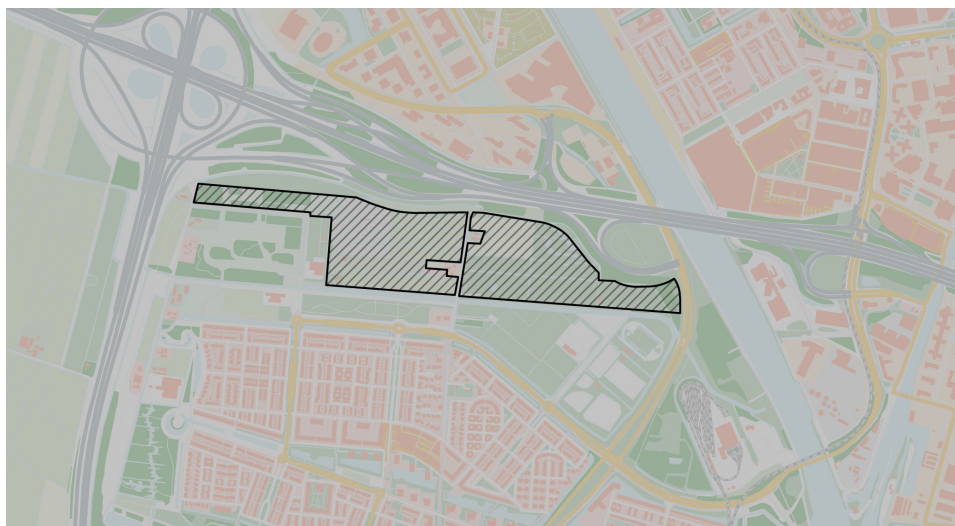
5. Ontwikkeling van de A12 zone versterkt de ruimtelijke kwaliteiten en vermindert versnippering door infrastructuur.

De A12 zone gaat Utrecht, Houten en Nieuwegein (beter) met elkaar verbinden door barrièrewerking van infrastructuur te verminderen. Een volledig ondergrondse A12 achten we niet technisch en financieel niet haalbaar. Er is nader onderzoek nodig naar andere manieren om de snelweg in te passen in stedelijk gebied. We willen niet alleen bestaande barrières - zoals de A12 en de kanalen- verminderen waar dat kan, maar ook nieuwe barrières voorkomen bij de verdere ontwikkeling. Zo verbeteren we de ruimtelijke kwaliteit, de gebruikswaarde en de toe- en doorgankelijkheid van de A12 zone. In de toekomst zien we een gebied dat onderling en in alle richtingen goed verbonden is met de omgeving.

Wat ons betreft voegen nieuwe ontwikkelingen altijd verblijfskwaliteit toe. Dit zijn plekken die fijn zijn om te ervaren en te beleven en waarde toevoegen aan de leefomgeving.

Daarnaast gaan we bij de ontwikkeling van de A12 zone uit van bestaande kwaliteiten die in het gebied aanwezig zijn. De huidige waarden wegen zwaarder mee. Bij ontwikkeling zal een goede afweging en onderbouwing gemaakt moeten worden van de meerwaarde van de ontwikkeling. Een uitzondering daarop vormt het pauzelandchap op de Galecopperzoom (zie afbeelding hiernaast). Dit gedeelte is in het verleden aangekocht om te ontwikkelen. Er zitten bijvoorbeeld tijdelijke functies tot 2030 waarvan het bekend is dat ze weg moeten als het gebied ontwikkeld gaat worden.

Bestaande cultuurhistorische elementen zoals linten worden zoveel mogelijk bewaard en gerespecteerd. Deze plekken geven karakter en kwaliteit aan het gebied.



Afbeelding: Pazuzeandfchap Galecopperzoom

In vogelvlucht: Hoe kijkt Nieuwegein naar de verschillende deelgebieden?

De A12 zone bestaat uit een aantal deelgebieden. We starten met Westraven omdat dit het stedelijk middelpunt wordt van de A12 zone. De twee gebieden (Galecopperzoom en de Liesbosch) die naast Westraven liggen worden vervolgens beschreven. Laagraven Oost, Papendorp en Rijnenburg komen hierna aan bod.

Westraven: middelpunt van de stedelijke ontwikkeling

Westraven (gemeente Utrecht) zien wij als het middelpunt van de stedelijke ontwikkeling in dit gebied: een levendig en bruisend verblijfsgebied met diverse functies variërend van wonen, werken, horeca en winkels tot leisure en maatschappelijke voorzieningen. Westraven wordt complementair aan City en daarmee geen concurrent voor City. De winkels in Westraven zijn voor dagelijkse boodschappen (geen regionaal winkelcentrum). In Westraven zien we bijvoorbeeld horeca en (culturele) voorzieningen die gericht zijn op jongeren. Westraven ontwikkelt zich als spil in het vervoersnetwerk: een goed bereikbare overstapplaats met lightrailhalte en een busstation.

De nabijheid van de OV-knoop Westraven bepaalt waar en in welke dichtheid gebouwd kan worden. Binnen een straal van ongeveer 1 km rondom de OV-knoop is verstedelijking denkbaar. De lightrailhalte ligt daarmee op wandel- en fietsafstand. Via een aantrekkelijk verblijfsgebied kom je er makkelijk. Hoe dicht bij Westraven hoe hoger de dichtheid wordt.

In de invloedssfeer van Westraven bevinden zich deelgebieden van Nieuwegein; de Liesbosch West, de vlek van de tramremise en de Galecopperzoom-Oost. In Utrecht gaat het om de Meubelboulevard en het zuidelijke deel van de Merwedekanaalzone (zie kaart blz. 17) . Deze gebieden zijn daarmee in potentie ook geschikt voor stedelijke ontwikkeling. Een verdere uitwerking van deze gebieden is te vinden bij de deelgebieden Galecopperzoom en de Liesbosch. Net als in City zal ook rond Westraven maatwerk voor het parkeren worden ontwikkeld.



In de A12 zone op Nieuwegeins grondgebied zijn in regionale verkenningen 5.000 tot 10.000 woningen opgenomen. Verdere uitwerking en vervolgonderzoek zal het mogelijke woningaantal scherper maken. Invloed heeft bijvoorbeeld het wel of niet kunnen bebouwen van de tramremise. Voor de gehele A12 zone zijn in de regionale verkenningen 12.000 tot 25.000 woningen opgenomen. In het coalitieakkoord van Utrecht wordt gesproken over 25.000 woningen voor Rijnenburg.

Het weghalen van de afslagen bij Westraven kan voor de doorstroming van het verkeer op de A12 positieve gevolgen hebben. Ook de ontwikkelpotentie van Westraven als knooppunt wordt groter. Dit heeft echter veel consequenties in het autonetwerk, zowel op het hoofdwegennet als op de lokale wegen in de omgeving, waar op dit moment nog onvoldoende zicht op is om een afweging te kunnen maken.

Galecopperzoom: Verstedelijking en groen parkgebied

De Galecopperzoom bestaat uit drie deelgebieden; de tramremise, Galecopperzoom Oost en Galecopperzoom West. De tramremise en Galecopperzoom Oost liggen binnen de invloedssfeer van Westraven en zijn daardoor interessant voor stedelijke ontwikkeling.

De *tramremise* heeft veel ontwikkelpotentie; met zijn ligging nabij Westraven en aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Tegelijkertijd is het gebied gedeeltelijk in gebruik als tramremise en is er de aanwezigheid van waardevol groen en natuur. Onderzoek moet uitwijzen of de locatie daadwerkelijk (gedeeltelijk) geschikt is voor transformatie naar een stedelijk gebied. Op voorhand is wel duidelijk dat er - met uitzondering van de tramremise - weinig hindercontouren over deze locatie liggen.



Afbeelding: Deelgebieden Nieuwegein binnen de invloedssfeer van Westraven

In dit onderdeel is rekening gehouden met het volgende advies uit "Nieuwegeiners aan het woord":



- **"Nieuwegein moet afspraken maken over bouwdichtheden in de hele A12 zone."**

De oostkant van de Galecopperzoom ligt ook nog in de invloedssfeer van Westraven, al zijn hier lagere dichtheden gewenst dan in Westraven zelf. Om van de nabijheid van Westraven te profiteren, is een nieuwe wandel/fietsverbinding over het kanaal noodzakelijk. Voor dit gebied geldt dat er sprake is van hinderzones, met name door de A12.

En dan zijn er natuurlijk de sportvoorzieningen. De sportvoorzieningen van Sportpark Galecop zijn nu goed gesitueerd vanwege de nabijheid voor bestaande en nieuwe bewoners. Verplaatsen of toevoegen van deze voorzieningen is eventueel mogelijk binnen de Galecopperzoom.

Verplaatsen naar verder gelegen locaties vinden wij niet wenselijk voor de bestaande stad. Wel kunnen wij ons voorstellen dat in de toekomst ook nieuwe bewoners vanuit het Utrechtse deel van de A12 zone ook in dit gebied gaan sporten. Verdere uitwerking zal meer duidelijkheid geven over de potentie van de oostkant van de Galecopperzoom. Sport telt niet mee als groen.

In dit onderdeel is rekening gehouden met het volgende advies uit "Nieuwegeiners aan het woord":



- **"Nieuwegein moet zich inzetten om sport een centrale plek te geven in de wijk."**

Tramremise en Sportpark Galecop

De *westkant van de Galecopperzoom* zien we als groen parkgebied. Het is een groene long in een (nieuwe) stedelijke omgeving die langs groene routes, scheggen en fietspaden goed verbonden wordt met de omgeving. Het kan een vergelijkbare functie vervullen als stadspark Oudegein of het Maximapark in Leidsche Rijn. Hier komt de omgeving sporten, recreëren, ontspannen en ontmoeten. We benutten daarbij de aanwezige kwaliteiten in het gebied.

Meer bebouwing vraagt meer bereikbaar en beleefbaar groen. Als er meer gebouwd wordt, groeit wat ons betreft de omvang van het parkgebied mee richting het oosten ten koste van de ontwikkelmogelijkheden op Galecopperzoom Oost. Ook de ontwikkeling van Rijnenburg is van invloed op de omvang van het parkgebied.

De Galecopperwetering is een historisch element en een belangrijk onderdeel van het afwateringssysteem van de polder. Dat maakt de Galecopperzoom tot een mogelijke plek voor het realiseren van waterberging. Dit zal verder onderzocht gaan worden.

In dit onderdeel wordt er een reactie gegeven op met het volgende advies uit "Nieuwegeiners aan het woord":

- **"Nieuwegein moet zich inspannen om nieuwe bebouwing logisch aan te laten sluiten op huidige bebouwing in de omgeving."**

Reactie gemeente: Rondom het knooppunt Westraven gaan we uit van hogere dichtheden dan in de bestaande wijken van Nieuwegein. We vinden dit passen bij de centrale plek die Westraven is. Hoe verder van Westraven, hoe lager de dichtheden. Deze dichtheden zijn waarschijnlijk wel hoger dan de bestaande omliggende wijken.



De Liesbosch: Economisch kerngebied

De Liesbosch is ons economische kerngebied en bezien we als hub voor diensten en goederen naar de omliggende regio. We zetten in op het beter benutten, intensiveren, innoveren en versterken van het gebied evenals het verbeteren van de verblijfskwaliteit waaronder meer groen. Aanvullend op het Utrecht Science Park - waar veel nieuwe ideeën worden ontwikkeld - biedt de Liesbosch ruimte en gelegenheid om praktisch te innoveren. Via het praktijkgerichte onderwijs werken jongeren hier intensief aan mee. De autobereikbaarheid van de Liesbosch moet in de toekomstige ontwikkeling op peil blijven. Om de nabijheid op werk te vergroten zetten we in op goede fietsverbindingen. In de westrand van de Liesbosch is verstedelijking (wonen/werken) denkbaar, in relatie tot de ontwikkeling van Westraven.

Woningbouw toevoegen op de Liesbosch is geen doel op zich, maar kan een kwalitatieve aanvulling zijn langs het Merwedekanaal. Dit gebied ligt straks naast de OV-knoop en het centrum van de A12 zone ontwikkeling zou mogelijk omgevormd kunnen worden naar een gemengd gebied met wonen en werken. Nader onderzoek is nodig naar condities en welke maatregelen er op de Liesbosch nodig zijn om woningbouw in Westraven mogelijk te maken en wat dit betekent voor ontwikkeling van de westrand van de Liesbosch. Hierbij zal ook de invloed van woningbouw op het economisch kerngebied onderzocht worden.



Afbeelding: Westrand Liesbosch: verstedelijking (mix wonen-werken denkbaar)



In dit onderdeel is rekening gehouden met het volgende advies uit "Nieuwegeiners aan het woord":

- **"Nieuwegein moet zich sterk maken voor een goede bereikbaarheid van de Liesbosch."**



Laagraven Oost: Parklandschap Hollandse Waterlinie

Laagraven Oost (gemeenten Nieuwegein en Houten) zien we als groene long; een toekomstige plek voor ruimte, rust en leven dichtbij de stad. Een plek om te recreëren, te ontspannen, ontmoeten in een park met werelderfgoedwaarde.

De ontwikkeling van de A12 zone biedt een uitgelezen kans om de bestaande kwaliteiten van het gebied te versterken. Ontwikkeling van het parklandschap Hollandse Waterlinie maakt het werelderfgoed beter zichtbaar, toegankelijker en beleefbaar. Via de groene routes, scheggen en wandel/fietspaden wordt het landschapspark goed verbonden met de omgeving. Nieuwe recreatievoorzieningen passend bij het landschap en de ontwikkelingsrichting zijn mogelijk.

Bij de verdere planvorming zal onderzocht worden of en op welke wijze er ruimte is in dit gebied voor kleinschalige woningbouw aanvullend op het bestaande woningaanbod.

In dit onderdeel is rekening gehouden met het volgende advies uit "Nieuwegeiners aan het woord":



- **"De gemeente Nieuwegein kan de zichtbaarheid vergroten van het landschapspark Laagraven-Oost, door kleinschalige recreatieve voorzieningen en horeca toe te voegen aan het gebied."**



Papendorp en Rijnenburg: Stedelijk werken en wonen

Papendorp (gemeente Utrecht) transformeert wat ons betreft naar een stedelijke plek om te werken en wonen.

City, Westraven en Rijnenburg zijn in de toekomst drie sterke centra met een eigen aantrekkingskracht. Er zijn kansen voor complementariteit, de binnenstad van IJsselstein en Nieuwegein City kunnen voorzien in de bovenwijkse behoefte aan winkels en voorzieningen van de toekomstige inwoners van Rijnenburg. Het centrum van Rijnenburg is daarmee complementair aan City en geen regionaal winkelcentrum.

De energieopwekking moet op een manier gebeuren die de overlast voor inwoners van Nieuwegein tot een minimum beperkt.

Rijnenburg (gemeente Utrecht) dient zelfstandig en rechtstreeks ontsloten te worden op het hoofdwegennet. De hoofdontsluiting voor het autoverkeer loopt niet over Nieuwegeins grondgebied. Een lokale autoverbinding via de Galecopperzoom naar Rijnenburg mag geen doorgaand (sluip)verkeer faciliteren, barrières opwerpen of tot versnippering van het gebied leiden.

Zoals eerder aangegeven staan we als het gaat om lightrailontsluiting van Rijnenburg onder voorwaarden open voor oplossingen over Nieuwegeins grondgebied.





Afbeelding: Overzichtskartaal ruimtelijke positiebepaling A12 zone

Afhankelijkheden en condities bij de ontwikkeling van het gebied

De ontwikkeling van de A12 zone heeft te maken met veel afhankelijkheden en condities. Deze bepalen in belangrijke mate de (on)mogelijkheden van de ontwikkeling. In het kader van deze positiebepaling willen we enkele voorbeelden van afhankelijkheden en condities noemen:

- Binnen het huidige mobiliteitssysteem kan de A12 zone niet ontwikkeld worden. Dit is alleen mogelijk met versterking van het OV-, wandel- en fietsnetwerk om een verschuiving in autogebruik te bereiken. Een cruciaal onderdeel voor Nieuwegein hierin is de versnelling van de (deels) ondergrondse Merwedelijn tussen Utrecht CS en Nieuwegein City.
- Alleen als Westraven een hoogstedelijk ov-knooppunt wordt, zien we de potentie voor stedelijke ontwikkeling en transformatie in de kanaalzone van de Liesbosch, de tramremise en Galecopperzoom Oost. Tegelijkertijd is ontwikkeling van al deze gebieden (inclusief Westraven) alleen mogelijk als er maatregelen worden getroffen die woningbouw en andere gevoelige functies in de nabijheid van milieu- en hinderzones mogelijk maken.
- Een A12 zone met gezond stedelijk leven gaat zoals aangegeven niet alleen over verstedelijking. De combinatie met groen is essentieel. Het vraagt dat fietsnetwerken versterkt en verbonden worden evenals het netwerk van groene verbindingen en parken met ecologische en recreatieve waarden. Hiervoor zullen barrières moeten worden geslecht en nieuwe verbindingen gerealiseerd; zoals bijvoorbeeld een nieuwe (fiets en wandel)brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

De A12 zone is een plek die sterk verbonden is met zijn omgeving en waar verstedelijking en groen hand in hand gaan. Nader onderzoek is nodig. Het onderzoek wordt vervolgens getoetst aan de ruimtelijke positiebepaling en het regionale beoordelingskader. In het vervolgproces worden condities en afhankelijkheden vertaald in een ontwikkelstrategie. Onderdeel van die ontwikkelstrategie zijn onder meer samenwerkingsvormen, haalbaarheid, financiële afspraken en precieze woningaantallen.



