Ontwerp Omgevingsprogramma Stationsdistrict Nijmegen

1 Algemeen 3
1.1 Voorwoord 3
1.2 Inleiding 3
1.3 Gebiedsindeling 4
1.4 Participatie 6
1.5 Leeswijzer 7
2. Kaders en doelen 8
2.1 Inleiding 8
2.2 Omgevingsvisie Nijmegen De Nabije Stad 8
2.3 Gebiedsvisie Stationsdistrict Nijmegen 9
3 Programmatisch kader 11
3.1 Inleiding 11
3.2 Programma woningbouw 11
3.3 Programma economische functies 12
3.4 Programma maatschappelijke voorzieningen 13
3.5 Uitvoerbaarheid 15
4. Uitwerking strategie en beleid 16
4.1 Ontwikkelstrategie 16
4.2 Placemaking 17
4.3 Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid Communicatie - kader 18
4.4 Gebiedsbrede uitwerkingen beleid 19
4.4.1 Algemeen 19
4.4.2 Beeldkwaliteitsplan Stationsdistrict 19
4.4.3 Visie op de ondergrond 21
5. Uitvoering projecten 23
5.1 Inleiding 23
5.2 Lopende Projecten 24
5.2.1 Algemeen 24
5.2.2 PHS en Westentree 24
5.2.3 Nieuw Metterswane 25
5.2.4 Locatie Woo Van Schaeck Mathonsingel 26
5.2.5 Schouwburg 26

5.2.6 Centrumzijde station....27
5.2.7 Belastingkantoor....28
5.2.8 Merleyn....28
5.2.9 NimWest....28
5.2.10 Locaties Vissers en P+R....29
5.2.11 Duet....29
5.2.12 Infrastructuur en openbare ruimte Westerkwartier....30
5.3 Nieuwe Projecten 2025-2027....31
5.3.1 Algemeen....31
5.3.2 Belastingkantoor, Tunnelweg en omgeving....31
5.3.3 Locatie Talis Van Schaeck Mathonsingel....34
5.3.4 Herinrichting 19de eeuwse singels (Van Schaeck Mathonsingel)....36
5.4 Doorkijk 2027 e.v....37
5.4.1 Algemeen....37
5.4.2 Herontwikkeling Politiekantoor, verplaatsing Snelbinder en herinrichting Nieuwe Marktstraat 37
5.4.3 Herinrichting Nassausingel en Keizer Karelplein....37
5.4.4 Herinrichting Campusbaan en omgeving....37
6. Financieel overzicht....38
7. Monitoring en evaluatie....40
7.1 Inleiding....40
7.2 Aanpak monitoring....40
7.3 Milieu-effecten en mer-plicht....41
Bijlagen....42
Bijlage I Overzicht Informatieobjecten....42
Bijlage II Verslag participatie /nota van zienswijzen....43
Bijlage III BLVC-criteria (concept)....44

1 Algemeen

1.1 Voorwoord

Het stationsgebied Nijmegen ondergaat de komende jaren een grote metamorfose. We maken dit belangrijke verkeersknooppunt toekomstbestendig, inclusief een nieuwe entree aan de westzijde. De verbindingen van en naar het station en de binnenstad worden aantrekkelijker en groener. Ook voegen we minimaal tweeduizend woningen en vele kantoormeters toe.

In de gebiedsvisie Stationsdistrict schetsen we een toekomstbeeld waarin het gebied verandert in een bruisende en hoogwaardige verblijfsplek waar ontmoeting en verbinding centraal staan, in hartje Nijmegen. Er is ruimte voor wonen, werken, reizen en ontspannen. En er is ruimte voor vernieuwing, maar met respect voor de geschiedenis van deze plek.

In dit omgevingsprogramma werken we het toekomstbeeld uit de gebiedsvisie verder uit naar concrete maatregelen en projecten, waarbij het proces wordt beschreven om tot resultaat te komen. Hiermee zorgen we ervoor dat het toekomstbeeld stap voor stap werkelijkheid wordt en het Stationsdistrict het nieuwe visitekaartje voor de stad!

1.2 Inleiding

Op 9 oktober 2024 heeft de raad de gebiedsvisie Stationsdistrict Nijmegen vastgesteld. Hierin staan de gemeentelijke ambities, speerpunten en ontwikkelprincipes voor het Stationsdistrict tot 2050. De gebiedsvisie is als integraal onderdeel opgenomen in de Omgevingsvisie Nijmegen De Nabije Stad 2025.

In de gebiedsvisie Stationsdistrict worden naast ambities en doelen ook verschillende fysieke projecten benoemd. Een aantal hiervan zijn al in uitvoering, maar een aantal zijn (nog) niet verder uitgewerkt. In dit omgevingsprogramma geven wij aan hoe we deze projecten de komende jaren willen gaan uitvoeren en hoe deze bijdragen aan het behalen van de doelen uit de visie. Per project beschrijven we de aanpak, het gewenst resultaat, uitgangspunten, planning, organisatie en financiën. We leggen in dit voorliggende programma de nadruk op de projecten die in de periode 2025-2027 worden uitgevoerd, maar maken ook een doorkijk voor de jaren daarna. Het programma zal regelmatig geactualiseerd worden.

Naast deze fysieke projecten gaan we in het omgevingsprogramma ook in op gebiedsbrede aanvullingen van gemeentelijk beleid, zoals een Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie (BLVC) kader voor de uitvoerders, een visie voor de ondergrond en een beeldkwaliteitsplan voor het hele Stationsdistrict. Hiermee vertalen we de meer abstracte ambities en principes uit de gebiedsvisie naar concrete handvatten en toetsingskaders voor de uitvoering.

In dit omgevingsprogramma beschrijven we onze ambities voor het realiseren van een gemengd, inclusief programma aan woningbouw, economische en maatschappelijke functies. Samen met onze wens om van het Stationsgebied een groen, levendig en aantrekkelijk gebied te maken, maakt dat er sprake is van een hoog ambitieniveau en dat heeft een prijs. Om dit ambitieniveau daadwerkelijk te kunnen realiseren moeten scherpe keuzes worden gemaakt, waaronder keuzes voor inzet van financiële middelen. Niet alles kan tegelijk en overal, en we kunnen niet alles alleen. Naast een heldere koers vraagt dit om duidelijke afspraken met onze partners.

Status omgevingsprogramma

Als gemeente werken we aan de implementatie van de Omgevingswet, waaronder de inzet van nieuwe beleidsinstrumenten zoals de omgevingsvisie en omgevingsprogramma's. De omgevingsvisie is kaderstellend, gericht op de lange termijn en wordt vastgesteld door de gemeenteraad. De gebiedsvisie Stationsdistrict Nijmegen is een uitwerking van de omgevingsvisie voor het deelgebied van de stationsomgeving.

Omgevingsprogramma's (thematisch of gebiedsgericht) zijn gericht op de uitvoering en worden vastgesteld door het college van B&W. Binnen de productencatalogus van de gemeente Nijmegen vallen deze onder categorie 2 – de uitvoering van beleid en zijn ze gelijk te stellen met uitvoeringsagenda's.

Het omgevingsprogramma Stationsdistrict is een gebiedsgericht omgevingsprogramma en een zogenaamd 'vrijwillig' programma. De Omgevingswet stelt weinig eisen aan de opzet en inhoud van vrijwillige omgevingsprogramma's. Kern van het programma is een uitvoeringsparagraaf met beschrijving van maatregelen, inclusief planning en een financiële paragraaf (zie hoofdstuk 6).
Verder is opgenomen een beschrijving van het proces en de wijze van participatie (zie paragraaf 1.4) en wordt ingegaan op de looptijd, monitoring en evaluatie van het omgevingsprogramma (zie hoofdstuk 7).

Het omgevingsprogramma Stationsdistrict is het eerste gebiedsgerichte omgevingsprogramma van de gemeente Nijmegen. Het betekent een nieuwe manier van werken en we gaan de komende jaren ervaren of de gekozen aanpak de juiste is of dat er nog aanpassingen of aanvullingen nodig zijn. Het omgevingsprogramma Stationsdistrict vormt dan ook een dynamisch document. Het omgevingsprogramma zal regelmatig worden geactualiseerd. Zo zorgen we ervoor dat we steeds over een actuele uitvoeringsagenda beschikken.

Samenhang met het omgevingsplan

Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft de gemeente één omgevingsplan voor de hele gemeente. Hierin zijn van rechtswege ook de verschillende bestemmingsplannen opgenomen die gelden in het Stationsdistrict.

De omgevingsvisie, het omgevingsprogramma en het omgevingsplan zijn complementair aan elkaar. In de omgevingsvisie staan de strategische doelen, het gebiedsgerichte omgevingsprogramma vertaalt deze naar gewenste ontwikkelingen en initiatieven voor het Stationsdistrict en het omgevingsplan bevat de juridische regels voor concrete activiteiten (bijvoorbeeld bouwactiviteiten).

Wanneer in het Stationsgebied een nieuwe ontwikkeling wordt voorzien, kan het zijn dat het omgevingsplan gewijzigd moet worden. Hiervoor moet een ruimtelijke procedure worden doorlopen. Uiteindelijk neemt de gemeenteraad als bevoegd gezag het besluit tot wijziging van het omgevingsplan.

Vooruitlopend hierop is het mogelijk dat het college van B&W een omgevingsvergunning verleent voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). Naar verwachting zullen voor de verschillende bouwplannen in het Stationsdistrict ook BOPA’s worden verleend. Dit is nader uitgewerkt in paragraaf 4.1 Ontwikkelstrategie.

1.3 Gebiedsindeling

Dit programma is gericht op ontwikkeling van het Stationsdistrict, zoals weergegeven in onderstaande afbeelding. Het besluitgebied is begrensd met de locatie Besluitgebied omgevingsprogramma Stationsdistrict.



Afbeelding 1.1 Plangebied

Binnen het Stationsdistrict maken we onderscheid in drie deelgebieden: het Spoorkwartier, het Centrumkwartier en het Westerkwartier.



Afbeelding 1.2 Deelgebieden

1.4 Participatie

Voor participatie binnen het Stationsdistrict zijn de volgende kaders van belang:

- Het gemeentelijk beleid ligt vast in het Participatiebeleid voor het Ruimtelijk Domein.
- Voor het Stationsdistrict is dat beleid geconcretiseerd in het Plan van Aanpak Omgevingsmanagement Stationsgebied.
- De doelstellingen uit dit participatieplan zijn o.a. belanghebbenden een stem geven, de plannen daardoor beter maken en hiermee streven naar snellere besluitvorming en uitvoering. Ook is hierin verwoord welke onderwerpen aan de orde moeten komen in de gebiedsvisie: toegankelijkheid, leefbaarheid, (sociale) veiligheid, bereikbaarheid, groen/klimaatadaptatie, cultuurhistorie en aantrekkelijke looproutes. Met de uitwerking van de projecten zoals opgenomen in dit omgevingsprogramma, krijgen deze onderwerpen nadrukkelijk de aandacht.

Participatie vindt plaats op het niveau van de deelprojecten en soms deelgebieden. Per deelgebied of project(fase) wordt een participatieplan gemaakt en uitgevoerd. De plannen worden gepubliceerd op MijnWijkplan (en de opvolger daarvan).

Dit omgevingsprogramma is een nadere uitwerking van de (ontwikkelstrategie behorende bij) gebiedsvisie Stationsdistrict. Het bevat géén nieuwe ambities of projecten. Hierdoor kan de participatie beperkt blijven tot informeren/ raadplegen van de belangrijkste stakeholders en de omgevingsberaden voor de deelgebieden binnen het Stationsdistrict.

Bij de ontwikkeling en uitvoering van de individuele projecten vindt uitgebreidere participatie plaats. Dan is het moment om met belanghebbenden in gesprek te gaan over concrete wensen, ideeën, zorgen en/of oplossingen.

Participatieproces

Een eerste concept van dit omgevingsprogramma is op 29 september 2025 gedeeld met het omgevingsberaad Westerkwartier. Voor de centrumzijde wordt een informatieavond gepland in december 2025.

Daarnaast zal het ontwerp omgevingsprogramma gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Eenieder is dan in de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Bij de vaststelling van het omgevingsprogramma zullen de zienswijzen worden gebundeld in een nota van zienswijzen en van een gemeentelijke reactie worden voorzien.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 benoemen we kort de kaders en doelen (*wat willen we bereiken?*) zoals vastgelegd in de gebiedsvisie Stationsdistrict. In hoofdstuk 3 gaan we vervolgens uitgebreider in op het gewenste en geplande programma aan functies in het Stationsdistrict.

In hoofdstuk 4 beschrijven we onze ontwikkelstrategie voor het Stationsdistrict (*hoe gaan we het doen?*). We gaan in op de rol(len) van de gemeente en de samenwerking met marktpartijen om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren. Daarnaast geven we een overzicht van de gebiedsbrede (beleidsmatige) uitwerkingen die we voor het Stationsdistrict opstellen.

Hoofdstuk 5 gaat over de uitvoering van fysieke projecten en vormt de kern van dit omgevingsprogramma. Hierin geven we aan waaraan we de komende jaren willen gaan werken (w*at gaan we doen?)*. We beschrijven de lopende en geplande projecten, gericht op zowel vastgoedontwikkelingen als de herinrichting van de openbare ruimte. We richten ons hierbij vooral op de komende twee jaar, maar maken ook een doorkijk voor de periode daarna.

In hoofdstuk 6 is een financieel overzicht opgenomen waarin wordt aangegeven voor welke projecten/beleidsuitwerkingen de (voorbereidings)kosten zijn gedekt en waarvoor aanvullend budget noodzakelijk is.

Tenslotte gaan we in hoofdstuk 7 in op de effecten van de geplande maatregelen op de omgeving, de monitoring en de evaluatie van dit omgevingsprogramma (*hoe bewaken we de voortgang?*).

2. Kaders en doelen

2.1 Inleiding

Nijmegen is een stad met ambities. De ruimtelijke kaders en doelen voor dit omgevingsprogramma zijn opgenomen in de Omgevingsvisie en de gebiedsvisie Stationsdistrict en worden in de volgende paragrafen kort toegelicht. Aanvullend is er sprake van ander thematisch gemeentelijk beleid en afspraken met regio, provincie en rijk waarmee we in dit omgevingsprogramma rekening houden. Een uitgebreid overzicht hiervan is opgenomen in de gebiedsvisie; kortheidshalve wordt hiernaar verwezen.

2.2 Omgevingsvisie Nijmegen De Nabije Stad

Nijmegen heeft de ambitie om een nabije en rechtvaardige stad te zijn. Een gezonde leefomgeving en brede welvaart zijn hierin belangrijke principes. Met de ontwikkelingen in het Stationsdistrict willen we bijdragen aan de vier hoofddoelen van de omgevingsvisie:

- Sociale en gezonde stad: Het Stationsdistrict vormt de verbindende schakel tussen binnenstad, woonbuurten, parken en de Waal. Door het gebied groener, veiliger en toegankelijker in te richten dragen we bij aan een gezonde leefomgeving en meer ruimte voor ontmoeting van onze inwoners. Door in te zetten op een gevarieerd woningbouwprogramma wordt het Stationsdistrict een inclusieve woonbuurt waar iedereen zich thuis voelt.
- Economisch veerkrachtige stad: we werken aan een hoogwaardig OV knooppunt dat past bij de groei en ambities van de stad. Daarnaast voegen we kantoren en andere economische activiteiten toe in het Stationsdistrict waarmee we zorgen voor meer banen in het gebied en het economisch profiel versterken.
- Aantrekkelijke stad: het Stationsdistrict wordt een aantrekkelijk woon- en werkgebied, met een sterke eigen identiteit en het landschap en erfgoed als vertrekpunt voor ruimtelijke ontwikkelingen (zoals het reliëf van de stuwwal en de 19de eeuwse stadsuitleg).
- Duurzame stad: voor het Stationsdistrict betekent dit dat we inzetten op circulair bouwen, de uitbreiding van het warmtenet onderzoeken, zowel het areaal als de kwaliteit van het groen uitbreiden en water, bodem en ondergrond sturend laten zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.

In de omgevingsvisie beschrijven we ook strategisch ruimtelijke keuzes. Nijmegen kiest voor groei binnen de grenzen van de stad, met hoogstedelijke milieus, sterke campussen, een groter centrumgebied en het omarmen van het Maas-Waalkanaal. Het Stationsdistrict is onderdeel van het centrumgebied waar ruimte is voor een hoogstedelijk karakter met functiemenging en hoge dichtheden.



De omgevingsvisie bevat ook een visie op hoogbouw: de hoogste gebouwen willen we concentreren rond belangrijke openbaar vervoer-knooppunten. In gebieden zoals het Waalfront, Stationsdistrict, Winkelsteeg-Kanaalzone en rond station Lent kunnen torens van 70 meter en hoger worden gebouwd.

Afbeelding 2.2 Illustratie westentree uit omgevingsvisie

2.3 Gebiedsvisie Stationsdistrict Nijmegen

Met de gebiedsvisie Stationsdistrict geven we uitvoering aan de omgevingsvisie en richting aan de verdere ontwikkeling van het stationsgebied. Met als hoofddoel: Een ambitieus, groen en eigenzinnig Stationsdistrict waar het prettig verblijven is. In 2050 is het Stationsdistrict zowel volwaardig onderdeel van het centrum als een bestemming op zich.



Afbeelding 2.3 Visiekaart (Palmbout Urban Landscapes)

We werken aan vijf speerpunten. Hieronder zijn deze kort toegelicht:

1) Het Stationsdistrict als onderdeel van het verbrede centrum

- We voegen minimaal 2.000 nieuwe woningen toe. Tenminste 2/3 van de nieuwe woningen is betaalbaar, waarvan minimaal 30% sociale huurwoningen.
- We realiseren 6.000m2-10.000m2 aan nieuwe kantoorruimte. Er is vooral behoefte aan ruimte voor kleinschalige gebruikers (250 m2 tot 1000 m2) en voor grotere bedrijven in het topsegment. Daarnaast willen we ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid als onderdeel van gemengde woon-werkgebieden.
- We bieden in het Stationsdistrict ook ruimte voor maatschappelijke en culturele voorzieningen.
- Het Stationsdistrict krijgt een hoogbouwzone met uitstekende kwaliteit. Hiervoor is een hoogbouwkaart opgesteld. Buiten deze hoogbouwzone is verdichting wel mogelijk. Dit doen we niet direct aan de straat, maar altijd verder naar achter, in de tweede lijn.

2) Hoogwaardige ov-knoop ‘reizen en verblijven’

- We verbeteren de kwaliteit van het Stationsdistrict als ov-hub voor zowel de centrumzijde als voor het Westerkwartier. De meest ingrijpende ontwikkeling is de nieuwe westentree met een grote gebouwde fietsenstalling en voorzieningen aan de westzijde.
- We verbeteren de centrumzijde met een nieuw stationsgebouw, een groener stationsplein, een nieuwe fietsenkelder en een vernieuwd busstation.

- We zetten in op logische, veilige en aangename loop- en fietsroutes en een deels autoluw gebied.
- We behouden de Tunnelweg, Nassausingel en het Keizer Karelplein als verkeersroutes voor auto- en busverkeer, waarbij een goede doorstroming essentieel blijft.

3) Openbare ruimte als basis voor verbinding en verblijven

- De inrichting is klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair.
- Op het Stationsplein en langs de Tunnelweg willen we de hoeveelheid verharding beperken en bomen planten waar dat mogelijk is.
- Aan de centrumzijde is het groen vooral klassiek en formeel, geïnspireerd op de 19de eeuwse singels.
- Aan de westzijde realiseren we de Groene Corridor, de doorgaande groene route tussen Waal en de bossen bij Heumensoord.

4) Erfgoed en landschap als identiteitsdragers

- Het reliëf van de stuwwal in combinatie met het spoortalud is een scheidslijn tussen gebieden met verschillende karakteristieken. Deze verschillen koesteren we door het hoogteverschil zichtbaar te maken in de uitwerking van de Groene Corridor.
- Het beschermd stadsgezicht van de 19de eeuwse stadsuitleg, zoals de monumentale singels en het Keizer Karelplein willen we herwaarderen en herstellen. Het gaat dan o.a. om de groene omarming van straten, pleinen en gebouwen (zoals de groene voortuinen), behouden van beeldbepalende panden en (naoorlogse) monumenten en het herstellen van historische routes.

Aanvullend is in het Masterplan Romeins verleden (juni 2024) de ambitie verwoord om dit verleden meer zichtbaar te maken in het Stationsdistrict. Gedacht wordt aan een entreepoort met informatievoorziening over de Romeinen, met inspirerende kunst en een looproute richting het Valkhofkwartier of Kops Plateau. De archeologische waarden zijn daarnaast aandachtspunt binnen de visie voor de ondergrond.

5) Toekomstbestendig gebied

- We vergroenen het Stationsdistrict rigoureus en maken het gebied weerbaar voor de gevolgen van klimaatverandering.
- Gebouwen en openbare ruimten in het Stationsdistrict dragen bij aan de waterhuishouding van het gebied, zijn ontworpen met schaduwplekken en groen en worden zoveel mogelijk circulair ingericht en gebouwd.
- We zetten in op multifunctioneel ruimtegebruik.

3 Programmatisch kader

3.1 Inleiding

Zoals aangegeven in de Gebiedsvisie, beschouwen we het Stationsdistrict als onderdeel van het verbrede centrum. Om het centrumkarakter te versterken, zetten we in op forse toevoeging van programma en een goede mix van levendige functies (met name in de plinten van gebouwen). Door een gevarieerd programma zetten we in op brede welvaart, waarbij niet alleen economische groei, maar ook leefbaarheid, duurzaamheid en sociale samenhang een belangrijke rol spelen.

Brede welvaart

Brede welvaart gaat in essentie over het welzijn van mensen. Het is een maatstaf voor alles dat mensen van waarde vinden. Naast materiële welvaart gaat het ook om zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on)veiligheid. Het gaat zowel om de kwaliteit van leven in het 'hier en nu', als om de effecten van onze manier van leven op het welzijn van mensen op andere plekken en voor toekomstige generaties.

Brede welvaart betekent dat we de verbinding leggen tussen economische, omgevings- en maatschappelijke dimensies van welvaart. Dit sluit aan bij onze ambitie uit de Omgevingsvisie om een sociale en gezonde, economisch veerkrachtige, aantrekkelijke en duurzame stad te willen zijn. Voor het Stationsdistrict betekent dit dat we een levendig woon- en werkgebied willen creëren, waar zowel huidige als toekomstige generaties gezond en welvarend kunnen leven.

3.2 Programma woningbouw

Het Stationsdistrict is aangewezen als één van de prioritaire gebieden voor woningbouw. In de gebiedsvisie is al een concreet streefgetal genoemd (minimaal 2.000 woningen). Kenmerkend voor het hoogstedelijke woonmilieu in het Stationsdistrict is de hoge dichtheid en een hoge mate van functiemenging, de nabijheid van het station en de binnenstad. We zien kansen voor het aantrekken van doelgroepen die geen of weinig auto's bezitten en willen wonen in een (kleiner) appartement zonder tuin. Dat zijn vooral jongeren en starters (waar de grootste woningtekorten zich voordoen), maar ook senioren.

We zetten hierbij in op zo veel mogelijk variatie in woningplattegronden en -prijzen. In het kader van de Woondeal hebben we de afspraak gemaakt om gemiddeld minimaal tweederde betaalbaar en minimaal 30% in de sociale huur te realiseren. Deze afspraak geldt voor projecten met start bouw vanaf 2022. Voor de grotere projectgebieden in Nijmegen is afgesproken dat we deze percentages op gebiedsniveau toepassen Dit wil zeggen dat er op het individuele projectniveau andere afspraken kunnen zijn/worden gemaakt, mits alle projecten gezamenlijk in het Stationsdistrict wel hieraan voldoen.

Voor de nieuwe projecten sluiten we daarnaast aan op de verdeling van prijssegmenten uit de Nijmeegse Woonagenda 2024-2029:

- Minimaal 30% sociale huurwoningen
- Minimaal 10% goedkope koopwoningen
- Maximaal 27% middeldure huur- en betaalbare koopwoningen
- Maximaal 33% vrije sector huur en/of koopwoningen.

Ook deze verdeling geldt alleen op gebiedsniveau; op projectniveau kunnen andere afspraken worden gemaakt. Aansluitend bij de Nijmeegse Woonzorgvisie willen we naast de bovengenoemde doelgroepen in het Stationsdistrict ook ruimte bieden voor levensloopgeschikte, geclusterde, zorggeschikte en rolstoelgeschikte woningen. Volgens de Woonzorgvisie streven we bij de nieuwe projectlocaties ernaar om minimaal 30% van de woningen geschikt voor senioren te bouwen. Vanwege de ligging van het spoor (externe veiligheid) gelden er echter strenge regels ten aanzien van de zelfredzaamheid van de nieuwe bewoners in het gebied. Hierdoor is een deel van de nieuwe woningbouwlocaties in het Stationsdistrict mogelijk niet geschikt voor de huisvesting van senioren en minder validen. Het Stationsdistrict is hierdoor ook minder geschikt voor woonzorg combinaties. Dit wil niet zeggen dat we hier geen ruimte voor willen bieden, maar wel beperkt tot groepen die passen in een prikkelrijke omgeving en voldoende zelfredzaam zijn.

Nijmegen is een inclusieve stad en ook in het Stationsdistrict hebben we aandacht voor (de huisvesting van) aandachtsgroepen, zodat we bijdragen aan huisvesting en spreiding van aandachtsgroepen over de gehele stad. Het is voor hen van belang dat er voldoende betaalbaar aanbod wordt ontwikkeld in de sociale huursector. Een bestaand wooninitiatief voor bijzondere doelgroepen in het Stationsdistrict is Binder. Met woningcorporatie Talis biedt Binder tot oktober 2027 in het voormalig belastingkantoor een tijdelijke woonplek voor spoedzoekers én mensen met een ondersteuningsvraag. De locatie van het voormalig belastingkantoor wordt herontwikkeld. De ambitie is om een dergelijke voorziening, in kleinere omvang, een plek te bieden binnen het Stationsdistrict.

Naast woningbouw speelt ook de woonomgeving een belangrijke rol bij genoemde inclusieve stad. Bij de inrichting van de openbare ruimte in het Stationsdistrict is toegankelijkheid voor iedereen dan ook het uitgangspunt. Denk bijvoorbeeld aan toegankelijkheid voor mensen met een beperking maar ook een dementievriendelijke omgeving. Ook bieden we ruimte voor maatschappelijke voorzieningen (dit wordt nader uitgewerkt in paragraaf 3.4).

3.3 Programma economische functies

In het Stationsdistrict wordt het aantal woningen fors uitgebreid. Het is belangrijk om ook de werkfunctie actief te faciliteren door ruimte te bieden aan werkplekken voor de inwoners van de stad en omliggende regio. Werkgelegenheid in de buurt van een station realiseren is belangrijk omdat dit pendelbewegingen drukt. Het is daarbij zaak te zorgen voor een aantrekkelijke inrichting van plinten en de openbare ruimte, zodat het gebied voor bewoners en werknemers zowel overdag als in de avond levendig en leefbaar is. Een aantrekkelijke stationsomgeving draagt als visitekaartje van de stad op meerdere fronten bij aan een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en daarmee aan het economisch en cultureel profiel van de stad. Onze ambities voor economische functies en activiteiten in het Stationsdistrict richten zich op de volgende functies en activiteiten:

Zakelijke dienstverlening en ICT

Bedrijven in deze sector zetten in op “ontmoeten” en willen zich graag vestigen in de nabijheid van de bruisende binnenstad. De gewenste toevoeging van het kantoorprogramma in het Stationsdistrict is 6.000 m2- 10.000 m2 bvo (zoals reeds benoemd in de gebiedsvisie). Hierbij gaan we uit van units van 25 m2 tot 3.000 m2, flexibel in te delen. We zien in het Stationsdistrict kansen voor (grotere) kantoorgebruikers uit de stad, voor startende en groeiende bedrijven, voor bedrijven gerelateerd aan Heijendaal en Novio Tech Campus en voor dependances van grote kennisinstellingen en zorginstellingen zoals de Radboud Universiteit en RUMC. Ook is het van belang om de kantoorfunctie te combineren met horeca, ontspanningsruimte, Wifi-aanbod, flexibele kantoorplekken voor zzp-ers, zalenverhuur etc. We werken het ontwikkelprofiel voor het Stationsdistrict de komende tijd verder uit in een locatieprofiel en gaan

hierover in gesprek met bedrijven en kennisinstellingen. Kansrijke locaties voor het toevoegen van kantoren zijn het belastingkantoor/Tunnelweg en omgeving, locatie Vissers/P&R en op de langere termijn het politiekantoor.

Horeca

Aantrekkelijke horeca in het gebied versterkt de woon- en werkfunctie. In het Stationsdistrict zijn kansen voor horeca in verschillende vormen, verspreid over het gebied. Allereerst (bestaande) horeca die zich richt op de constante bezoekersstroom van station en omgeving. Daarnaast horeca, waarvan een groot deel voor een jonger publiek, zoals de gebruikers van Doornroosje, het ROC en het toekomstige Merleyn. Ook zien we kansen voor nieuwe horeca bij of op de nieuwe hoge iconische gebouwen die zich richt op meerdere bezoekmomenten, ook overdag gekoppeld aan de kantoorfunctie of op (nieuwe) concepten die nu geen plek vinden in de binnenstad.

Hotels

Gezien het bestaande aanbod, en de planologische ruimte in lopende ontwikkelingen, ligt het toevoegen van een nieuw hotel in dit gebied niet voor de hand. Recente onderzoeken laten zien dat de marktruimte in Nijmegen beperkt is, maar de dynamiek in deze sector is hoog (incl. nieuwe concepten). We sluiten niet uit dat er op termijn transformatie of uitbreiding van een bestaand hotel in het gebied plaats vindt.

Retail

Met het toevoegen van nieuwe winkelontwikkelingen in het Stationsdistrict wordt voorzichtig omgegaan. Het gebied ligt op loopafstand van de binnenstad en nieuwe winkelmeters dienen aanvullend te zijn op het aanwezige aanbod daar en op de ontwikkelingen in de lopende projecten. Nader onderzoek is nodig om te kunnen bepalen of er marktruimte is voor een aanvullend aanbod als bezoekers- en inwonersaantallen in het gebied fors gaan toenemen. Bij aanvullend aanbod wordt in eerste instantie gedacht aan kleinere units ten behoeve van retail of commerciële dienstverlening.

Leisure

Vrijetijdsbesteding wordt steeds belangrijker. Dat geldt voor de mensen die wonen en werken in het gebied en voor bezoekers. We besteden steeds meer tijd aan beleven, ontspannen en persoonlijke verzorging. We zien in het Stationsdistrict dan ook kansen voor het toevoegen van sportfaciliteiten (binnen en buiten) en wellness voorzieningen (dienstverleners rond het thema gezondheid of persoonlijke verzorging).

Woon-werkpanden

Een woon-werkpand is een gebouw dat de functies van een woning en een bedrijfsruimte combineert. Dit type pand is populair onder zelfstandigen, kunstenaars en kleine ondernemers die hun werkplek graag dichtbij huis willen hebben, of kosten willen besparen door beide functies te combineren. We onderzoeken of hiervoor ruimte kan worden gecreëerd in de plint van de locatie Woo aan de Van Schaeck Mathonsingel (zie paragraaf 5.2.3).

3.4 Programma maatschappelijke voorzieningen

We willen in het Stationsdistrict ook ruimte bieden voor maatschappelijke en culturele voorzieningen. Alleen dan ontstaat er een aantrekkelijk woon- en werkgebied om te bezoeken en te verblijven. Deze algemene ambitie uit de gebiedsvisie vertalen we in dit omgevingsprogramma naar onderstaande uitgangspunten en streefgetallen:

Onderwijs

Gezien de doelgroep /toekomstige bewoners en de bestaande voorzieningen in de nabije omgeving, is er in het Stationsdistrict geen behoefte aan een basisschool. Mogelijk is er wel behoefte aan ruimte voor kinderopvang, die ook past bij de gunstige ligging. Voorzieningen voor het voortgezet en hoger (beroeps) onderwijs zijn wijkoverstijgend en ook al aanwezig binnen het Stationsdistrict (Stedelijk gymnasium en ROC).

Welzijn

Er zijn meerdere wijkcentra in de directe omgeving van het Stationsdistrict (’t Weeshuis, Burghardt en Titus Brandsma). We onderzoeken de behoefte en haalbaarheid van een kleinschalige buurtvoorziening die kan worden ingezet voor welzijnswerk en inwonersinitiatieven. Hierbij zijn meerdere vormen denkbaar: het realiseren van een gemeentelijke accommodatie, maar ook het subsidiëren van activiteiten en initiatieven die plaatsvinden in vastgoed van derden, bijvoorbeeld een gemeenschappelijke huiskamer/ontmoetingsruimte bij een wooncomplex of in een horecapand.

Zorg

Er is binnen het Stationsdistrict (of de directe omgeving) behoefte aan een gezondheidscentrum voor eerstelijns zorg (huisarts, tandarts, fysio en apotheek inclusief ondersteunende functies). We gaan uit van een omvang van 750 tot 800 m2 bvo bij 2.000 extra woningen.

Cultuur

Op cultureel gebied is al sprake van twee grote ontwikkelingen binnen het Stationsdistrict: de renovatie van de schouwburg en de nieuwbouw van Merleyn. Daarnaast wordt binnen de herontwikkeling van de locatie Talis Van Schaeck Mathonsingel (zie paragraaf 5.3.2) gedacht aan het toevoegen van ruimte in de plint voor culturele functies (ca. 250 m2 bvo). Ook in de tijdelijke situatie zetten we volop in op placemaking en broedplaatsen (zie paragraaf 4.2).

Groen, sport en spelen

We streven naar een maximale invulling met bomen en ander opgaand groen in de hele stationsomgeving. Uitgangspunt is zo veel mogelijk volle grond en gelaagdheid in groen: boomlaag, struiklaag en plantlaag. Maar ook gevel- en dakgroen behoort tot de mogelijkheden. De grootste ontwikkeling van groen en (informele) ruimte om te sporten en te spelen zal plaatsvinden binnen het project Groene Corridor (zie paragraaf 5.2.1). Daarnaast realiseren we extra groen op het stationsplein en bij de herinrichting van de 19de eeuwse singels. We denken hierbij niet alleen aan schaduw en koelte door bomen, maar ook aan ander groen, bijvoorbeeld op wachtplekken voor reizigers (taxis’en bussen). Op plekken waar kabels en leidingen liggen moet onderzocht worden of er alsnog bomen geplaatst kunnen worden op deze leidingen in overleg met de netbeheerders (bijvoorbeeld d.m.v. een samenwerkingsovereenkomst). Als het gaat om ontmoeten, sport en spelen is het BOSS kader uitgangspunt (BOSS staat voor Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten).

Naast het toevoegen van voorzieningen binnen het Stationsdistrict houden we er ook rekening mee dat de nieuwe bewoners gebruik gaan maken van voorzieningen elders in de stad, de druk neemt daar dus ook toe. Dit geldt zeker voor de wijkoverstijgende functies (zoals een sporthal).

3.5 Uitvoerbaarheid

Bovenstaande ambities en streefgetallen zijn niet bedoeld als bindende norm. Ze vormen wel het vertrekpunt voor het bepalen van het gewenste programma bij (vastgoed-)ontwikkelingen, om onderbouwde ruimteclaims te kunnen doen én om hierover in gesprek te gaan met ontwikkelende partijen in het Stationsdistrict. Daarbij zijn er binnen het stationsgebied al verschillende plannen in voorbereiding of conflicteren bovenstaande ambities met kaders die bijvoorbeeld al zijn vastgesteld met de gebiedsexploitatie. Per project vindt een onderzoek en uitwerking plaats naar de concrete behoefte, marktontwikkelingen en de financiële haalbaarheid en dit kan leiden tot aanpassing van de gebiedsexploitatie. De uitdaging zit hem vooral in de financiële haalbaarheid van het (maatschappelijk) programma. We verwachten hierbij maximale inzet en transparantie van de initiatiefnemers, maar wanneer er sprake is van een financieel onhaalbaar plan gaan we het gesprek aan om te zoeken naar oplossingen. Bijvoorbeeld in de vorm van subsidies of cofinanciering (door de gemeente of derden). Wanneer sprake is van een groot maatschappelijk belang kan het zijn dat er aanvullende middelen moeten worden gevraagd.

De inzet voor een gemengd, inclusief Stationsdistrict vraagt bovenal om het maken van keuzes. Niet alles kan tegelijk en overal. Met dit omgevingsprogramma geven wij richting, maar de definitieve keuzes vinden plaats op het niveau van de projecten. Dan komen de dilemma's pas goed in beeld en vindt de bestuurlijke afweging plaats.

Netcongestie

Dreigende overbelasting van het elektriciteitsnet – netcongestie - vormt een risico in de voortgang van de integrale gebiedsontwikkeling:

1) Er is onzekerheid over de ruimte voor groei van kleinverbruik van elektriciteit, die nodig is bij nieuwbouwwoningen. De ruimte is afhankelijk van het succes van maatregelen voor het terugdringen van netcongestie in het FGU-gebied (Flevopolder-Gelderland-Utrecht). Indien deze maatregelen de komende jaren onvoldoende ruimte geven, dan dreigt een wachtrij voor stroomlevering aan nieuwe woningen. Dat kan leiden tot uitstel voor een deel van de woningbouwplanning, of tot het moeten treffen van kostbare alternatieve energievoorzieningen. Mogelijk legt de provincie komend jaar via de Omgevingsverordening Gelderland verplichtingen op om woningbouw netbewuster te ontwikkelen.

2) Netbeheerder Liander kan in ieder geval tot 2033 geen nieuwe transportrechtcontracten beschikbaar stellen voor grootverbruik van elektriciteit. Deze stop kan woningbouwprojecten raken die onderdeel uitmaken van een gemengd programma. Er is alleen ruimte wanneer het gaat om utiliteitsfuncties met grootverbruik die als kleinschalige activiteiten onlosmakelijk gekoppeld zijn aan een woningbouwproject. De ACM (Autoriteit Consument en Markt) heeft deze ruimte echter niet scherp gedefinieerd.

4. Uitwerking strategie en beleid

4.1 Ontwikkelstrategie

De ontwikkeling van het Stationsdistrict raakt verschillende partijen en belangen en kost veel tijd en geld. Grote delen van het Stationsdistrict zijn in handen van andere grondeigenaren dan de gemeente Nijmegen. Dat betekent dat de gemeente slechts beperkt zelf kan sturen op (het tempo van) realisatie. De rol en inzet van de gemeente kan per initiatief verschillen maar is altijd gericht op de overkoepelende doelen uit de gebiedsvisie:

- De gemeente gaat actief aan de slag met de verbetering van de openbare ruimte en infrastructuur. Dit nodigt andere grondeigenaren uit om te gaan ontwikkelen.
- De gemeente houdt de regie op de ontwikkeling van het Stationsdistrict als geheel. We bewaken de samenhang en maken afwegingen tussen de verschillende opgaven. We stellen eisen over het te realiseren programma, de beeldkwaliteit en de inrichting van de buitenruimte.
- De gemeente is aanjager. We verbinden initiatieven en partijen met elkaar en zorgen voor de juiste randvoorwaarden zodat partijen willen investeren.
- De gemeente faciliteert particuliere initiatieven die bijdragen aan de doelen uit de gebiedsvisie door middel van contractvorming (sluiten van anterieure overeenkomsten) en ruimtelijke besluitvorming (wijziging omgevingsplan en/of vergunningverlening).

Proces gebiedsontwikkeling

Een goede gebiedsontwikkeling is gebaat bij een helder proces. Dit proces is gericht op samenwerking met de initiatiefnemer in het geval de locatie niet in eigendom is van de gemeente. De start van een initiatief begint met een eerste idee (structuurontwerp) en het maken van procesafspraken over de verdere uitwerking (intentieovereenkomst). Vervolgens is de initiatiefnemer aan zet voor het opstellen van een schetsontwerp (varianten) en de gemeente voor het opstellen van een programma van eisen. Hierbij wordt advies ingewonnen van verschillende gemeentelijke disciplines en van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam (RKT) voor het Stationsdistrict. Daarna volgt een proces van opstellen van voorlopig en definitief ontwerp door de initiatiefnemer, waarbij ook participatie met de omgeving plaats vindt. Wanneer er overeenstemming is bereikt over het ontwerp en het te realiseren programma, leggen gemeente en initiatiefnemer deze afspraken vast in een anterieure overeenkomst. Daarna kan de ruimtelijke procedure worden doorlopen, waarbij de initiatiefnemer verantwoordelijk blijft voor de benodigde stukken en onderzoeken en de participatie met de omgeving. De gemeente is verantwoordelijk voor het ruimtelijk besluit (wijziging omgevingsplan of BOPA), waarna de realisatie kan starten. Vervolgens is het belangrijk om goede afspraken te maken over het beheer.

Wanneer de gemeente zelf initiatiefnemer/grondeigenaar is van een locatie, worden in principe dezelfde processtappen gevolgd. In plaats van een anterieure overeenkomst wordt een tender of verkoopprocedure doorlopen om een marktpartij te selecteren die de uitvoering van het project op zich neemt en/of eigenaar van de grond wordt.

Grondbeleid en gebiedsexploitatie

Door middel van grondbeleid kan de gemeente sturen op ontwikkelingen in de leefomgeving. De kaders hiervoor zijn vastgelegd in de '*Nota Grondbeleid 2024*' van de gemeente Nijmegen. De gemeente kiest voor "opgavegericht grondbeleid". Per situatie wordt afgewogen welke grondbeleidsvorm wenselijk is. Dit betekent dat de rol van de gemeente per opgave of samenstel van opgaven en per locatie kan verschillen: actief, faciliteren of samenwerken. Als er gronden of panden in het Stationsdistrict op de markt komen, onderzoeken wij per situatie of het zinvol is deze aan te kopen. De afweging en motivering om te kiezen

voor een bepaalde vorm, worden expliciet vastgelegd in de besluitvorming richting de raad over de desbetreffende ontwikkeling.

Voor de gebiedsontwikkeling Stationsdistrict heeft de gemeenteraad een gebiedsexploitatie vastgesteld. Deze bestaat uit grondexploitaties, investeringen (bijvoorbeeld in de openbare ruimte) en kostenverhaal (zie hieronder). Grondexploitaties en investeringen binnen het Stationsdistrict maken onderdeel uit van deze gebiedsexploitatie. De ontwikkeling en verantwoording hiervan vindt plaats via het Meerjarenperspectief Grondexploitaties (MPG).

Een aantal projecten uit dit omgevingsprogramma zijn nieuw en nog niet opgenomen in de gebiedsexploitatie. Voor de voorbereidingsfase (plannen in ontwikkeling, PIO's) zijn middelen beschikbaar gesteld in de programmabegroting. Zodra er een keuze is gemaakt voor het te volgen ontwikkelscenario, wordt dit voorgelegd aan de gemeenteraad ter besluitvorming incl. investeringsbesluit en eventuele wijziging grondexploitatie. Uiteraard worden hierbij ook de mogelijkheden voor subsidies en andere financiële bijdragen van derden onderzocht.

Kostenverhaal

De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om de openbare ruimte en infrastructuur rondom ontwikkellocaties goed in te richten. Een deel van deze investeringen wordt verhaald op de ontwikkelende partijen, het zogenaamde kostenverhaal. Ook de kosten die te maken hebben met planbegeleiding en het doorlopen van ruimtelijke procedures (ambtelijke kosten) worden verhaald op de initiatiefnemer.

Uitgangspunt is dat kostenverhaal via een anterieure overeenkomst (bevoegdheid college van B&W) wordt geborgd. Mocht dit niet lukken, dan kan dit ook publiekrechtelijk via kostenverhaalsregels in het omgevingsplan. Het eventueel vaststellen van kostenverhaalsregels is een bevoegdheid van de raad.

4.2 Placemaking

In Stationsdistrict Nijmegen duurt de gebiedstransformatie minstens 10 tot 15 jaar. Juist die langdurige tijdelijkheid biedt kansen voor nieuwe initiatieven, tijdelijk of blijvend. Daardoor maken gebruikers van het gebied al kennis met toekomstige mogelijkheden en kunnen ze zich verbinden met het gebied. Zo is de langdurige bouwperiode geen risico maar zetten we de toon voor het Stationsdistrict. Innovatie is daarbij van groot belang.

De ontwikkelperiode geeft ruimte om te experimenteren en te testen wat wel of niet werkt. Het unieke karakter van het gebied kunnen we benadrukken: de Tunnelweg, het Stationsplein, de Van Schaeck Mathonsingel en de Groene Corridor.

Placemaking gaat over activiteiten, evenementen, tijdelijke inrichting van de openbare ruimte, kunst en cultuur. Gebruikers van het gebied ervaren dat er in de langdurige tijdelijkheid aandacht is voor een positieve beleving van het gebied. Idealiter pakken we dit op samen met stakeholders in het gebied: de ontwikkelaars, de corporaties, de culturele en onderwijsinstellingen en de sport- en cultuursector. Regie vanuit de gemeente is noodzakelijk. Placemaking vraagt om personele inzet en middelen om initiatieven te ondersteunen (zie hoofdstuk 6 Financiën).



Afbeelding 4.2 Voorbeelden placemaking

4.3 Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid Communicatie - kader

In het Stationsdistrict Nijmegen wordt de komende jaren een groot aantal projecten tegelijkertijd uitgevoerd, in opdracht van verschillende publieke en private partijen. Waar verschillende aannemers tegelijkertijd aan het werk gaan, is de kans op onveilige situaties en overlast voor de mensen in de directe omgeving van de werkzaamheden groot. Op het niveau van de stad ontstaan daarnaast veiligheidsrisico's als gevolg van bouwverkeer, in combinatie met de mogelijk verminderde bereikbaarheid van bestemmingen in de stad voor gebruikers en bewoners.

Gezien de centrumfunctie van het Stationsdistrict, met een groot aantal dagelijkse bezoekers, bewoners, OV-reizigers en jaarlijks terugkerende evenementen als de Vierdaagse, is het belangrijk dat de gemeente de regie houdt over de werkzaamheden en pro-actief kan sturen op de veilige uitvoering van de werkzaamheden en het zoveel mogelijk voorkomen van overlast. Hulpmiddel daarbij is het Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid Communicatie (BLVC) - kader, dat in aanloop naar uitvoering moet worden gebruikt door ontwikkelaars en aannemers om het werk zodanig voor te bereiden dat onveilige situaties en onnodige overlast voor de omgeving wordt voorkomen. Met behulp van de BLVC-

criteria (zie bijlage III) wordt getoetst of de overlast binnen de grenzen van het kader blijven en er geen onveilige situaties ontstaan. Daarmee voorkomen we dat we achter de feiten aanlopen en het stelt de gemeente in staat om de werkzaamheden te toetsen op de maatregelen die door de bouwers en aannemers worden voorgesteld, zodat bijsturen voorafgaand en tijdens de uitvoering kan plaatsvinden. Het BLVC-kader is van toepassing voor alle werkzaamheden van alle opdrachtgevers, dus ook die van de gemeente zelf.

Het BLVC-kader voor het Stationsdistrict wordt in het najaar van 2025 ingevoerd. De komende maanden wordt onderzocht wat ervoor nodig is om het BLVC-kader bindend te maken om beter te kunnen handhaven op gemaakte BLVC-afspraken, bijvoorbeeld door een koppeling te leggen met de APV.

4.4 Gebiedsbrede uitwerkingen beleid

4.4.1 Algemeen

We werken momenteel aan twee uitwerkingen en aanvullingen van gemeentelijk beleid specifiek voor het Stationsdistrict, namelijk het beeldkwaliteitsplan en een visie op de ondergrond. De projectvoorstellen hiervoor zijn opgenomen in onderstaande paragrafen. Bij de uitwerking van deze projectvoorstellen volgen we een vaste opbouw, bestaande uit:

- Projectomschrijving
- Gewenst resultaat
- Bijdrage aan doelen gebiedsvisie
- Uitgangspunten en randvoorwaarden
- Participatie
- Organisatie
- Planning
- Risico's

Intensiveringsstudie

Naast bovengenoemde beleidsuitwerkingen onderzoeken we momenteel ook de mogelijkheden voor extra woningbouw (intensivering) in het Stationsdistrict, aanvullend op de huidige ambitie van 2.000 woningen. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van een kansenkaart intensivering die we voor de hele stad opstellen. In de omgevingsvisie is opgenomen hoe Nijmegen richting 2040 wil groeien in aantal woningen. Om dit te concretiseren vindt een onderzoek plaats naar verdere intensivering van Nijmegen. De uitkomsten van dit onderzoek worden meegenomen bij de eerstvolgende actualisatie van de Omgevingsvisie De Nabije Stad.

Voor de kansenkaart intensivering is een separaat projectvoorstel opgesteld en gezien de bredere scope maakt deze geen onderdeel uit van dit omgevingsprogramma.

4.4.2 Beeldkwaliteitsplan Stationsdistrict	
Projectomschrijving	Doel van het beeldkwaliteitsplan is om, per deelgebied, de gewenste beeldkwaliteit vast te leggen. Het bevat regels voor stedenbouwkundige en architectonische uitwerking voor separate ontwikkelingen binnen de deelgebieden. Het vormt daarmee een nadere uitwerking van de gebiedsvisie op het niveau van deelgebieden. Behalve uitgangspunten voor bebouwing worden ook uitspraken gedaan over de gewenste samenhang in de openbare ruimte en worden

	inrichtingsprincipes opgenomen, in de vorm van principeprofielen en deeluitwerkingen. Bovendien wordt de gewenste samenhang tussen gebouw en openbare ruimte vastgelegd. Er wordt ook ingegaan op de rol van kunst in de openbare ruimte. En wordt aangegeven op welke wijze tijdelijke inrichting en gebruik een rol kan spelen in het gebied. Voorkomende gebiedsontwikkelingen worden aan dit beeldkwaliteitsplan getoetst. Voor het RKT (Ruimtelijk Kwaliteit Team) Stationsdistrict en voor het AON (Adviescommissie Omgevingskwaliteit Nijmegen) is het beeldkwaliteitsplan het vastgelegde kader om ontwikkelingen te beoordelen.
Gewenst resultaat	Om te komen tot het Beeldkwaliteitsplan worden de deelgebieden bepaald en worden per deelgebied de regels beschreven. Alle regels zullen waar mogelijk beschreven worden in de vorm van 'te bereiken doelen'. Deze doelen kunnen vaak op meerdere manieren worden gerealiseerd. Het geeft ruimte voor intelligente interpretatie door architecten en ontwikkelaars. Het gewenste resultaat is een helder en aantrekkelijk vormgegeven document dat zowel inspiraties omvat als heldere regels voor bebouwing en inrichting.
Bijdrage aan doelen gebiedsvisie	○ Onderdeel verbrede centrum ○ Hoogwaardige ov-knoop ✓ Openbare ruimte voor verbinding en verblijven ✓ Erfgoed en landschap als identiteitsdragers ○ Toekomstbestendig gebied
Uitgangspunten en randvoorwaarden	• Het beeldkwaliteitsplan is een uitwerking van de Gebiedsvisie Stationsdistrict. Het beeldkwaliteitsplan moet gezien worden als een gebiedsgerichte actualisatie van een specifiek deel van de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit (welstandsnota van de gemeente Nijmegen), en wordt daarom door de Raad vastgesteld. Daarna zal een wijziging van het omgevingsplan worden voorbereid. • Specifiek voor de centrumzijde van het station geldt aanvullend het in 2020 opgestelde Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) station Nijmegen en omgeving (in opdracht van ProRail mede namens de gemeente Nijmegen, de provincie Gelderland, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester). • Zowel de landschappelijke als de cultuurhistorische en erfgoedwaarden vormen inspiratie en vertrekpunt voor de gewenste beeldkwaliteit van de gebouwen, de inrichting van de percelen en het ontwerp van de openbare ruimte. De bescherming van de stadgezichten De 19de -eeuwse Stadsuitleg en Benedenstad is hierbij randvoorwaardelijk. Hiervoor zijn regels opgenomen in bovengenoemde beeldkwaliteitskaders. • In het beeldkwaliteitsplan besteden we aandacht aan de gewenste uitwerking van bouwvolumes, de gewenste inrichting van de openbare ruimte, actieve plinten, ruimte voor ontmoeting en een goed microklimaat, passend bij de doelen uit de gebiedsvisie.
Participatie	Het Ruimtelijke Kwaliteitsteam (RKT) én de Adviescommissie Omgevingskwaliteit Nijmegen (AON) worden geraadpleegd. Daarnaast wordt nog bekeken welke andere stakeholders geïnformeerd kunnen worden.
Organisatie	Het beeldkwaliteitsplan wordt opgesteld door een klein productieteam van stedenbouwkundigen, landschapsarchitect en een tekenaar. Inhoudelijk zal worden afgestemd met alle relevante beleidsdisciplines zoals erfgoed & monumenten, mobiliteit, duurzaamheid en stadsbeheer.

	Het product zal verschillende keren worden ingebracht, ter verrijking, en ter beoordeling bij het RKT. Na afronding zal het product ook worden neergelegd bij het AON.
Planning	• Q3 2025: oplevering concept BKP • Q1-2 2026: vaststelling BKP door raad
Risico's	Geen.

4.4.3 Visie op de ondergrond

Projectomschrijving	Het stationsgebied kent een hoge dichtheid aan kabels en leidingen, terwijl de beschikbare ruimte in de ondergrond beperkt is. Daarnaast moet het bestaande riool worden omgelegd en het warmtenet worden ingepast, inclusief een (bovengrondse) hulpwarmtecentrale. Dit vindt plaats in een context waarin ook bovengrondse ontwerpambities gelden, zoals intensievere bebouwing, vergroening en de toepassing van klimaatadaptieve maatregelen, die ook ondergronds consequenties hebben. Deze combinatie van opgaven leidt tot een aanzienlijke druk op de beschikbare ruimte in de ondergrond. Daarbij sluit het huidige gemeentelijke beleid voor kabels en leidingen – daterend uit 2012 – niet meer aan bij de nieuwe opgaven en de kaders van de Omgevingswet. Beleidsafstemming, actualisatie van afspraken en een integrale benadering van ondergrondse en bovengrondse belangen zijn daarom noodzakelijk om tot een toekomstbestendige inrichting van het stationsgebied te komen.
Gewenst resultaat	Een integraal, toekomstbestendig en uitvoerbaar plan voor de ordening en aanleg van kabels, leidingen en het warmtenet in het stationsgebied van Nijmegen. Dit omvat: • Het waarborgen van een efficiënte en veilige benutting van de ondergrondse ruimte, rekening houdend met bovengrondse ontwerpambities, klimaatadaptieve maatregelen en lopende - en toekomstige ontwikkelingen. • Het coördineren van vergunningprocedures en beleidsafstemming, inclusief de vertaling van verouderd gemeentelijk beleid naar de kaders van de Omgevingswet. • Het voorkomen van conflicten tussen ondergrondse infrastructuur, bovengrondse functies en beleidsdoelen, door middel van integraal ontwerp en strategische planning.
Bijdrage aan doelen gebiedsvisie	○ Onderdeel verbrede centrum ○ Hoogwaardige ov-knoop ✓ Openbare ruimte voor verbinding en verblijven ✓ Erfgoed en landschap als identiteitsdragers ✓ Toekomstbestendig gebied
Uitgangspunten en randvoorwaarden	De op te stellen visie op de ondergrond voldoet aan de volgende randvoorwaarden: • Vergunningencoördinatie • Ambities en strategische kaders vertaald naar ruimtelijke en technische randvoorwaarden • Integraal tracéontwerp voor kabels, leidingen en warmtenet, afgestemd op bovengrondse plannen • Aandacht voor archeologische waarden • Duidelijkheid over knelpunten/beperkingen in beschikbare ruimte

	• Afwegingskader hoe om te gaan met (behoud en/of aanplant van) bomen boven kabels en leidingen • Controleren van ontwerpen op conflicten • Toekomstbestendig ontwerp met flexibiliteit voor toekomstige aanpassingen • Opstellen gefaseerd meerjarenplan voor herordening en aanleg van kabels en leidingen
Participatie	De projectleider kabels en leidingen werkt intensief samen met interne partners en externe stakeholders – zoals grondeigenaren, ontwikkelaars en nutsbedrijven. Participatie met omwonenden en andere belanghebbenden vindt plaats tijdens de voorbereiding en realisatie van individuele projecten.
Organisatie	Om het opstellen van een plan gestructureerd en integraal te laten verlopen, stellen het MT Stationsgebied en het MT Stadsbeheer en het team Opgave energietransitie gezamenlijk een projectleider aan voor kabels en leidingen. Deze projectleider krijgt een centrale rol in de K&L vergunningencoördinatie, de inventarisatie van de ondergrond, het formuleren van ambities en het maken van een integraal ontwerp. Daarnaast draagt de projectleider zorg voor beleidsafstemming, conflictdetectie en het opstellen van een meerjarenplan voor een toekomstbestendige inrichting van de ondergrond.
Planning	• Q1 2026: oplevering plan van aanpak • Q4 2026: vaststelling visie op de ondergrond
Risico's	Deze aanpak is een risicobeheersingsmaatregel voor het warmtenet. Een goed integraal ontwerp van de ondergrond is essentieel voor het slagen van het warmteleidingproject en maakt het mogelijk om tijdig acties te ondernemen voor noodzakelijke omleggingen, in overeenstemming met de geldende verordeningen en afspraken met kabel- en leidingbedrijven.

5. Uitvoering projecten

5.1 Inleiding

De metamorfose van het Nijmeegse Stationsdistrict is een omvangrijke gebiedsontwikkeling waar veel partijen bij betrokken zijn en die veel belangen raakt. De eerste stappen zijn al gezet, maar er is nog veel werk aan de winkel. Om van visie tot realisatie te komen, is een aantal ingrepen in de openbare ruimte en infrastructuur van belang. Hierbij is de gemeente het meest aan zet, samen met partners als ProRail, NS, de andere vervoerders en Provincie en Rijk.

Grote delen van het Stationsdistrict zijn daarnaast in handen van andere grondeigenaren dan de gemeente. Een aantal vastgoedontwikkelingen is al in gang gezet, een aantal bevindt zich nog in de voorbereidingsfase en een aantal is nog niet verder dan een eerste idee.

In dit hoofdstuk benoemen we de verschillende projectlocaties, zowel in de openbare ruimte als in het vastgoed. In paragraaf 5.2 benoemen we kort de ontwikkelingen die al in gang zijn gezet (de lopende projecten). Hieronder vallen zowel projecten die zich in de realisatiefase bevinden als projecten waarvan de uitvoering nog moet starten maar waarvoor al wel een ruimtelijke procedure is doorlopen en/of concrete (financiële) afspraken zijn gemaakt. We volstaan in dit omgevingsprogramma met een korte toelichting op deze lopende projecten. In het Meerjarenperspectief grondexploitaties (MPG) en de jaarlijkse tussenrapportage gebiedsontwikkelingen wordt immers ook ingegaan op de stand van zaken.

In paragraaf 5.3 gaan we vervolgens uitgebreider in op de geplande nieuwe projecten waarmee we in de periode 2025-2027 aan de slag zijn of gaan. Hiermee geven we verdere uitwerking en invulling aan de doelen, ruimtelijke scenario's en ingrepen zoals deze op hoofdlijnen al zijn benoemd in de gebiedsvisie.

Bij de uitwerking van de geplande nieuwe projecten in 2025-2027 in projectvoorstellen volgen we een vaste opbouw, bestaande uit:

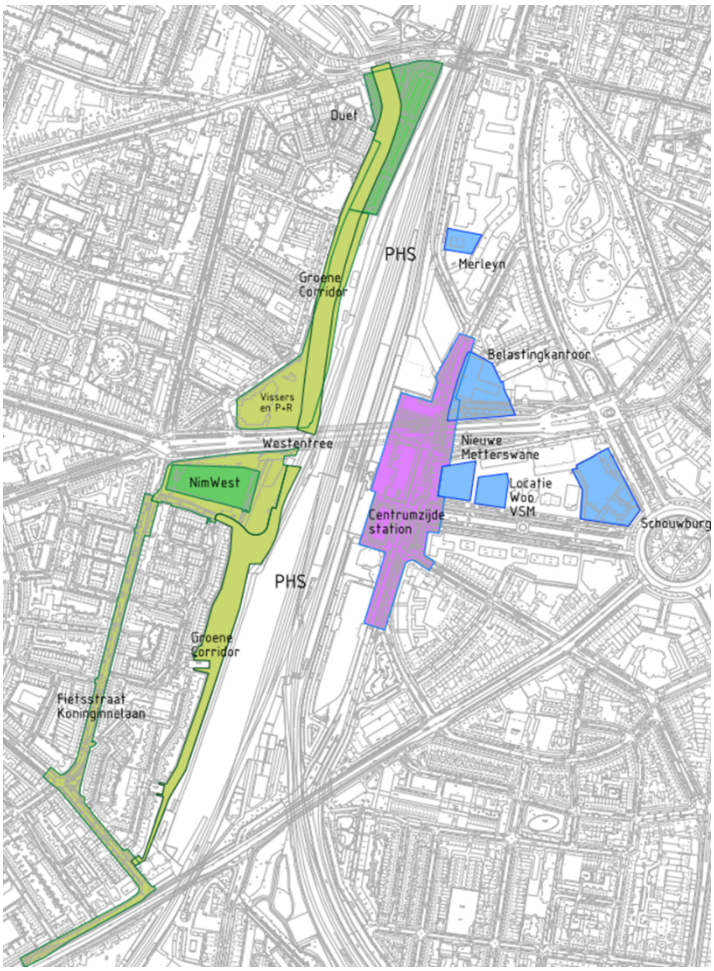
- Projectomschrijving
- Gewenst resultaat (indicatief programma)
- Bijdrage aan doelen gebiedsvisie
- Projectgebied
- Impressie /voorbeelduitwerking
- Uitgangspunten en randvoorwaarden
- Participatie
- Organisatie
- Planning
- Risico's

Aanvullend worden in de gebiedsvisie nog enkele projecten genoemd die op dit moment nog niet concreet zijn uitgewerkt en waarmee we waarschijnlijk pas na 2027 starten. In paragraaf 5.4 wordt hiervan een korte doorkijk gegeven. Zoals eerder aangegeven, beschouwen we dit omgevingsprogramma als een dynamisch document. Zodra er nieuwe projectvoorstellen worden opgesteld, nemen we deze mee bij de eerstvolgende actualisatie.

5.2 Lopende Projecten

5.2.1 Algemeen

In de huidige gebiedsexploitatie zijn de volgende lopende projecten opgenomen:



Afbeelding 5.2 Overzichtskaart lopende projecten

In onderstaande paragrafen worden deze projecten kort toegelicht.

5.2.2 PHS en Westentree

Aan de westzijde van het spoor wordt gewerkt aan de Westentree. Hiermee krijgt de westzijde van de stad een eigen entree van het station, met een aantrekkelijk groen voorplein, een gebouwde fietsenstalling met ongeveer 3.000 plekken en met spoorse voorzieningen zoals een Kiss&Ride en een taxistandplaats. De start van de bouw staat gepland voor september 2025 en duurt ongeveer 2 jaar. Tijdens de bouw van de Westentree is in één van de tunnelbuizen een tijdelijke fietsenstalling in gebruik met een capaciteit van 1.250 fietsen.



Afbeelding 5.2.1 Impressie Westentree (Office Winhov)

5.2.3 Nieuw Metterswane

Op dit moment vindt de bouw van Nieuw Metterswane plaats aan het Stationsplein 13, recht tegenover de ingang van het Centraal Station. Het ‘oude’ Metterswane werd in 2019 gesloopt. Het betreft een ontwikkeling van KondorWessels Projecten (KWP).

Het nieuwe gebouw wordt een complex met verschillende hoogtes tot maximaal 23 etages (ca. 70 meter hoog) met een 2-laags ondergrondse parkeergarage, ca. 1.600 m2 commerciële ruimte op de begane grond (waaronder een supermarkt), ca. 1.000 m2 kantoorruimte op de eerste verdieping en in totaal 276 appartementen op de verdiepingen. Hiervan worden 104 appartementen te koop aangeboden. Volgens planning zal het gebouw in Q2 2027 opgeleverd worden. Achter het gebouw wordt een nieuwe verbindingsweg (Achter Metterswane) aangelegd tussen de Van Schaeck Mathonsingel en de Burgemeester Hustinxstraat. Ook de openbare ruimte rondom Metterswane wordt ingericht.



Afbeelding 5.2.2 Impressie Het nieuwe Metterswane (KondorWessels Projecten)

5.2.4 Locatie Woo Van Schaeck Mathonsingel

Dit betreft het braakliggende perceel achter Nieuw Metterswane, waar in het verleden een Chinees restaurant was gevestigd. Met de projectontwikkelaar voeren we op dit moment gesprekken over een mogelijke herinvulling van de locatie met woningbouw. Er wordt gedacht aan een indicatief programma van ca. 100 appartementen. In de plint komen woonwerk/atelierwoningen. Het conceptprogramma voor deze locatie bestaat uit 70% betaalbaar (waarvan 3578% goedkoop) en 30% vrije sector woningen.

Over het stedenbouwkundig ontwerp vindt op dit moment nog afstemming plaats. Belangrijke uitgangspunten zijn dat de nieuwbouw qua volume, positie, architectuur en uitstraling past binnen de omgeving en de beschermde status van het gebied (de Van Schaeck Mathonsingel als onderdeel van de 19de eeuwse stadsuitleg). De nieuwbouw moet een goede overgang maken van de monumentale 19d - eeuwse villa's ten oosten naar de massa van Nieuw Metterswane. Het mag volledig vrij staan waarbij sprake is van een groene voortuin. De nieuwbouw is duidelijk georiënteerd naar de Van Schaeck Mathonsingel en is rondom gedifferentieerd; de nieuwbouw heeft een representatieve voorzijde, ondergeschikte zijkanten en een wat informelere achterzijde.

Het betreft een particulier initiatief. De gemeente heeft een coördinerende rol en stelt de gemeentelijke randvoorwaarden aan de ontwikkeling. Hiervoor is een projectteam samengesteld. Er moeten nog definitieve afspraken worden gemaakt. Volgens planning zullen we eind 2025 een programma van eisen vaststellen, zodat de ruimtelijke procedure in 2026 kan worden opgestart. De gemeente is verantwoordelijk voor het programma van eisen en de ruimtelijke procedure. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het ontwerp, de participatie rond het project en de uitvoering.

5.2.5 Schouwburg

De Stadsschouwburg wordt gerenoveerd. Het monumentale pand wordt van binnen en buiten gerestaureerd, verduurzaamd en beter toegankelijk gemaakt. Het pand wordt gastvrijer gemaakt voor artiesten en publiek. De hoofdingang aan de Nassausingel wordt opgeknapt en er komt een nieuwe ingang aan de Van Schaeck Mathonsingel. Het Theatercafé en de foyer worden een ‘public space’: een plek waar je ook overdag kunt ontmoeten, werken of repeteren. Ook de buitenruimte wordt aangepakt met meer groen, fietsenstallingen en zitplekken.



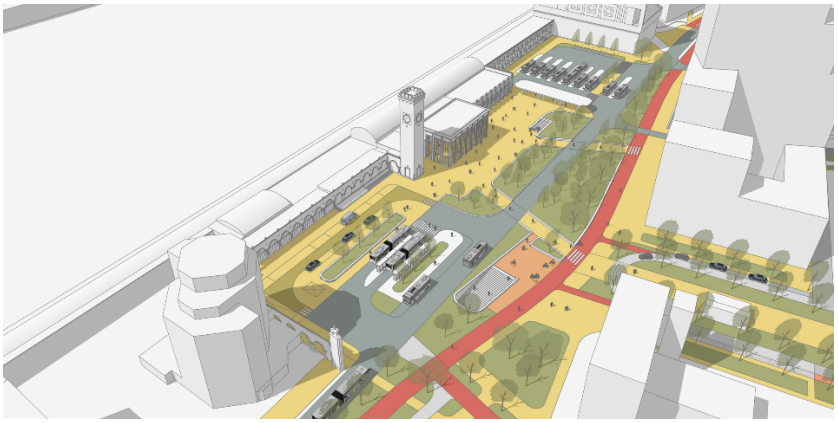
Afbeelding 5.2.4 Impressie vernieuwde schouwburg (Diederendirrix)

De voorbereidingen van de renovatie zijn inmiddels gestart.

5.2.6 Centrumzijde station

Eind 2020 is in het kader van Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO-MIRT) de ambitie uitgesproken om aan de centrumzijde de innovatieve OV-hub van de toekomst te realiseren. Na een periode van gezamenlijk onderzoek met de partners (I&W, Provincie, NS, ProRail) en ontwerp is zomer 2024 het rapport verkenning centrumzijde station Nijmegen opgeleverd waarin het voorkeursalternatief wordt omschreven. Aangezien de raming van het voorkeursalternatief nog niet paste binnen het beschikbare budget en er aanmerkingen waren op governance en samenwerking voor het vervolg, is van november 2024 – juni 2025 een verbeterplan opgesteld voor deze onderdelen. Daarmee is het resultaat van de verkenningsfase centrumzijde station Nijmegen nu wel klaar voor een voorkeursbesluit in het BO-MIRT van november 2025.

Het voorkeursalternatief omvat de aanleg van een doorgaande noord-zuid fietsroute op maaiveld niveau. Het integreren van negen busperrons op het noordelijke plein naast Doornroosje en drie busperrons voor bussen richting de campus op het zuidelijke plein naast het Mercure hotel. Een ondergrondse fietsenstalling met een capaciteit van circa 7.000 fietsen, met daarop een bodempakket dat mogelijkheden biedt voor vergroening. Naar het centrum komen twee dominante looproutes, via de Van Schaeck Mathonsingel en de Burgemeester Hustinxstraat met de nieuwe stationshal als ankerpunt voor de oriëntatie van de reiziger in het gebied. De hal krijgt een centrale loopverbinding die optimaal aansluit op de nieuwe trap en perrontunnel die vanuit het project PHS Nijmegen wordt gerealiseerd.



Afbeelding 5.2.5 Vogelvluchtperspectief voorkeursalternatief (Ziegler Brandenhorst)

Met het BO-MIRT sluiten partijen een samenwerkingsovereenkomst voor de planfase tot en met de realisatiefase, waarin afspraken over governance en projectbeheersing worden vastgelegd. De governance betreft alle betrokken partijen Rijk, de Provincie Gelderland, de gemeente Nijmegen, NS en ProRail. Daarbinnen wordt een ‘projectorganisatie’ ingericht om het project gerealiseerd te krijgen, die wordt gevormd door de gemeente, Prorail en NS. Partijen stellen tevens een bestuurlijk overleg in, met vertegenwoordigers van alle betrokken partijen. In de planfase wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt in een voorlopig ontwerp waarbij tevens zal worden onderzocht of optimalisaties en verbeteringen mogelijk zijn. Hiermee sluiten we aan bij de oproep van de raad om te streven naar een hogere ambitie op het gebied van leefkwaliteit, programma, klimaat en mobiliteit (zie motie Geen zesje voor ons stationsgebied) en meer aandacht voor sociaal veilige en toegankelijke looproutes, oversteekpunten en fietsenstallingen (zie motie Ons station, de toegang tot centrum en stad). Verbeterpunten kunnen bij akkoord van alle partners via een gemeentelijke bijbestelling ingebracht worden. Een dergelijke bijbestellingsprocedure is mogelijk gemaakt in bovengenoemde samenwerkingsovereenkomst. Verwachte start realisatie is in 2029 en zal tot 2032 duren. Vooruitlopend hierop is het kruispunt op het Stationsplein naar de Van Schaeck Mathonsingel tijdelijk heringericht om de veiligheid en toegankelijkheid te verbeteren.

5.2.7 Belastingkantoor

Dit betreft het voormalige Belastingkantoor aan de Stieltjesstraat, dat momenteel tijdelijk in gebruik is door het COA, Binder en verschillende kleinere gebruikers. De gemeente is na jaren onderhandeling met het Rijksvastgoedbedrijf juli 2025 tot overeenstemming gekomen over de aankoop van dit pand, bedoeld voor herontwikkeling. Deze vastgoedontwikkeling wordt als gebiedsontwikkeling integraal opgepakt in samenhang met de herstructurering van de Tunnelweg wat een nieuw project is. Zie verder onder 4.3.1.

5.2.8 Merleyn

Poppodium Merleyn gaat verplaatsen vanuit de Hertogstraat naar de plek van het voormalige waterpompstation aan de Nieuwe Marktstraat. De zaal zal ruimte bieden aan zo'n 250 bezoekers. Het bestemmingsplan hiervoor is in 2023 vastgesteld door de gemeenteraad. Tegen dit besluit loopt nog een beroepsprocedure bij de Raad van State. Pas daarna kan het vergunningentraject en de realisatie gaan starten.

5.2.9 NimWest

Naast de Westentree, op de voormalige UWV-locatie ontwikkelt NEOO in opdracht van Van Herk Groep het wooncomplex NimWest (ca. 70 meter hoog) met een stedelijke mix van functies: 452 woningen, 154 studenten short-stay appartementen, commerciële ruimten voor horeca aan het plein en kleine detailhandelsruimten aan de Tunnelweg). Het betreft alleen huurwoningen, in een mix van studentenwoningen, middel dure huur, sociale huur en vrije sector, waarvan tweederde in het betaalbare segment. Met de eigenaar hebben we een anterieure overeenkomst gesloten waarmee het kostenverhaal is verzekerd. In juni 2025 tekenden opdrachtgever Van Herk Groep en Koopmans Bouwgroep de aannemingsovereenkomst. De bouw is 1 september 2025 officieel gestart in aanwezigheid van minister Keijzer, de oplevering is medio 2028 gepland.



Afbeelding 5.2.8 Impressie NimWest (NEEO)

5.2.10 Locaties Vissers en P+R

In de gebiedsvisie zijn de kaders voor de ontwikkeling geschetst. Er wordt uitgegaan van transformatie van de bestaande bebouwing met mogelijkheid tot optopping, of van nieuwbouw, ingepast in het groen, tot een hoogte die past bij het Stationsdistrict (richtlijn 40 m). Bijbehorend programma bestaat uit een nader te bepalen mix van wonen-werken-voorzieningen. Andere beleidsmatige uitgangspunten hebben betrekking op duurzaamheid en klimaatadaptatie. Aandachtspunt is de inrichting van de aangrenzende openbare ruimte dat onderdeel wordt van de Groene Corridor.

De uitgangspunten worden verder uitgewerkt als de volgende stap in de ontwikkeling kan worden gemaakt. Voor de locatie Vissers geldt dat de kavel waarschijnlijk wordt verkocht aan een projectontwikkelaar. De ontwikkeling zou dan in 2026 kunnen starten. Het naastgelegen P+R terrein is eigendom van NS. Deze heeft aangegeven het terrein de komende jaren nog te willen behouden als parkeerterrein, en de ontwikkeling na de oplevering van de Westentree in 2028 weer op te pakken.

5.2.11 Duet

Op de locatie van parkeerterrein Oude Stad bij de Hezelpoort komt een bijzondere woontoren. Ontwikkelaar VanWonen gaat deze woontoren realiseren. In totaal komen er 430 appartementen, waarvan 211 in het betaalbare segment en ca. 1.200 m2 bvo aan commerciële voorzieningen. Woningbouwcorporaties Portaal en SSH& nemen respectievelijk 91 en 40 woningen af. Daarbij komt een parkeergarage voor de stad met 573 auto- en ca. 300 fietsparkeerplaatsen. Het complex (ca. 120 meter hoog) krijgt de naam Duet, verwijzend naar het ontwerp van het gebouw met twee torens. Naar verwachting kan de bouw in Q4 2026 starten. De bouwtijd duurt ongeveer drie jaar.



Afbeelding 5.2.10 Impressie Duet (VanWonen)

De inrichting van de openbare ruimte rondom Duet en de Hezelpoortgarage is onderdeel van de planuitwerking waaraan de geselecteerde ontwikkelaar in overleg met de gemeente werkt. Hierbij wordt ook onderzocht of de parkeerplaatsen die plaats moeten maken voor de bouw van Duet, tijdelijk elders gecompenseerd kunnen worden en hoe verkeerskundige knelpunten bij de Voorstadslaan kunnen worden aangepakt.

5.2.12 Infrastructuur en openbare ruimte Westerkwartier

In het Westerkwartier zijn en worden meerdere infrastructurele en openbare ruimte uitgevoerd in aansluiting op de vastgoedontwikkelingen. Doel van deze projecten is verbetering van de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers en verbetering van de leefbaarheid voor omwonenden. De afgelopen jaren zijn de reconstructie van de Vijfknoop en de aanleg van de fietsstraat Krayenhofflaan afgerond. De komende jaren wordt gewerkt aan de groene corridor en de fietsstraat Koninginnelaan.

Groene Corridor
De Groene Corridor is van oorsprong een bewonersinitiatief dat van Waal tot bos loopt en door de gemeente Nijmegen is omarmd. In de gebiedsvisie is de Groene Corridor een langgerekte parkzone, parallel aan het spoor, die een impuls geeft aan de ontwikkeling van de stationsomgeving en aangrenzende woonbuurten. Onderdeel van de opgave voor het Stationsdistrict is zowel het mogelijk maken van de (stap voor stap) uitwerking en aanleg van de Groene Corridor binnen het Stationsdistrict als zorgen voor een goede aansluiting met het andere deel.

Met de Nieuwe Westentree ontstaat het eerste deel van een nieuwe wandelroute door het park van en naar het station. De komende tijd wordt gewerkt aan een ontwikkelstrategie voor de rest van de Groene Corridor in het Stationsdistrict. Daarin wordt beschreven wat de uitgangspunten zijn voor de verdere uitwerking van de ambitie tot een realiseerbaar plan (ontwerp, uitvoering, beheer, financiën), gegeven de specifieke context waarin de Groene Corridor moet worden gerealiseerd. Het gaat dan bijvoorbeeld over aangrenzende projecten als Duet, Vissers en de P+R. Daarbij is niet alle grond eigendom van de gemeente. Na het vaststellen van de ontwikkelstrategie door het college van B&W eind 2026, wordt gestart met de uitvoering ervan. Dat resulteert onder andere in een of meerdere deelontwerpen, een beheerplan en zo mogelijk aankoop van gronden van derden. Uitvoering is voorzien in 2028.

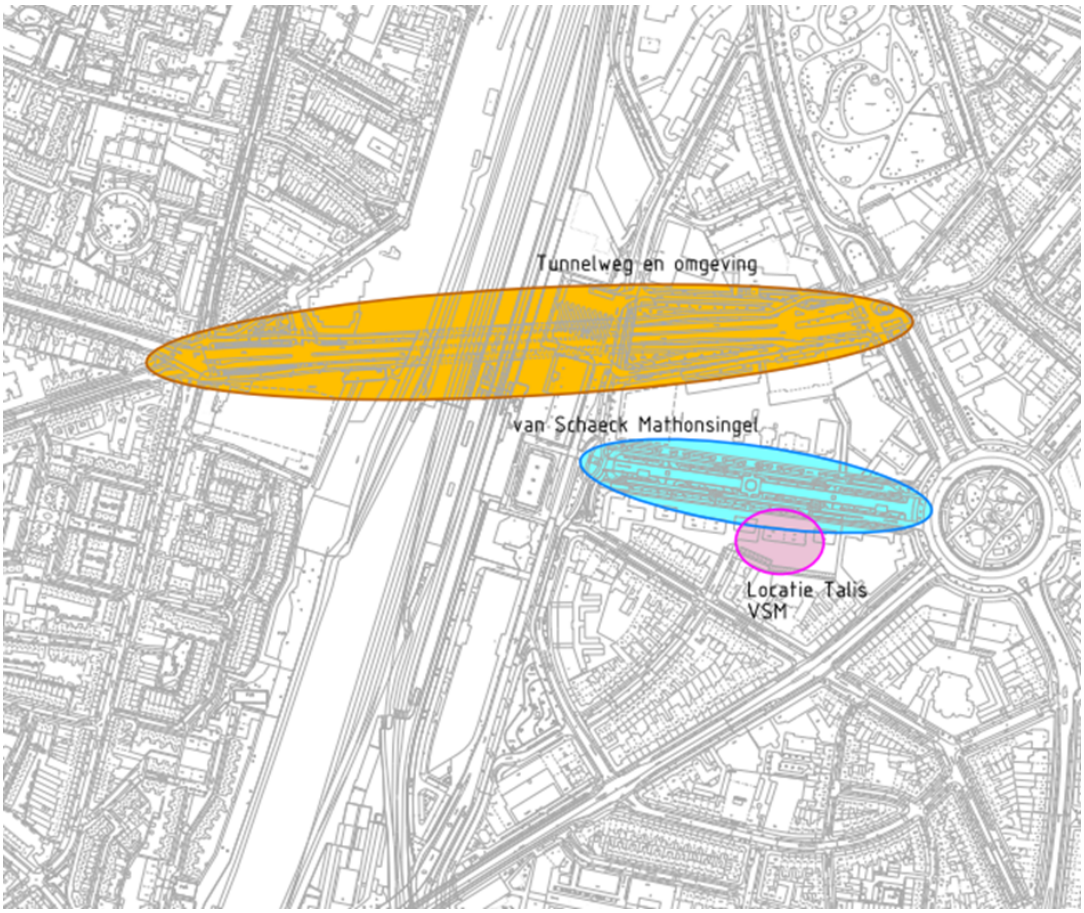
Bij bovenstaande uitwerking houden we rekening met:
- Het BOSS kader, bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten, omdat het belangrijk is dat iedereen in de stad kan sporten en bewegen en gezond en actief kan leven. De Groene Corridor wordt een omgeving die daarvoor bij uitstek mogelijkheden biedt.
- Het biodiversiteitsplan van de gemeente van 2021, waarin de Groene Corridor wordt gezien als een belangrijke verbinding in het natuurnetwerk van de stad.
- Het landschapsplan van ProRail behorende bij PHS Nijmegen waarin is aangegeven dat het vanuit biodiversiteit wenselijk is om een zo lang mogelijk doorlopende verbinding te maken langs het spoor.
- Het Beeldkwaliteitsplan dat momenteel wordt opgesteld. Daarin wordt het ontwerpkader opgenomen voor de Groene Corridor wat een belangrijke basis is voor de Ontwikkelstrategie.
- Participatie, die voor het zuidelijk deel van de Groene Corridor al wordt georganiseerd. Ten behoeve van de ontwikkelstrategie wordt een overkoepelend participatieplan opgesteld, zodat omwonenden waar mogelijk worden betrokken bij de uitwerking.
- Daarnaast is eenduidige communicatie over de gehele Groene Corridor, dus ook het deel buiten het Stationsdistrict, belangrijk. Daartoe wordt een communicatieplan gemaakt in samenspraak met de collega's van het andere deel.

Aanleg nieuwe snelfietsroute Koninginnelaan
In 2025 wordt de Koninginnelaan heringericht tot fietsstraat als onderdeel van de snelfietsroute Dukenburg-Centrum en als toegang tot de nieuwe Westentree van het Station. Het ontwerp is met de buurt gedeeld en een klankbordgroep werkt samen met de gemeente aan verdere optimalisatie van het definitieve ontwerp. Daarnaast wordt momenteel onderzocht hoe noodzakelijk werkzaamheden van Liander aan het energienet optimaal gecombineerd kunnen worden met de aanleg van de fietsstraat, met oog voor bereikbaarheid en groen.

5.3 Nieuwe Projecten 2025-2027

5.3.1 Algemeen

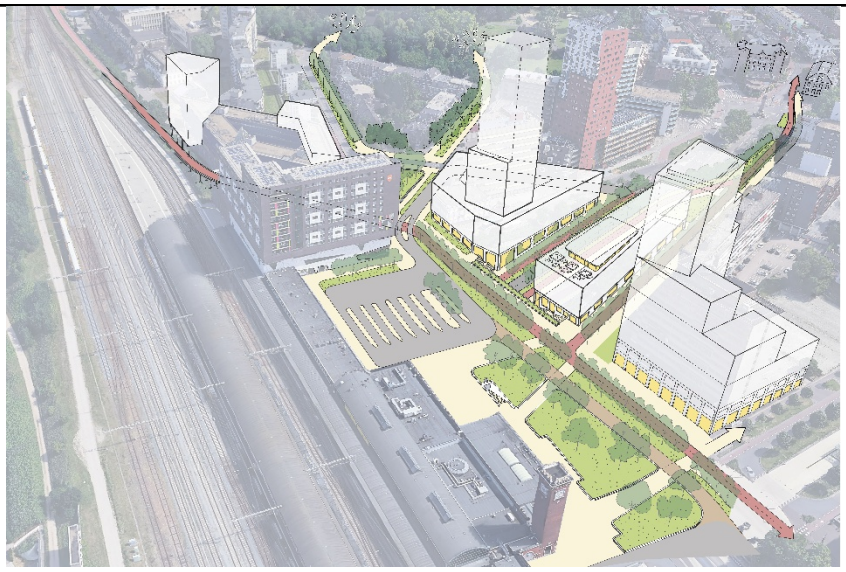
In de gebiedsvisie zijn, naast de lopende projecten, ook enkele ruimtelijke ingrepen benoemd die nog geen onderdeel uitmaken van de huidige gebiedsexploitatie. Hieronder wordt omschreven aan welke (deels) nieuwe projecten we de komende jaren gaan werken.



Afbeelding 5.3 Overzicht nieuwe projecten

5.3.2 Belastingkantoor, Tunnelweg en omgeving	
Projectomschrijving	Deze ontwikkeling bestaat uit de herontwikkeling van het recent verworven vm. Belastingkantoor (zie paragraaf 5.2.6) in combinatie met de herstructurering van de Tunnelweg. Op de locatie van het vm. Belastingkantoor wordt ingezet op de realisatie van een multifunctioneel gebouw dat ruimte biedt aan wonen, werken en voorzieningen, als tegenhanger van het nabijgelegen Metterswane. Het beoogde gebouw moet alzijdig zijn en zorgvuldig aansluiten op de bestaande stedelijke context. Afhankelijk van de beschikbare subsidiemogelijkheden zal realisatie plaatsvinden vóór 2030 of uiterlijk 2035. Deze ontwikkeling vereist een herziening van het gemengde programma en een actualisatie van de gebiedsexploitatie voor dit deel van het Stationsdistrict. De herstructurering van de Tunnelweg betreft de transformatie van een 4-baans binnenstedelijke autoroute plus ventwegen, naar een stadsstraat, met aangrenzende bebouwing en levendigheid op straatniveau. Hiervoor worden twee scenario's onderzocht in relatie tot de auto- bereikbaarheid van de binnenstad en de verplaatsing van de

	bestaande busbuffers op de Spoorstraat en Burgemeester Hustinxstraat naar een andere locatie. Een belangrijk vertrekpunt voor de scenario's is verkeersonderzoek naar mogelijke gevolgen van aanpassingen in de verkeersinfrastructuur. De herontwikkeling van het vm. Belastingkantoor en de herinrichting van de Tunnelweg raken elkaar fysiek en functioneel. Door besluitvorming over beide trajecten gelijktijdig te laten plaatsvinden, ontstaat de mogelijkheid om de overgang tussen gebouw en straat zorgvuldig vorm te geven. Dit vraagt om een integrale benadering waarbij stedenbouwkundige kwaliteit, mobiliteit, programmatische invulling en fasering op elkaar worden afgestemd. De complexiteit van het project zit in de veelheid aan disciplines die samenkomen, de tijdslijnen en de afhankelijkheid van (externe) factoren zoals subsidies en beleidskeuzes. Daarnaast zijn meerdere stakeholders betrokken, waaronder de gemeente, vastgoedeigenaren, ontwikkelaars, bewoners en vervoersorganisaties.
Gewenst resultaat	Uitwerking en beoordeling van scenario's voor de Tunnelweg, zodat een keuze voor een voorkeursscenario voor de integrale gebiedsontwikkeling Tunnelweg en omgeving ter besluitvorming kan worden voorgelegd aan de gemeenteraad, zodat de haalbaarheidsfase kan starten voor de uiteindelijke: • Gemengde vastgoedontwikkeling (wonen-werken-voorzieningen) ter plaatse van het vm. Belastingkantoor en afhankelijk van de variant ook de extra vastgoedontwikkeling aan de Burgemeester Hustinxstraat • Herstructurering van de Tunnelweg en herinrichting van de openbare ruimte rondom deze vastgoedontwikkeling, met meer ruimte voor voetgangers en groen.
Bijdrage aan doelen gebiedsvisie	✓ Onderdeel verbrede centrum ○ Hoogwaardige ov-knoop ✓ Openbare ruimte voor verbinding en verblijven ○ Erfgoed en landschap als identiteitsdragers ✓ Toekomstbestendig gebied
Projectgebied	Onderdeel van het project zijn: • Locatie vm. Belastingkantoor • Tunnelweg, van Vijfknoop tot Quackplein, inclusief de tunnelbuizen • Vredestraat • Stieltjesstraat (t/m t-splitsing Vredestraat) • Spoorstraat • Burgemeester Hustinxstraat
Impressie	

	 *Impressie Tunnelweg e.o. (Ziegler Brandenhorst)*
Uitgangspunten en randvoorwaarden	• Een belangrijk vertrekpunt voor deze ontwikkeling is een verkeersonderzoek. Het doel van dit onderzoek is om inzichtelijk te maken wat de verkeerskundige effecten zijn de aanpassing van het wegprofiel van de Tunnelweg en welke maatregelen nodig zijn om deze aanpassing op een beheersbare manier mogelijk te maken. Het onderzoek bestaat hoofdzakelijk uit een vergelijking tussen de nulsituatie en de planvariant. De nulsituatie is de inrichting zoals vastgelegd in het ontwerp Vijfknoop-Tunnelweg. Dit is de situatie die in de zomer van 2024 is gerealiseerd, waarbij alle vier de onderdoorgangen beschikbaar zijn voor verkeer. De planvariant is de variant zoals opgenomen in de Gebiedsvisie, waarbij drie onderdoorgangen beschikbaar zijn. De conclusies van het onderzoek moeten voldoende handvatten bieden voor het kunnen maken van een afweging over de reikwijdte van de herinrichting van de Tunnelweg en omgeving en hoe het gebied verder verkeerskundig in te richten. De resultaten van het onderzoek vormen tevens input voor mogelijke verkeerskundige maatregelen op de omliggende infrastructuur (Quackplein, Nassausingel). • We voegen gemengd programma toe, waarmee invulling wordt gegeven aan de beleidsdoelstellingen (woningbouw, economie en maatschappelijke ontwikkeling in nabijheid OV) en de gewenste verbreding van het centrum tot stand komt. • We verkleinen de negatieve impact van de Tunnelweg (zoals de barrièrewerking, geluidsoverlast en verkeersonveilige situaties) en zorgen voor een goede aansluiting op de Nieuwe Marktstraat en de projecten Centrumzijde, Westentree, Metterswane en de toekomstige ontwikkeling rond het Politiekantoor en de snelbinder. • Overige uitgangspunten en randvoorwaarden zijn: de Gebiedsvisie, de vastgestelde grondexploitatie Belastingkantoor en subsidie, ontwikkeling warmtenet , OV-visie.
Participatie	Voor dit deelproject wordt een participatie- en communicatieplan gemaakt in overleg met het omgevingsberaad centrumkant Stationsdistrict. Bij omwonenden en het hotel is de aanpak van de verkeers- en geluidsimpact van de Tunnelweg een lang gekoesterde wens. Bij andere belanghebbenden kan dit op weerstand stuiten, zie onder risico's.
Organisatie	Deelgebied Spoorkwartier onder leiding van een projectontwikkelaar, die kernteam en projectgroep Tunnelweg e.o. aanstuurt. Het kernteam richt

	zich op product- en besluitvorming. De projectgroep richt zich op inbreng voor - en toetsing van ontwerp, programma, budget, planning en participatie. Voor de begeleiding van het verkeersonderzoek is een separaat team samengesteld dat bestaat uit de projectmanager gebiedsontwikkeling, de beleidsadviseur mobiliteit voor het Stationsdistrict en een stedenbouwkundige.
Planning	Q3/Q4 2025 • Analyse huidige situatie • Ambitieweb speerpunten opstellen • Omgevingsberaad • Financiële kaders • Verkeerskundig onderzoek • Effectueren aankoop Belastingkantoor • Volumestudie • Mogelijk programma Q1/Q2 2026 • Uitwerking scenario's • Strategie marktbenadering • Berekening exploitatie Q3/Q4 2026 • Voorbereiden raadsbesluit ontwikkelscenario incl. investeringsbesluit en wijziging grondexploitatie
Risico's	De mogelijke vermindering van het aantal rijbanen van de Tunnelweg kan politiek en maatschappelijk gevoelig liggen. Ook kan er weerstand ontstaan bij professionele stakeholders zoals de hulpdiensten, de provincie en de vervoerder.

5.3.3 Locatie Talis Van Schaeck Mathonsingel

Projectomschrijving	Dit project betreft de vastgoedontwikkeling van twee appartementenblokken van woningcorporatie Talis aan de Van Schaeck Mathonsingel 1 t/m 43. Door Talis is eerder onderzocht of behoud en splitsing van de appartementen tot de mogelijkheden behoort. Splitsing is technisch gezien niet mogelijk omdat het portiekappartementen betreft. Het verbouwen van de appartementen brengt daarnaast hoge kosten met zich mee, gezien de huidige staat van onderhoud en de huidige lage energielabel (D). Talis geeft daarom de voorkeur aan sloop/nieuwbouw. Hierdoor ontstaan er ook meer mogelijkheden om extra appartementen toe te voegen (verdichten) die aansluiten bij de beoogde doelgroep (100% sociale huur).
Gewenst resultaat	• Er is een indicatief programma opgesteld waarin wordt uitgegaan van het realiseren van ca. 120 appartementen in het sociale huursegment. • Ruimte in de plint voor culturele voorzieningen. • Herstellen van een (voetgangers)verbinding via de Vondelstraat naar de Van Schaeck Mathonsingel.
Bijdrage aan doelen gebiedsvisie	✓ Onderdeel verbrede centrum ○ Hoogwaardige ov-knoop ○ Openbare ruimte voor verbinding en verblijven ✓ Erfgoed en landschap als identiteitsdragers ✓ Toekomstbestendig gebied

Projectgebied	Onderdeel van het project zijn: • Locatie appartementenblokken aan de Van Schaeck Mathonsingel 1 t/m 43.
Impressie	 *Impressie locatie Talis (DZH/Level of Detail Architecten)*
Uitgangspunten en randvoorwaarden	• De bebouwing sluit aan bij de karakteristiek en historie van de omgeving, de Van Schaeck Mathonsingel (onderdeel van beschermd gezicht De 19de eeuwse stadsuitleg). We handhaven de verspringende rooilijn (afwijking is maximaal 1,5 meter naar voren ten opzichte van de huidige rooilijn). We versterken de groene voortuinen. Verdichten vindt plaats in de tweede lijn. • Er wordt een gevarieerd aanbod aan appartementen ontwikkeld voor verschillende doelgroepen binnen het sociale huursegment, waaronder aandachtsgroepen. Bij het woonprogramma gelden de definities en voorwaarden bij de betaalbare prijssegmenten zoals deze zijn opgenomen in de Nijmeegse Woonagenda 2024-2029. • Ons mobiliteitsbeleid (Beleidsregels Parkeren 2025) biedt ruimte om op deze locatie een autovrij complex te realiseren. Dit betekent ook dat er moet worden voorzien in voldoende parkeermogelijkheden voor fietsen, deelauto's en elektrische deelbakfietsen. • We zetten in op vergroening, klimaatadaptief bouwen en een goed woon- en leefklimaat (o.a. aandacht voor een goede bezonning en het voorkomen van windhinder).
Participatie	Het initiatief voor participatie ligt in deze fase bij de initiatiefnemer Talis. In mei 20205 zijn de bewoners en de omgeving voor het eerst geïnformeerd. Daarnaast heeft Talis een participatieplan opgesteld.
Organisatie	Het betreft een particulier initiatief van Talis. De gemeente heeft een faciliterende rol. Hiervoor is een projectteam samengesteld.
Planning	• 2025: programma van eisen, planvoorbereiding en uitwerking ontwerp • 2026: investeringsbesluit Talis, anterieure overeenkomst, uitvoeren benodigde onderzoeken, doorlopen ruimtelijke procedure • 2027 e.v.: start realisatie
Risico's	Talis moet nog een investeringsbesluit nemen over de gewenste ontwikkeling. Het is mogelijk dat de ontwikkeling niet doorgaat of vertraging gaat oplopen. De omgeving kan acteren op de verdichting op deze locatie.

5.3.4 Herinrichting 19de eeuwse singels (Van Schaeck Mathonsingel)	
Projectomschrijving	Het Stationsdistrict ligt voor een deel in het Beschermd Stadsgezicht van de 19de eeuwse stadsuitleg. De unieke structuur van de monumentale singels en het Keizer Karelplein willen we herwaarderen en herstellen. Als eerste stap werken we aan de herinrichting van de Van Schaeck Mathonsingel. Aan deze singel vinden meerdere ontwikkelingen plaats (Metterwane, Talis, Woo, Schouwburg) en sluit aan op het Stationsplein.
Gewenst resultaat	Uitwerking van een inrichtingsplan gericht op het herstellen van het groene karakter en hiermee verhogen van de verblijfskwaliteit en de historische route naar de binnenstad. In het toekomstig profiel van de Van Schaeck Mathonsingel is er meer ruimte voor wandelaars aan de flanken. Auto's delen de rijbaan met fietsers en er zijn meer groene en actieve voortuinen. De middenruimte wordt beter benut: bijvoorbeeld een speelplek voor jonge kinderen, voor skaters, voor mobiele horeca /terras en voor kleinschalige evenementen.
Bijdrage aan doelen gebiedsvisie	○ Onderdeel verbrede centrum ✓ Hoogwaardige ov-knoop ✓ Openbare ruimte voor verbinding en verblijven ✓ Erfgoed en landschap als identiteitsdragers ✓ Toekomstbestendig gebied
Uitgangspunten en randvoorwaarden	• Het beeldkwaliteitsplan vormt belangrijke input voor de inrichting en vergroening van de singels. Ook het cultuurhistorisch onderzoek van Steenhuis-Meurs (oktober 2022) is een belangrijke inspiratiebron. • Herinrichting van de singels hangt sterk samen met de mobiliteitstransitie in het Stationsdistrict. De uitkomsten van het verkeersonderzoek en de keuze voor het ontwikkelscenario voor de Tunnelweg eo. (zie hierboven) hebben invloed op de verkeersstromen (met name op de Nassausingel-Quackplein) en daarmee ook de herinrichting van de singels. • Andere uitgangspunten zijn het handboek inrichting openbare ruimte (HIOR), het handboek toegankelijkheid en het BOSS kader (ruimte voor spelen en sporten).
Participatie	Voor dit deelproject wordt een participatie- en communicatieplan gemaakt in overleg met het omgevingsberaad centrumkant Stationsdistrict.
Organisatie	Er zal in Q1 2026 een projectteam worden opgestart.
Planning	• Q1 2026: Projectstartup • Q2 2026: Plan van aanpak, inkoopstrategie ontwerp • Q3 2026: Ambitieweb met speerpunten en programma van eisen • Q3 2026: selecteren ontwerpteam • Q1 2027: start ontwerpproces • Q3 2027: investeringskrediet realisatie • Q2 2028 e.v.: realisatie
Risico's	Aanpak van de Van Schaeck Mathonsingel kan politiek en maatschappelijk gevoelig liggen. Ook kan weerstand ontstaan bij professionele stakeholders zoals hulpdiensten.

5.4 Doorkijk 2027 e.v.

5.4.1 Algemeen

In de gebiedsvisie worden aanvullende ruimtelijke ingrepen vermeld waarvan de uitwerking en uitvoering pas op latere termijn zal starten. Het betreft de volgende projecten:

5.4.2 Herontwikkeling Politiekantoor, verplaatsing Snelbinder en herinrichting Nieuwe Marktstraat

Het is bekend dat de politie over enkele jaren gaat verhuizen naar de Tarweweg in Nijmegen, dit is op zijn vroegst in 2029. Wat er dan met het pand gebeurt, is nog niet bekend. Mogelijk dat de Snelbinder dan een nieuw beginpunt kan krijgen bij (de fietsenstalling van) Doornroosje. De Nieuwe Markstraat kan verblijfsvriendelijker en groener worden ingericht. Naar aanleiding van de motie Little green back is een parkeerdrukmeting uitgevoerd voor de Nieuwe Marktstraat. Hieruit blijkt dat in de straat ruimte is om parkeerplaatsen in te zetten voor groen. Dit wordt verder uitgewerkt bij de herinrichting van de Nieuwe Marktstraat en voor zover mogelijk in samenhang opgepakt met de realisatie van poppodium Merleyn op deze locatie.

5.4.3 Herinrichting Nassausingel en Keizer Karelplein

In paragraaf 5.3.3 wordt ingegaan op de plannen voor de herinrichting van de Van Schaeck Mathonsingel. In een later stadium kunnen ook de inrichting en uitstraling van de Nassausingel en het Keizer Karelplein worden verbeterd. Onderdeel hiervan is het opstellen van scenario's met daarbij de voor- en nadelen van het aanpassen van de infrastructuur. Hiervoor zullen eerst nog de nodige verkeerskundige onderzoeken en besluiten worden genomen waardoor de uitwerking van deze plannen nog enkele jaren op zich zal laten wachten.

5.4.4 Herinrichting Campusbaan en omgeving

Op de lange termijn willen we ook de ruimte bij de Campusbaan en de Van Diemerbroekstraat anders inrichten, zodat de verkeersveiligheid wordt verbeterd en er meer verblijfskwaliteit ontstaat. Deze ingrepen zullen pas na 2027 worden opgestart en zijn daarom nog niet verder uitgewerkt in dit omgevingsprogramma.

6. Financieel overzicht

Lopende beleidsuitwerking en projecten	Gebiedsexploitatie (grex en/of investeringen en/of subsidies)	Verwachte wijziging
Placemaking	In de gebiedsexploitatie zijn kosten voor placemaking opgenomen in een overall post en bij projecten.	Herziening gebiedsexploitatie vanwege hogere kosten door aansluiting bij beleid Nijmegen en gevraagde extra aandacht voor placemaking bij besluitvorming over actualisatie omgevingsvisie.
BLVC kader	In de gebiedsexploitatie zijn kosten voor het BLVC kader opgenomen.	Geen
PHS (BO-MIRT) en Westentree	Westentree als bijbestelling bij PHS wordt gedekt uit investeringskrediet en uit subsidies Rijk en Provincie	Geen
Metterswane	De kosten voor de begeleiding van de planvorming voor de vastgoedontwikkeling worden gedekt uit kostenverhaal.	Geen
Woo	De kosten voor de begeleiding van de planvorming voor de vastgoedontwikkeling worden gedekt uit kostenverhaal.	Anterieure overeenkomst 2026
Schouwburg	Investeringskrediet Schouwburg Subsidies	Voorbereidingskrediet herinrichting openbare ruimte 2026
Centrumzijde (BO-MIRT)	Aanpak CZ wordt gedekt in BO-MIRT afspraken voor verkenningsfase en overgang naar planfase met Rijk, Provincie en Spoorse Partijen, waaronder extra gemeentelijke investering in geval aanvraag WoMo middelen 2025 niet wordt gehonoreerd.	Besluitvorming realisatie en bijbehorend krediet in 2027/2028
Belastingkantoor	Grondexploitatie voor vastgoedontwikkeling incl. verwerving	Herziening grondexploitatie vanwege aangepast programma (intensivering en functies) 2026
Merleyn	Grondexploitiatie Nieuwe Markstraat Merleyn	Besluitvorming over herinrichting openbare ruimte na uitspraak Raad van State.
Nimwest en openbare ruimte	Kosten voor begeleiding planvorming ontwikkeling worden gedekt uit kostenverhaal, inclusief een bijdrage “bovenwijks”. Daarnaast is Rijks en Provinciale subsidie verkregen voor versnelling woningbouw. De kosten voor de herinrichting van de openbare ruimte worden deels gedekt uit de gebiedsexploitatie en	Geen

	deels uit Rijks- en Provinciale subsidies.	
Vissers en P+R	De kosten voor de begeleiding van de planvorming voor de vastgoedontwikkelingen worden gedekt uit kostenverhaal. Daarnaast is Rijkssubsidie verkregen voor toegankelijkheid station.	Herziening grondexploitatie vanwege aangepast programma (intensivering en functies) in 2025.
Duet	De kosten voor de begeleiding van de planvorming voor de vastgoedontwikkeling en herinrichting openbare ruimte en infrastructuur worden gedekt uit de gebiedsexploitatie en deels uit subsidies.	Herziening grondexploitatie vanwege aangepast programma (intensivering en uitbreiding parkeergarage) in 2025.
Infrastructuur Westerkwartier: • Groene Corridor • Fietsstraat Koninginnelaan	De kosten voor de voorbereiding en van de inrichting van de Groene Corridor en de herinrichting van de Koninginnelaan worden deels gedekt uit subsidies en deels uit de gebiedsexploitatie	Geen
Nieuwe beleidsuitwerking en projecten	Dekking budget initiatieffase	Verwachte financiële besluitvorming
Beeldkwaliteitsplan	De kosten voor het maken van een BKP à € 50.000 worden gedekt uit de gebiedsexploitatie.	Met een BKP wordt invulling gegeven aan eerdere moties, de kosten hiervan moeten verwerkt worden met een herziening van de gebiedsexploitatie
Visie ondergrond	De kosten voor de inzet van de projectleider kabels en leidingen worden gedekt uit budget voor de aanleg van de warmteleiding in het Stationsdistrict.	Geen
Tunnelweg e.o.	De kosten voor volumestudies vm. belastingkantoor worden gedekt uit de gebiedsexploitatie Stationsdistrict. De kosten voor onderzoek naar de mogelijkheid van versmalling van de Tunnelweg en ruimte voor vastgoed à € 50.000 worden gedekt uit de uitwerkingskosten van de gebiedsvisie.	• Herziening grondexploitatie belastingkantoor, evt. uitbreiden met Hustinxstraat Q3 2026 • Voorbereidingskrediet voor herinrichting infrastructuur Tunnelweg e.o. (waarin Hustinxstraat, Spoorstraat, Stieltjesstraat en Vredestraat) Q3 2026
Talis locatie	De kosten voor de begeleiding van de planvorming voor de vastgoedontwikkeling worden gedekt uit kostenverhaal.	Anterieure overeenkomst 2026
Herinrichting 19de^{e} eeuwse Singels, Van Schaeck Mathonsingel	De kosten voor het schetsontwerp en 1e raming van de herinrichting van de Van Schaeck Mathonsingel à € 50.000 worden gedekt uit de uitwerkingskosten van de gebiedsvisie.	Voorbereidingskrediet voor herinrichting Van Schaeck Mathonsingel e.o 2027

7. Monitoring en evaluatie

7.1 Inleiding

Dit omgevingsprogramma is gebaseerd op de doelen voor het Stationsdistrict zoals opgenomen in de gebiedsvisie en in de omgevingsvisie. Het bevat concrete maatregelen om deze doelen te bereiken, met de nadruk op de periode 2025-2027 en een doorkijk voor de periode daarna. De insteek is om dit omgevingsprogramma regelmatig (elke twee jaar) te actualiseren. Daarnaast is het belangrijk om continu te toetsen (monitoren) of we nog op de goede weg zitten en/of bijsturing nodig is. Monitoring en evaluatie zijn een belangrijk onderdeel van de beleidscyclus. In dit hoofdstuk leggen we uit hoe we het omgevingsprogramma Stationsdistrict willen gaan monitoren. Ook gaan we in op de relatie met de omgevingsvisie en de mer-plicht.

Een kanttekening is hierbij op zijn plaats. Een aantal van de projecten uit dit omgevingsprogramma betreft particuliere initiatieven. Dit betekent dat de gemeente niet zelf kan sturen op realisatie. Onze rol beperkt zich tot het stellen van randvoorwaarden en het maken van heldere afspraken, het doorlopen van de benodigde ruimtelijke procedure(s) en de verbetering van de openbare ruimte en infrastructuur. De initiatiefnemers zijn zelf verantwoordelijk voor het opstellen van haalbare plannen, uitvoeren van de benodigde onderzoeken, participatie met de omgeving en de uiteindelijke realisatie.

7.2 Aanpak monitoring

Voor het ontwikkelen van de gemeentelijke gronden heeft de raad een gebiedsexploitatie vastgesteld. Alle grondexploitaties in het Stationsdistrict maken onderdeel uit van deze gebiedsexploitatie. In het Meerjarenperspectief grondexploitaties (MPG) en de jaarlijkse tussenrapportage gebiedsontwikkelingen gaan we in op de voortgang, planning, bijstellingen, financiële aanpassingen en/of risico's van de grondexploitaties in het Stationsdistrict.

Daarnaast meten we tweejaarlijks de voortgang van de plancapaciteit en realisatie van het beoogde programma in het Stationsdistrict (zie hoofdstuk 2). Hierbij hanteren de volgende indicatoren, voortvloeiend uit de doelen van de gebiedsvisie Stationsdistrict:

- Aantal geplande/gerealiseerde woningen, naar type/prijsklasse
- M2 geplande/gerealiseerde kantoren of bedrijfsruimte
- M2 geplande/gerealiseerde voorzieningen
- M2 gepland/gerealiseerd groen (incl. aantal bomen)
- Beschrijving gerealiseerde maatregelen voor fietsers, voetgangers en OV (o.a. aantallen fietsenstallingen, fietsintensiteiten en aantal OV reizigers)
- Beschrijving gerealiseerde maatregelen op het vlak van klimaatadaptatie, natuurinclusief en circulair bouwen
- Beschrijving gerealiseerde maatregelen op het vlak van archeologie en cultuurhistorie
- Beschrijving gerealiseerde initiatieven op het vlak van placemaking.

In 2026 gaan we het monitoringsplan verder uitwerken en leggen we de relatie met de omgevingsmonitor van de omgevingsvisie (zie volgende paragraaf). De eerste monitoring vindt plaats in 2027.

7.3 Milieu-effecten en mer-plicht

Een omgevingsprogramma is een formeel instrument binnen de Omgevingswet. Voor dit omgevingsprogramma is daarom een beoordeling uitgevoerd om te bepalen of het opstellen van een milieueffectrapport noodzakelijk is (mer-plicht). Hieruit volgt dat voor het omgevingsprogramma Stationsdistrict het opstellen van een milieueffectrapport niet is vereist. Het omgevingsprogramma bevat geen nieuwe kaderstellende besluiten, maar sluit aan op de bestaande kaders zoals opgenomen in de gebiedsvisie Stationsdistrict en de (geactualiseerde) omgevingsvisie. Voor de omgevingsvisie is eerder een plan-mer (omgevingseffectrapportage, kortweg OER) opgesteld. Hierbij is tevens een risicoanalyse uitgevoerd naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden van drie ontwikkelingen in Nijmegen, te weten de Stationsomgeving/binnenstad, het Engie-terrein en Winkelsteeg/kanaalzone. De verwachting is dat door de ontwikkelingen in het Stationsdistrict de stikstofdepositie per saldo niet zal toenemen of wellicht zelfs zal dalen.

Op dit moment onderzoeken wij de meerwaarde van het opstellen van een m.e.r.-basis voor de omgevingsvisie en de (nog op te stellen) omgevingsprogramma's. Hiermee willen we voorkomen we dat voor elk omgevingsdocument een separate m.e.r-procedure moet worden doorlopen en borgen we de samenhang met de omgevingsvisie. Daarnaast draagt een m.e.r.-basis bij aan het ontwikkelen van een omgevingsmonitor voor de omgevingsvisie. Besluitvorming hierover loopt parallel met de actualisatie van de omgevingsvisie in 2026.

Bijlagen

Bijlage I Overzicht Informatieobjecten

Besluitgebied omgevingsprogramma Stationsdistrict

Bijlage II Verslag participatie /nota van zienswijzen

Deze bijlage zal worden opgesteld nadat het ontwerp omgevingsprogramma is vastgesteld en ter inzage heeft gelegen. Het participatieverslag/nota van zienswijzen worden bij het definitieve omgevingsprogramma toegevoegd.

Bijlage IIIBLVC-criteria (concept)

Bereikbaarheid
Doel: de bouw heeft zo min mogelijk invloed op hoe mensen bewegen.
Maatregelen:

1. Vervoersbewegingen: Bij vergunningsaanvragen maken we een schatting van het aantal vervoersbewegingen van en naar de bouw. Aannemers maken een plan om bouwverkeer te beperken, bijvoorbeeld door te spreiden of te combineren.
2. Voorkeursroutes: Bouwverkeer maakt gebruik van de bestaande wegen en volgt voorkeursroutes via verkeersborden. Soms zijn er omleidingen of tijdelijke verkeersmaatregelen. Aannemers zorgen dat chauffeurs voorkeursroutes op tijd ontvangen. Deze kunnen namelijk veranderen door evenementen of wegwerkzaamheden.
3. Parkeren en laden en lossen; Parkeren mag alleen op afgesproken plekken. Laden en lossen gebeurt op de bouwplaats. Bouwbedrijven maken een parkeerplan, met hun ideeën over vervoersmiddelen, pakketleveringen en het ophalen en afzetten van medewerkers – inclusief klein gereedschap en materialen.
4. Transporten bundelen: Bouwprojecten hebben veel verschillende aannemers, leveranciers en verhuurders. Dit zorgt voor extra transporten van bouwmaterialen. Aannemers bundelen ritten en gebruiken verzamelpunten buiten het gebied. Ze mogen geen spullen opslaan buiten de bouwhekken. Hiervoor maken ze een plan van aanpak.
5. Aangepaste planning: Elke aannemer maakt een planning. Maar het kan zijn dat die niet goed aansluit op andere activiteiten in het gebied, zoals evenementen of treinvrije periodes. Als er andere activiteiten zijn, passen aannemers hun planning aan. Ze werken flexibel samen om overlast te beperken.

Leefbaarheid
Doel: een schone en prettige omgeving voor iedereen.
Maatregelen:

6. Geluid en trillingen: Er gelden landelijke geluids- en trillingsnormen en plaatselijke richtlijnen. Soms is een vergunning nodig. Bedrijven houden zich aan de geluidsnormen. Ze meten alles bovendien met een systeem en delen de informatie met de buurt. Ook doen ze er alles aan om overlast te verminderen.
7. Bloktijden: Volgens de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) mogen bouwbedrijven werken van maandag tot en met zaterdag, tussen 07.00 en 19.00 uur. Voor werkzaamheden buiten deze tijden vragen bedrijven een vergunning aan. Tijdens bloktijden (08.00-09.00 en 16.00-18.00 uur) verplaatsen ze geen materialen, machines of medewerkers.
8. Natuur: We volgen de richtlijnen uit de bomenposter 'Werken met Bomen'. Als het nodig is, doen bedrijven onderzoek naar de omliggende natuur. Verder gebruiken ze de “toolbox Natuurinclusief Bouwen’ en zetten ze hulpmiddelen in, zoals netskasten, extra water en voeding voor bomen en planten en bescherming rondom bomen.
9. Ondergrond: We willen voorkomen dat vrachtwagens vastrijden, kantelen of andere problemen veroorzaken. Daarom is een stabiele ondergrond belangrijk. Bouwbedrijven zorgen voor een stevige ondergrond voor machines en voertuigen. Ook maken ze een plan voor onderhoud en herstel.
10. Toegankelijkheid: Volgens het VN-verdrag Handicap moet iedereen het gebied veilig kunnen bereiken. Ook mensen met een beperking of chronische aandoening. Aannemers doen een toegankelijkheidsscan. Ook nemen ze maatregelen, zoals extra signalen voor slechtzienden en een vlakke ondergrond voor rolstoelgebruikers en kinderwagens.

Veiligheid
Doel: een veilige omgeving voor iedereen tijdens de bouw.
Maatregelen:

11. Verkeersmaatregelen: Bouwplaatsen krijgen borden en signalering. Hiervoor geven wij toestemming door de wegbeheerder voor een tijdelijke verkeersmaatregel. Bouwbedrijven vullen de BLVC-(snel)toets voor verkeersmaatregelen in. Ze geven aan wat ze doen en hoe ze zorgen voor een veilige uitvoering.

12. Afgesloten bouwplaats: Een bouwplaats heeft afsluitbare poorten, zodat het werkterrein duidelijk gescheiden is van de omgeving. Bouwbedrijven maken een perimeterplan. Hierin staat hoe ze het terrein veilig houden in alle bouwfases.
13. Bouwveiligheidszones: Voor bouw- en sloopwerkzaamheden volgen we de Landelijke Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid en/of de richtlijnen van Nederlandse Vereniging Aannemers Funderingswerken. Bouwbedrijven maken een plan voor omgevingsveiligheid. Ze gebruiken bijvoorbeeld veilige hijsmethodes en extra beschermende maatregelen.
14. Luchtkwaliteit: We hanteren de regels voor Diesel Motoren Emissie (DME). Die regels helpen de lucht in de buurt schoner te maken. Bedrijven gebruiken schone machines en vullen een uitstootprognose in. Dit past bij het landelijk beleid emissieloos bouwen.
15. Vast aanspreekpunt: Soms is een Veiligheidscoördinator Directe Omgeving nodig als vast BLVC-aanspreekpunt. Dit bepalen we vanuit het Infoblad Veiligheid en Gezondheid. Bij risicovolle projecten benoemt het bouwbedrijf een vast aanspreekpunt. Deze persoon zorgt dat ze de regels volgen.

Communicatie
Doel: zorgen voor duidelijkheid en draagvlak.
Maatregelen:
16. Meldingen: Vaak duurt het lang voordat de juiste persoon reageert op een vraag of melding. We willen de reactietijd verbeteren. Projectpartners reageren binnen twee werkdagen. Als het nodig is, ondernemen ze meteen actie. Is er twijfel? Dan beslist het BLVC-team.
17. Hinderkalender: Alle communicatie is transparant en toegankelijk, zodat de omgeving op de hoogte blijft en zich betrokken voelt. Projectpartners maken een online activiteitenkalender of hinderkalender. Waar mogelijk delen we achtergrondverhalen en extra informatie voor meer betrokkenheid.
18. Straffen en beloningen: We moedigen een veilig bouwproces aan. Projectpartners stellen een BLVC-handhavingsbeleid. Er zijn regels en straffen, zoals gele en rode kaarten. Ook zijn er beloningen, bijvoorbeeld bij minder uitstoot.
19. Instructies: Op het ‘toegangsticket Stationsdistrict’ staan tien instructies voor het gebied. Die zijn voor aannemers, onderaannemers en leveranciers. Bedrijven delen het toegangsbewijs met spelregels vooraf. Ook geven ze uitleg, bijvoorbeeld over de juiste route, goed afsluiten van de bouwplaats en hijsen op een veilige manier.
20. Participatie: De bouw zorgt voor hinder. Daarom willen we iets terugdoen voor de omgeving. Aannemers maken een plan voor maatschappelijke participatie. Bijvoorbeeld met kinderactiviteiten, rondleidingen of sponsoring van lokale acties.