Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 4 maart 2021

1 Opening

Aanvang: 10.00 uur DIGITAAL

2 Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

3 Verslagen

** Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 28 januari 2021, ter vaststelling.*
** Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 11 februari 2021, ter vaststelling.*

Concept Verslag commissie Stad en Ruimte, 2021-01-28.pdf

Concept Verslag commissie Stad en Ruimte, 2021-02-11.pdf

4.1 Toezeggingen/moties/brievenlijst

Ter vaststelling.

Stad en Ruimte - Lijst toezeggingen-moties-brieven dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie).pdf

4.2 Lange Termijn Agenda

Ter Informatie.

LTA S&R per 10 februari 2021.pdf

5 Raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda

Aanvang: 10.00 uur; DIGITAAL
Indicatieve behandeltijd: 60 min.
Beleidsveld: Economische Zaken - wethouder Verschuure

Aan de Raad wordt voorgesteld om in het eerste kwartaal van 2021 de reservering van € 200.000,- (programmabegroting 2021, Economie en Werk voor Iedereen) beschikbaar te stellen aan het project La Vuelta Holanda om het evenement in 2022 alsnog plaats te laten vinden nadat het vanwege de Corona pandemie in 2020 werd afgelast. Onder voorbehoud van besluitvorming in de Raad wordt dit bedrag met € 50.000,- aangevuld vanuit de reguliere begrotingen van de programma's Sport en Economische Zaken tot een totale aanvullende bijdrage van € 250.000,-.

Dossier 1581 voorblad

Raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta 2022.docx

Bijlage 1 Oproep tot Vuelta in Utrecht_ KHN.pdf

Bijlage 2 Oproep kopgroep Vuelta 2022 aan Provinciale Staten Utrecht om ambitie Vuelta 2022 te steunen.pdf

6 Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan

Indicatieve aanvang: 11.05 uur; DIGITAAL
Indicatieve behandeltijd: 90 min.
Beleidsveld: Ruimtelijke Ontwikkeling - wethouder Verschuure

Op 1 januari 2022 treedt de Omgevingswet in werking. Alle gemeentelijke bestemmingsplannen en een groot aantal regels die de gemeente van het Rijk krijgt, worden dan omgevormd naar één Omgevingsplan voor de gemeente Utrecht. Tot 2030 krijgt vervolgens de gemeente de tijd dit Omgevingsplan uit te bouwen met lokale regelgeving.
Hiervoor heeft het college een transitiestrategie opgesteld die ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Het doel van de strategie is dat er een kader voor regels aanwezig is, dat borgt dat deze regels aan de Omgevingswet voldoen én aan de gemeentelijke ambities en doelen

Dossier 1525 voorblad

Raadsvoorstel transitiestrategie omgevingsplan.docx

Transitiestrategie omgevingsplan.pdf

7 Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein

Indicatieve aanvang: 14.00 uur; DIGITAAL
Indicatieve behandeltijd: 120 min.
Beleidsveld: Stationsgebied - wethouder Eerenberg
Voortzetting commissiedebat van 28 januari 2021.
In 2017 heeft de raad de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein, inclusief een actualisatie aanvullende Milieu Effect Rapportage vastgesteld. Deze stukken voorzien in een herstructurering van het Westplein, Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg. Het college heeft nu ter nadere uitwerking een Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp opgesteld. Het concept heeft ter inzage gelegen en naar aanleiding van de binnengekomen reacties heeft het college kleine wijzigingen doorgevoerd. Het college stelt aan de raad voor het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp, inclusief alle bijlagen vast te stellen. Dit is onder inclusief de Reactienota waarin alle binnengekomen reacties (63) zijn verwerkt en is aangegeven wat daarmee zou moeten gebeuren. Het college stelt verder voor de ongelijkvloerse kruising tussen Leidseweg/ Van Sijpesteijnkade en de stadsstraat als voorkeursvariant vast te stellen als uitgangspunt voor de verdere planvorming.

Dossier 1436 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein.docx

Reactienota Lombokplein PvE/FO.pdf

PvE en FO Lombokplein.pdf

Plankaart Lombokplein FO.pdf

Profielenboek Lombokplein PvE/FO.pdf

Bijlagenboek Lombokplein PvE/FO.pdf

7.1 Raadsbrief Lombokplein beantwoording vragen Cie S&R

Dossier 1642 voorblad

Raadsbrief Lombokplein beantwoording vragen Cie S&R.pdf

Kaartbijlage bij raadsbrief beantwoording vragen Cie SR Lombokplein.pdf

8 Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk - Raadsleden De Pagter en Gilissen

Indicatieve aanvang: 16.15 uur; DIGITAAL
Indicatieve behandeltijd: 90 min.
Beleidsveld: Mobiliteit/Maatschappelijke Ontwikkeling/Openbare Ruimte - wethouders Van Hooijdonk /Van Ooijen/Diepeveen

Geagendeerd door J. Wijmenga (CU), S. Schilderman (D66), G. te Hoonte (VVD), J. Zwinkels (CDA), A. Sasbrink (PvdD), B. Isik (PvdA), T. Schipper (SP), H. van Deún (PVV), T. Weistra (GroenLinks).
De initiatiefnemers van dit voorstel stellen voor een gemeentebrede norm voor fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte te introduceren om Utrecht toegankelijk te houden. Dit voorstel leidt ertoe dat het gemeentelijk beleid voor uitstallingen, de inrichting van de openbare ruimte en overige regelingen aan deze toegankelijkheidsnorm worden aangepast en dat de gemeente op overtreding hiervan kan handhaven. Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte zou met deze norm moeten worden gewerkt waarbij de initiatiefnemers een voorkeur hebben voor een inrichting waarbij het voor voetgangs gereserveerde deel (dat vrij dient te blijven) wordt gemarkeerd. Fietsenstallingen worden zo geplaatst dat ook rekening wordt gehouden met deze norm. Dit voorstel wijzigt ook de regels voor het verwijderen van hinderlijk gestalde fietsen, bromfietsen of vergelijkbare vervoermiddelen. Het college krijgt de bevoegdheid gebieden in de stad aan te wijzen waar deze vervoermiddelen niet buiten stallingen mogen worden gestald. Ook wordt het verboden deze vervoermiddelen te stallen op plekken waardoor het gebruik van straatmeubilair, de opbouw van een markt of het in- en uitstappen bij tram, bus, taxi of gehandicaptenparkeerplaats wordt gehinderd. Tot slot draagt dit voorstel het college op een twee jaar durende proef te starten met het aanwijzen van een nader te bepalen deel van het Stationsgebied waar geen fietsen, bromfietsen of vergelijkbare vervoermiddelen mogen worden geparkeerd.

Dossier 1516 voorblad

Raadsvoorstel Utrecht onbeperkt toegankelijk.docx

Bijlage 1 Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010 Onbeperkt Toegankelijk.pdf

Bijlage 2 Foto's met voorbeelden.pdf

Bijlage 3 reactie SOLGU dd 29 oktober.pdf

Bijlage 4 Reactie Fietsersbond dd 24 november.pdf

8.1 Raadsbrief Reactie naar aanleiding van de Raadsinformatiebijeenkomst Utrecht Onbeperkt Toegankelijk

Dossier 1697 voorblad

Raadsbrief Raadsinformatiebijeenkomst Utrecht Onbeperkt Toegankelijk.pdf

8.2 Raadsbrief Reactie Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk

Dossier 1698 voorblad

Raadsbrief Reactie initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt.pdf

Gemeente Utrecht

Verslag openbare ochtendvergadering commissie Stad & Ruimte

Datum	28 januari 2021
Locatie	Digitaal, via Zoom
Verslag door	mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	4 maart 2021

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. J. Wijmenga, de wethouder, dhr. E. Eerenberg, de leden, dhr. S. Nagtegaal (PVV), mw. S. Schilderman (D66), dhr. R. van der Zweth (PvdA), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. E. Virginia (GroenLinks), dhr. T. Schipper (SP), dhr. M. Koning (D66), mw. J. van Ophem (Student&Starter), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. C. Bos (Stadsbelang Utrecht), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. F. Kok (commissiegriffier).

Afwezigen

De fractie van DENK.

Verslag openbare vergadering Commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 1
3. Verslagen 1
4. Toezeggingen/moties/brievenlijst en lange termijn agenda 2
5. Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein 2

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom. Hij constateert dat er geen mededelingen zijn.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De voorzitter constateert dat vandaag alleen digitaal wordt vergaderd in verband met corona. Hij loopt de gehele agenda door en constateert dat deze is vastgesteld.

3. Verslagen

- Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 7 januari 2021, ter vaststelling.
- Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 14 januari 2021, ter vaststelling.

De voorzitter concludeert dat de verslagen zijn vastgesteld.

4. Toezeggingen/moties/brievenlijst en lange termijn agenda

De voorzitter concludeert dat de toezeggingenlijst, moties, brievenlijst en lange termijn agenda zijn vastgesteld.

5. Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein

De voorzitter constateert dat de raad in 2017 de omgevingsvisie heeft vastgesteld. Hierin wordt een herstructurering van het Westplein, de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg voorzien. Deze is nu uitgewerkt in een programma van eisen en een functioneel ontwerp. De concepten hebben ter inzage gelegen en daarop zijn inspraakreacties binnengekomen. Naar aanleiding hiervan heeft het college een aantal wijzigingen doorgevoerd. Verder is een van de belangrijkste punten, het kiezen van een voorkeursvariant voor de kruising tussen de Leidseweg en de Van Sijpesteijnkade.

De heer Koning (D66) zegt dat de fractie blij is, dat met dit plan echt een verbetering wordt aangebracht in de stad. De fractie wil nog wel aandacht vragen voor het Park Plaza Hotel. D66 denkt dat het in het belang van het hotel en de stad is, als er een publieksvriendelijke omgeving omheen wordt gecreëerd. De auto parkeerplekken zouden in een verdiepte oplossing gerealiseerd kunnen worden zodat er ruimte ontstaat voor groen en publieksfuncties zoals horeca. Wil de wethouder hierover spreken met de hoteleigenaar? Dan het Lombokpleingebouw. Het is fijn dat er 350 tot 400 woningen komen. Utrecht heeft grote behoefte aan sociale en middel dure huurwoningen en die komen hier.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) merkt op dat het idee voor bij het Park Plaza Hotel, ten koste gaat van bestaande en geplande bomen. Hoe kijkt D66 naar het bomensaldo hieromtrent? Daarnaast vraagt zij zich af of de omgeving rondom het Park Plaza Hotel niet meer een publiekstrekker wordt waardoor er ook meer bestemmingsverkeer naartoe wordt getrokken.

De heer Koning (D66) denkt dat als parkeerplekken worden weggehaald, dat dit niet ten koste hoeft te gaan van de bomen. Hij vervolgt zijn bijdrage door in te gaan op de weg. Jaren geleden vroeg D66 zich af of het tweemaal een profiel, wel robuust zou zijn. Met het maken van de knip bij de Catherijnesingel heeft de partij er vertrouwen in dat de verkeersafwikkeling van deze weg toereikend zal zijn. Daarnaast wordt de ongelijkvloerse kruising met het Lombokplein heel goed. D66 is hier blij mee. Dan de Van Sijpesteijntunnel. De fractie denkt een nieuw alternatief te hebben gevonden namelijk een creatieve oplossing met een dubbele tunnelbuis. Dit idee is al aan de andere fracties toegestuurd en de D66-fractie wil graag dat dit idee wordt onderzocht en afgewogen ten opzichte van andere alternatieven.

De heer De Pagter (VVD) vraagt wat het idee met een dubbele tunnelbuis gaat kosten.

De heer Schipper (SP) vraagt of het plan een overschot heeft of een tekort.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt hoe de heer De Koning de verhouding ziet tussen dit alternatief en de mogelijkheid om de route te ontlasten door het geld te stoppen in een heel andere route.

De heer Koning (D66) denkt dat een alternatief onvoldoende zal zijn. Verschillende oplossingen zullen toegepast moeten worden. De stad groeit immers hard en het oostwest verkeer neemt toe. Wat het idee met een dubbele tunnelbuis gaat kosten is een van de onderzoeksvragen.

De heer Schipper (SP) merkt op dat binnen een paar weken een beslissing genomen moet worden. Is het dan wel handig om op dit moment nog een onderzoek te starten? De SP vindt van niet.

De heer Koning (D66) antwoordt dat voor de lange termijn een dubbele tunnelbuis toegepast zou kunnen worden. De verwachting is niet dat deze binnen een paar jaar nodig is. De belangrijkste 'flessenhals' wordt immers al opgelost door de ongelijkvloerse kruising. Daarnaast is hij benieuwd hoe het college kijkt naar een onderzoek.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat in het voorstel en bij de ongelijkvloerse kruising de doorstroom wordt gefaciliteerd. Tegelijkertijd wordt het zoveel drukker dat het voor de doorstroom niets doet. Daarnaast wordt op deze manier druk gezet op de binnenstad.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt of het geen beter idee is om te onderzoeken hoe het fietsverkeer beter gespreid kan worden.

De heer Koning (D66) denkt dat het naïef is om te denken dat met spreiding het probleem wordt opgelost. De groei van de stad zal zorgen voor meer oostwest verkeer.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat het ook naïef is om te denken dat al het fietsverkeer via de binnenstad kan worden geleid.

De heer Van Steeg (CDA) vraagt zich af of in 2014 niet al een onderzoek gestart had moeten worden. Er is nu al keuze gemaakt voor dit plein.

De heer Koning (D66) vraagt aan de wethouder hoe een en ander op een verstandige manier kan worden opgepakt. Hij vervolgt zijn bijdrage met het onderwerp groen. Er komt veel groen bij in het gebied en dat is mooi. In het plan is alleen nog wel onduidelijk hoe precies de zuidzijde van het NH-hotel wordt heringericht. Kan de wethouder aangeven hoever gesprekken hieromtrent zijn en of de toepassing van gevelgroen een mogelijkheid is? Dan de 'kiss-and-ride'. Hoe wordt deze geïntegreerd bij het Jaarbeurspleingebouw? Tot slot dient ook fijnmazig fietsverkeer een plek te krijgen in het Jaarbeursgebied.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat er een tekort is in het plan op dit moment. Waar wil D66 besparen?

De heer Koning (D66) antwoordt dat D66 niet wil besparen. De financiën kunnen worden georganiseerd. Het college heeft aangegeven in de voorjaarsnota middelen te zullen reserveren.

De heer De Pagter (VVD) roept D66 op te gaan zoeken naar financiering.

De heer Koning (D66) neemt de oproep mee.

De heer Van der Zweth (PvdA) zegt dat de PvdA-fractie blij is dat er betaalbare huurwoningen komen op deze prominente locatie. In het stationsgebied is echter maar 10 tot 15% sociale huur. Mensen met een normaal inkomen vinden geen plek in het stationsgebied. Voor dit plan steunt de fractie de keuze voor betaalbare huur maar kan de wethouder bevestigen dat de 45% echt een harde eis is? Graag een reactie. In het stuk en tijdens de raadsinformatiebijeenkomst is gesproken over het woonzorgconcept. Heeft de wethouder echt de ambitie om een woonzorgconcept te

realiseren? Duurdere woningen of koopwoningen zouden daar overigens ook een plek in moeten krijgen. Dan de verkeerssituatie. Het college geeft aan dat 15.000 autobewegingen per dag gaan plaatsvinden. De fractie vindt dat 15.000 autobewegingen ook echt maximaal is maar zij gelooft niet dat dit aantal gehaald wordt met het plan dat voorligt. Uit eerdere onderzoeken blijkt dit ook. 17.000 autobewegingen was wat maximaal gehaald zou worden. De PvdA doet voor het terugbrengen van het aantal autobewegingen de volgende suggesties. De Graadt van Roggenweg tot en met de Sowetobrug dient een weg te worden waar niet harder mag worden gereden dan 30-kilometer per uur en bij het 24 oktoberplein dient het verkeer al geremd te worden of verleid te worden om anders te rijden. Graag een reactie. Verder dient bij de westelijke stadsboulevard gekeken te worden of de afslag naar de A2 onderzocht kan worden. Met betrekking tot de keuze voor de tweemaal een baan met een zo groen mogelijke inrichting merkt de fractie op, deze te steunen. De groene inrichting dient dan ook doorgetrokken te worden niet alleen naar het Smakkelaarsveld maar ook het Daalsepark. Graag een toezegging. Tot slot de kruising. De PvdA ziet niet waarom voor de ongelijkvloerse kruising zou moeten worden gegaan. De gelijkvloerse kruising zorgt er juist voor dat het niet een grote doorstroom aan verkeer (fiets en auto) wordt.

De heer Koning (D66) hoort de PvdA pleiten voor een gelijkvloerse kruising. Uit onderzoeken blijkt echter dat bij toename van het (fiets)verkeer, al het verkeer vastloopt op die kruising.

De heer Van der Zweth (PvdA) ziet het dilemma van de drukte maar een ongelijkvloerse kruising gaat die niet verhelpen. Het aantal fietsers gaat hierdoor zelfs meer toenemen en de binnenstad wordt hierdoor extra belast.

De heer Koning (D66) merkt op dat fietsers de kortste weg zoeken.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat niet alles richting de binnenstad gefaciliteerd moet worden. Er dient naar alternatieven te worden gezocht.

De heer Van Steeg (CDA) deelt de vragen van de heer Van der Zweth over de ongelijkvloerse kruising en het effect hiervan op de route naar de binnenstad. Er zou een splitsing via de Graadt van Roggenweg kunnen komen voor mensen die naar het station gaan.

De heer Koning (D66) denkt dat de ongelijkvloerse kruising nodig is om het fietsverkeer op een goede manier naar de verschillende fietsparkeergarages te leiden.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat wethouder Lintmeijer het destijds had over de ‘wortel en de stok’. Daarnaast merkt hij op dat het automobiliteitsprobleem in de stad zo langzamerhand wordt ingeruild voor een fietsprobleem. Het aanleggen van een fietssnelweg, is geen oplossing. De fietsers dienen gespreid te worden. De ‘wortel’ is dan goede, logische verbindingen en de ‘stok’ is dan het ongelijkvloers in de file staan. Mensen gaan dan zelf comfortabele routes zoeken.

De heer Koning (D66) zegt dat D66 graag goede routes wil. Door te investeren in fietsinfrastructuur ontstaat een stevig alternatief voor de auto.

De heer De Pagter (VVD) zegt allereerst dat de VVD het wel een goed idee vindt om de tunnel aan te leggen. Verder vraagt hij aan de PvdA of die partij nog andere mogelijkheden ziet om te besparen. De VVD denkt bijvoorbeeld aan het toevoegen van extra woningen in de bouwblokken.

De heer Van der Zweth (PvdA) antwoordt dat de PvdA twijfelt aan investeringen in zaken waarvan niet bewezen is dat die nut hebben. Daarnaast vraagt de partij zich af of het door vaarbaar maken van de Leidse Rijn nodig is. Verder wordt er 15 miljoen euro uitgetrokken om een

halve kilometer verderop prima woningen te slopen voor een parkje. Ten aanzien van het toevoegen van extra woningen in de bouwblokken vraagt hij, waar die dan zouden moeten komen.

De heer De Pagter (VVD) denkt dat er geen bouwblok moet worden toegevoegd. Er kunnen wel verdiepingen worden toegevoegd op de bouwblokken.

De heer Van der Zweth (PvdA) vindt dat een interessant idee.

De heer Nagtegaal (PVV) zegt dat de fractie blij is dat er iets gaat gebeuren. Het is goed dat de fietsroute wordt doorgetrokken maar de PVV vraagt zich wel af of hierdoor geen hele drukke fietsroute ontstaat. Verder heeft de fractie nu nog geen mening over het idee van D66 met een dubbele tunnelbuis. Hier wordt later in de raad op teruggekomen. Vervolgens deelt de PVV de tragiek in de inbreng van de PvdA over betaalbare woningbouw in het stationsgebied. Dan de 30-kilometer per uur op de stadstraat. De partij is hier kritisch over. Met betrekking tot geluid vraagt de fractie of erbij het parkblok dat tegenover de moskee en dichtbij druk verkeer wordt gebouwd, geluidwerende maatregelen worden genomen. Tot slot dient er goed openbaar vervoer te zijn en dat is er nu niet.

De heer Van Steeg (CDA) deelt de opmerking van de heer Nagtegaal over geluidshinder. Verder zullen bussen problemen ondervinden doordat terug wordt gegaan een eenbaansweg. Deelt de heer Nagtegaal dat die problemen eerst opgelost moeten worden voordat het plan wordt uitgevoerd?

De heer Nagtegaal (PVV) antwoordt bevestigend.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat de fractie blij is dat het plan groener is dan voorheen was gepland. Verder maakt de VVD-fractie zich zorgen over meerdere onderdelen in het plan en om te beginnen de financiën. Het project gaat meer dan 60 miljoen euro kosten en dat geld is er nog niet. Daarnaast stijgen de bouwkosten nog steeds waardoor de kosten verder kunnen oplopen. De fractie denkt dat men teveel tegelijk wil doen en stelt voor het plan te verkleinen. Waar is er ruimte om te besparen? De VVD ontvangt graag voor de raadsbehandeling een brief met besparingsopties. Ten eerste kan ervoor gekozen worden om de waterbak niet te verbreden in de Sijpesteijntunnel. Ten tweede kunnen er meer woningen worden toegevoegd aan de bestaande bouwblokken bijvoorbeeld door verdiepingen toe te voegen. De VVD denkt hierbij aan koopwoningen. Ten derde kan ervoor gekozen worden om de Graadt van Roggenweg voorlopig niet aan te pakken. De VVD wil verder in ieder geval niet bezuinigen op de ongelijkvloerse kruising. Deze is belangrijk voor de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid. Met betrekking tot de Leidseweg merkt de fractie op, dat het college de rijrichting op het noordelijke deel wil omdraaien. Het omdraaien van de rijrichting is een slecht idee. Het is vragen om ongelukken. Aan de Graadt van Roggenweg gaan mogelijk veel parkeerplaatsen verdwijnen. De VVD vindt dat bewoners zich terecht zorgen maken over de parkeerdruk. Is het mogelijk om de ventweg te laten liggen zodat bewoners hun auto daar kunnen parkeren? Tot slot is het belangrijk dat de weg robuust wordt. De raad heeft dit ook vastgelegd in een amendement.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) zegt dat de fractie enthousiast is over grote delen van het plan dat voorligt. De Leidse Rijn wordt doorgetrokken, er komt een park aan het water en er komt meer ruimte voor actieve mobiliteit. Daarnaast wordt woonkwaliteit toegevoegd en komen er mooie percentages aan sociale huur. Een compliment hiervoor. Kortom, het wordt groener in de stad en de stad wordt beter verbonden zodat een vergroot centrum ontstaat van goede kwaliteit. Dit vergrote centrum behoort in het mobiliteitsplan tot de A-zone. Wat de ChristenUnie betreft staat de voetganger daar op nummer een, de fietser op nummer twee samen met vormen van openbaar vervoer en deelmobiliteit, en de auto op nummer drie. Allereerst de voetganger. In de A-zone staat de voetganger wat de ChristenUnie betreft dus op een en dit betekent dat deze prioriteit krijgt in

het ontwerp. De fractie ziet dit alleen onvoldoende terug in de plannen. Eerder is al aandacht gevraagd voor goede wandelroutes vanuit de wijk naar de binnenstad. Op deze plek is er nu een kans om prachtige routes aan te leggen. Waarom is er bijvoorbeeld niet gekozen voor een doorgaande wandelroute langs de Leidse Rijn richting het nieuw aan te leggen Lombokpark? Helaas is vooral nagedacht over wandelroutes binnen het plangebied en niet over hoe de wandelroutes aansluiten op routes naar andere wijken. Welke rol kunnen de tunnelbuizen van de Daalsetunnel en de Leidseveertunnel in het netwerk spelen? Kan integraal gekeken worden naar de wandelroutes vanuit Lombok richting het station en via het Smakkelaarsveld richting de binnenstad? Dan de fietser. De ChristenUnie vindt het belangrijk dat gewerkt wordt aan een netwerk waarin elke fietser zich op zijn gemak voelt. Fietsers moeten daarom een keuze kunnen maken tussen drukke en rustige routes. Kortom, er dient gewerkt te worden aan spreiding en niet aan het aantrekkelijk maken van een grote doorgaande as van west naar oost. Op welke manier heeft het college gewerkt aan het aantrekkelijk maken van alternatieve routes?

De heer Koning (D66) vraagt hoe robuust de investeringen moeten zijn voor de ChristenUnie.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt dat de ChristenUnie investeringen wil doen in de stad die ook op de lange termijn een goede keuze zijn. Wat als alleen bestemmingsverkeer overblijft bij Utrecht Centraal? Is het dan nog steeds nodig om de kruising aan te leggen?

De heer Koning (D66) vraagt hoe de ChristenUnie wil organiseren dat alleen bestemmingsverkeer overblijft.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt zich af of men niet anders moet gaan denken.

De heer Koning (D66) denkt dat bestaande en alternatieve routes nodig zijn omdat de stad groeit.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) zegt dat op termijn in de binnenstad de voetganger op nummer een moet worden gezet.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat de ongelijkvloerse kruising ten koste gaat van de voetganger. Is de ongelijkvloerse kruising ook niet de keuze van de ChristenUnie?

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt dat de ChristenUnie-fractie twijfelt over de ongelijkvloerse kruising. Op korte termijn biedt die een oplossing maar is het ook op de lange termijn een goed oplossing? De fractie vraagt zich af of de alternatieve routes voldoende zijn meegenomen in het model. Hij vervolgt zijn bijdrage met de Graadt van Roggenweg de route richting de Croeselaan. Hier zit een aantal bedrijven. Het zou mooi zijn als deze bedrijven en het Jaarbeursplein op termijn autovrij gemaakt kunnen worden. Is er onderzocht of deze bedrijven en de Jaarbeurs ook per auto bereikbaar kunnen blijven via de afslag in het verlengde van de Koningsbergerstraat, dus via de achterkant? Om het aantal voertuigbewegingen terug te brengen wordt erbij de westelijke stadsboulevard ingezet op mobiliteitsmanagementmaatregelen. Is de wethouder bereid die mee te nemen en ook met het stadskantoor het goede voorbeeld te geven? Dan de Daalsetunnel. De voorgestelde stadstraat gaat van twee naar een en weer naar twee rijstroken en van 50-kilometer per uur naar 30-kilometer per uur en weer naar 50-kilometer per uur. Wat is hier de reden van? Het voelt onlogisch. Dan de verkeersveiligheid. Op steeds plekken in de stad worden er uitzonderingen gemaakt voor hulpdiensten om over het fietspad te mogen rijden. Dit is geen wenselijke ontwikkeling omdat dit negatieve effecten heeft op de verkeersveiligheid. Tot slot het Lombokpark. Wat de ChristenUnie betreft komt de klimaatverandering terug in de uitwerking van het Lombokpark. Welke mogelijkheden ziet de wethouder om bij het Lombokpark specifiek in te gaan op hoe de stad maatregelen neemt tegen hitte, droogte en wateroverlast?

De voorzitter schorst de vergadering voor vijf minuten.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) geeft aan dat de fractie een probleem heeft met de geprojecteerde fietssnelweg over het Westplein en het Lombokplein naar de binnenstad. Er dient meer spreiding en geleiding te komen langs logische routes. Verder is de fractie geen voorstander van een ongelijkvloerse kruising. Doorgaand verkeer dient uit de stad te worden gehaald en bestemmingsverkeer dient ervoor in de plaats te komen.

De heer Koning (D66) geeft aan dat het idee van het bestemmingsverkeer wordt opgepakt doordat er een knip komt bij de Catherijnesingel.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) zegt dat Stadsbelang Utrecht niet gelooft in de geprojecteerde afname van het autoverkeer zonder het toevoegen van tijdelijke of permanente knips. Knips bij de Vleutenseweg, de Amsterdamse straatweg, de Monicabrug en de Kaatstraat en verder. Hij vervolgt zijn bijdrage. In 2017 lag de omgevingsvisie voor en toen deze voorlag voor het Beurskwartier en Lombokplein heeft Stadsbelang Utrecht als enige tegengestemd. Dit omdat een negatieve grondexploitatie schadelijk is voor de financiële gezondheid van de stad. In 2017 riep de partij op tot optimalisatie en dat doet die nu weer. Nu op dit moment blijkt dat de grondexploitatie met 13 miljoen euro slechter uitpakt dan gepresenteerd werd in 2017, dient de begroting belast te worden met periodieke bijdragen. De fractie vindt dat de gemeente leegloopt op het stationsgebied en het Lombokplein. Stadsbelang Utrecht vindt dat de sociale koop en de midden huur moeten worden geschrapt. Er dient meer betaalbare koop en vrij sector koop te worden toegevoegd. De fractie denkt aan meer bouwblokken met meer bouwlagen, versobering van groen en water en wat minder Lombokpark. Het beperkt aanpakken van de Graadt van Roggenweg is ook een goede optie en tot slot dient de ongelijkvloerse kruising te worden geschrapt.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) zegt dat de fractie blij is met de vele duurzame kenmerken van de bouwlocaties en de hoeveelheid sociale huur. Zij vraagt zich alleen wel af waarom bij de hoogbouw wordt gekozen voor de BENG-normen en niet voor de ENG-normen. Verder komt er gezonde horeca maar hoe kan de gemeente sturen op welke horecaondernemer hier welkom is en welke niet? De openbare ruimte bij de gebouwen gaat circulair worden ingericht. Welke normen worden gehanteerd en komen er ook groene gevels? Vervolgens ziet de PvdD niet het nut van het nog meer toevoegen van hotelkamers in het centrum van Utrecht. Is de wethouder het daarmee eens en kan hij toelichten welke mogelijkheden er zijn om in plaats van hotelkamers te kiezen voor meer woningen? Dan de binnentuinen. Deze worden voor minimaal 60% groen en openbaar toegankelijk. Tegelijkertijd mag het hotel daar een terras realiseren. Kan de wethouder toezeggen dat een eventueel terras niet ten koste gaat van groen en niet tot meer verharding leidt en dat als er een terras komt, de tuin nog steeds openbaar toegankelijk blijft en omwonenden daar een eigen consumptie mogen nuttigen? Met betrekking tot groen merkt de PvdD op, blij te zijn dat er veel groen bijkomt. Toch verdwijnen er nog best veel bomen voor de aanleg van infrastructuur. Kan een meer creatieve inrichting sommige bomenkap onnodig maken? De fractie vraagt of de wethouder wil toezeggen om vanuit die invalshoek nog eens opnieuw naar de plannen te kijken. De PvdD verwacht dat bij het bestemmingsplan dat hierna komt, een gedetailleerde bomenbijlage zit waarin per boom wordt beargumenteerd welke alternatieven zijn overwogen. Kan de wethouder bevestigen dat die er inderdaad komt? Verder wordt het groenstructuurplan gevolgd en komen er ecologische verbindingen. Hoe gaan die eruit zien? Graag een toelichting. Komen er bijvoorbeeld fauna uittreedplaatsen (FUP's) in de natuurvriendelijke oever van de Leidse Rijn? Ten slotte vraagt de fractie of groen niet als laatste gerealiseerd kan worden maar gelijk vanaf het begin. Als het gebied in gebruik genomen wordt, staat er dan vast iets wat de kans heeft gekregen om te groeien. Vervolgens het onderwerp verkeer. De PvdD is geen voorstander van de ongelijkvloerse kruising en meer asfalt. Het is duurder en er is minder plek voor groen en verblijfsruimte. Het is verstandiger om meer in te zetten op spreiding. Hoe ziet de wethouder de kans om meer in te zetten op spreiding? Voorts vraagt de fractie of het raadsvoorstel gesplitst kan worden in twee

beslispunten zodat met het ene beslispunt kan worden ingestemd en met het tweede niet. Dan de auto's. Kan terug worden gegaan naar vijfduizend bewegingen per dag? Pas dan is sprake van een autoluw gebied en kan het een prettig verblijfsterrein worden. Om ervoor te zorgen dat het gebied meer de uitstraling krijgt van een bestemming- en verblijfplek stelt de PvdD voor, de 30-kilometerzone uit te breiden naar de hele Graadt van Roggenweg, het begin van de Vleutenseweg en de Amsterdamse straatweg. Ziet de wethouder mogelijkheden hiertoe en hoe zou hij adviseren op een dergelijke motie?

De heer Van Steeg (CDA) zegt dat er veel goede elementen zitten in het plan maar dat de CDA-fractie ook nog een behoorlijk aantal vragen heeft. Met betrekking tot mobiliteit en doorstroming mist de fractie bijvoorbeeld de onderbouwing voor hoe wordt gekomen tot 15.000 en 17.000 autobewegingen. De fractie vraagt zich ook af welk effect de beperking van het aantal banen heeft daarop. Daarnaast heeft hij al zorgen geuit over de bus. Hierover dient overlegd te worden met de provincie. Verder sluit hij aan bij vragen van de heer Koning over de 'kiss-and-ride'. Dan de fietsers. Het is goed dat zij meer ruimte krijgen in het plan. Er wordt alleen wel erg gefocust op de route richting het centrum. Spreiding is ook belangrijk maar het kan goed zijn dat de ondertunneling dan alsnog nodig is. Kan er geen spreiding gerealiseerd worden door aan de kant van het Beurskwartier bij de Graadt van Roggenweg ruimte te creëren voor fietsers? Graag een reactie van de wethouder. Verder deelt hij de vragen van de heer De Pagter over verkeersveiligheid. Met betrekking tot de verkeerveiligheid bij de ongelijkvloerse kruising vraagt het CDA, hoe het gaat met fietsers die daarvan af komen en moeten invoegen. Graag een reactie. Vervolgens loopt het fietspad vanaf de Kanonstraat niet langs het NH-Hotel. Is het mogelijk om dit stukje door te trekken en waarom is dit niet gebeurd? Dan de verbinding tussen het Beurskwartier en het Muntkwartier. Waarom is niet gekeken naar meer oversteekmogelijkheden op de Graadt van Roggenweg? Ten aanzien van de ventweg sluit het CDA aan bij vragen van de heer De Pagter van de VVD hieromtrent. De nieuwbouw ziet er goed uit en het is mooi dat er aandacht is voor ouderen. In een motie is hier in december ook aandacht voor gevraagd. Komt deze motie al terug in dit plan? Het parkeren ligt nog wel open. Hoe kijkt de wethouder naar het parkeren voor bewoners in de nieuwe parkeerblokken? Als er parkeerplekken onder de bebouwing nodig zijn dan dient dit te worden gedaan. Graag reactie. Wat de financiën betreft sluit de fractie aan bij vragen hierover van de heer De Pagter. Waar ziet de wethouder nog financiële kwetsbaarheden? Met betrekking tot sport- en roeiverenigingen en woonbootbewoners vraagt het CDA of de wethouder met hen in gesprek gaat. Het CDA ziet graag een richting van een oplossing terug in het plan.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt hoe het CDA aankijkt tegen het aantal autobewegingen op deze locatie.

De heer Van Steeg (CDA) antwoordt dat het CDA ook een voorstander is van minder auto's op deze locatie. De partij vraagt zich af of een stadstraat voldoende oplevert.

De heer Virginia (GroenLinks) zegt dat GroenLinks op hoofdlijnen enthousiast is over het plan. De fractie heeft nog een aantal vragen en verbeterpunten. Het is fijn dat de Leidse Rijn hersteld wordt als belangrijke groenblauwe verbinding en de toevoeging van de drie nieuwe bouwblokken is passend uitgevoerd. Voor GroenLinks is het van groot belang dat het plangebied goed wordt verbonden met omliggende wijken zowel qua bouw en doorgang voor fietsers en voetgangers. De partij sluit aan bij vragen van de ChristenUnie hierover. Over de woningbouw en de voorzieningen is de fractie zeer te spreken. Het is een goede ontwikkeling dat in het stationsgebied extra betaalbare woningen worden gerealiseerd. Kan de wethouder aangeven hoe wordt geborgd dat de woningen in het gebied ook in de toekomst betaalbaar blijven? Het is ook goed dat erin de plint ruimte komt voor horeca, dienstverlening, een buurthuiskamer, creatieve bedrijfsruimte en kleinschalige kantoorruimte en een maatschappelijke en zorgvoorziening. Dan het parkeren. GroenLinks waardeert het zeer dat in lijn met Motie 2017/242 zo min mogelijk extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd en dat in het vervolg wordt onderzocht in hoeverre het

aantal parkeerplaatsen nog verder kan worden verminderd. En kan de wethouder zich inzetten om het aantal fiets parkeerplekken wel te vergroten in het gebied? Vervolgens het onderwerp mobiliteit. Middels Motie 2017/241 heeft GroenLinks het college opgeroepen te gaan voor maximaal 15.000 autobewegingen. Dit was ambitieus maar de partij is blij dat het college dit voor elkaar heeft gekregen. Qua inrichting maximaal 17.000 autobewegingen en met begrenzingen terug naar 15.000 op de meeste dagen. Hoewel dit leidt tot het gewenste doel had GroenLinks liever gezien dat de autobewegingen gegarandeerd tot 15.000 waren teruggebracht en liefst nog fors lager. Kan de wethouder toezeggen dat hier nog steeds naar gestreefd wordt en dat niet nagelaten zal worden om dynamisch verkeersmanagement stevig in te zetten? Dan de onderwerpen openbare ruimte, groen en water. De fractie is verheugd dat er zoveel mogelijk is ontworpen vanuit het principe 'groen, tenzij' maar wordt het groen ook voor iedereen toegankelijk? Er komen onder andere twee semi openbare tuinen en een collectieve groene binnenplaats. Dit wekt de indruk dat een substantieel deel van het aan te leggen groen, niet voor iedereen is. Is de wethouder bereid om niet afsluitbare binnentuinen te maken? Een ander aandachtspunt zijn de ecologische verbindingen. De fractie sluit hieromtrent aan bij vragen van de PvdD en vraagt of de wethouder kan toezeggen dat groen en water ecologisch worden verbonden met het groen van het Beurskwartier, het Daalsepark en het Smakkelaarsveld. Met betrekking tot de Daalsetunnel vraagt GroenLinks waarom niet nu al is besloten tot minder asfalt en minder tunnelbuizen. GroenLinks vindt dat er een groene verbinding moet komen tussen het Daalsepark en het Lombokpark. Kan de wethouder bevestigen dat dit nadrukkelijk wordt onderzocht als uitgangspunt en hij ook toezeggen dat de duurzame ambities voor gezond stedelijk leven ook gelden voor deze verbinding?

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) gaat in op de Daalsetunnel. Hoe staat GroenLinks er tegenover dat in deze tunnel en bij de kop van de Amsterdamse straatweg wordt teruggegaan naar 50-kilometer per uur? Wat vindt GroenLinks van het idee om hier terug te gaan naar 30-kilometer per uur?

De heer Virginia (GroenLinks) antwoordt dat hij niet weet wat de gevolgen daarvan zijn. Hij is wel benieuwd naar het antwoord van de wethouder. Hij vervolgt zijn bijdrage met het onderwerp water. Het doortrekken van de bevaarbare Leidse Rijn biedt kansen voor klimaatadaptatie, recreatie op de oevers en zwemmen. Dit alles mag niet ten koste gaan van veiligheid en biodiversiteit. Hoe gaat de wethouder zorgen voor veiligheid bij het verkeer op het water bij de Munt, het Merwedekanaal en de Leidse Rijn en hoe wordt de aantasting van de kwetsbare natuur tegengegaan? Welke mogelijkheden ziet de wethouder om snelheidsbeperkende maatregelen te treffen? Bij het debat over het Jaarbeurskwartier heeft de fractie aandacht gevraagd voor het woonplezier van woonbootbewoners. Kan de wethouder toezeggen in de verdere uitwerking aandacht te besteden aan de rust en veiligheid voor deze bewoners?

De heer Schipper (SP) merkt op dat in 2018, Motie 11 is aangenomen 'Roeien met de riemen die je hebt'. Deze motie riep het college op om ruim voor de openstelling van het water te komen met een gedegen plan voor het voorkomen van een onveilige situatie bij de Muntbrug. In hoeverre wordt deze motie meegenomen in het plan?

De heer Virginia (GroenLinks) zegt benieuwd te zijn naar de reactie van de wethouder. Hij vervolgt zijn bijdrage met het onderwerp duurzaamheid. Kan de wethouder toezeggen dat circulair bouwen uitgangspunt wordt bij de ontwikkelingen rondom het Lombokplein? Tot slot de keuze voor een ongelijkvloerse of gelijkvloerse kruising. Voor GroenLinks is deze keuze een flink dilemma en de partij heeft dan ook nog een aantal vragen. Er ontstaan lange wachtrijen als het fietsverkeer met 20% groeit terwijl wordt verwacht dat het fietsverkeer op deze route met 35% gaat groeien. Welke groei vindt de wethouder op een route nog reëel en wenselijk? Aansluitend bij vragen van de ChristenUnie en de PvdD is de fractie benieuwd welke mogelijkheden de wethouder ziet om voldoende alternatieve routes te vinden voor fietsers. Een alternatieve fietsverbinding loopt via de

Nicolaas Beetsstraat met een tunnel onder het spoor. Kan de wethouder aangeven of met dit alternatief of andere alternatieve routes een situatie ontstaat waardoor de gelijkvloerse kruising het fietsverkeer wel goed kan verwerken? Verder vraagt de fractie of de wethouder een veilige oversteek voor voetgangers kan toezeggen tussen het Smakkelaarspark en het station. Mocht een ongelijkvloerse kruising onvermijdelijk blijken, dan wil GroenLinks dat het college de nadelen van deze variant beperkt. Kan de wethouder bijvoorbeeld aangeven hoe het gemak en de veiligheid van voetgangers met of zonder beperking gegarandeerd kan worden. GroenLinks ziet ook graag dat bij een ongelijkvloerse kruising de leefbaarheid wordt verbeterd bijvoorbeeld met behulp van verticaal groen.

De heer Van der Zweth (PvdA) merkt op dat een ongelijkvloerse kruising niet onvermijdelijk is. Het betreft een keuze.

De heer Virginia (GroenLinks) antwoordt dat beide opties voordelen hebben waar GroenLinks voor staat. De GroenLinks-fractie heeft de keuze nog niet gemaakt.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) vindt het opmerkelijk dat de heer Virginia niets zegt over het financiële aspect.

De heer Virginia (GroenLinks) antwoordt dat bij de voorjaarsnota een voorstel komt. De GroenLinks-fractie maakt zich zorgen maar wacht eerst dat voorstel af.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat de raad over de financiën gaat. Waar zou GroenLinks in dit plan als eerste zaken willen schrappen?

De heer Virginia (GroenLinks) zegt dat GroenLinks geen plan ziet dat de partij zou willen schrappen. Verder deelt de partij de zorgen over de financiering en wacht de voorjaarsnota af.

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) dankt de wethouder voor de uitgebreide documenten. Student&Starter kan zich vinden in veel zaken uit het raadsvoorstel, zoals het hoge percentage sociale huur, studentenwoningen, de mix van functies, het creëren van een stadstraat en de ruimte voor groen. Verder heeft de fractie nog een aantal vragen. Het stuk rondom het Lombokplein is nu heel chaotisch. Kunnen de fietsroutes om worden geleid en eerder afgesplitst om zo het gebied te verlichten? Graag reactie van de wethouder. Vervolgens sluit de fractie aan bij de PvdA als het gaat om het terugdringen van het autoverkeer en bij de ChristenUnie als het gaat om de groene ommetjes. Voorts is Student&Starter benieuwd of bekend is op welke momenten de filedruk van zowel auto's en fietsers het hoogst is. Ziet de wethouder mogelijkheden om gedragsveranderingen te stimuleren? Met betrekking tot het roeien moedigt de partij de wethouder aan, om de mogelijkheden voor roeiers zoveel mogelijk te faciliteren en te behouden. Welke oplossingen zijn in beeld om sport en plezier op het Merwedekanaal te faciliteren? Dan de plintenstrategie bij het Lombokplein. Wat zijn de bestaande afspraken met ontwikkelaars en ondernemers hieromtrent en welke mogelijkheden om de plint in te vullen liggen nog open? Graag een reactie. Tot slot vraagt de fractie wat de mogelijkheden zijn bij het Lombokplein voor verticaal groen. Groene gevels zouden ook toegepast kunnen worden in de plintenstrategie. Graag een reactie.

De heer Schipper (SP) merkt allereerst op dat er nog enorme tekorten zijn bij het plan. Verder deelt de SP veel met de bijdrage van de PvdA. Complimenten voor de hoeveelheid betaalbare woningen in het plan en de toevoeging van groen. Verder is een aandachtspunt, de spreiding van het fietsverkeer. Een alternatief voor de ongelijkvloerse kruising is voorhanden namelijk via de Weg van de Verenigde Naties en de Graadt van Roggenweg richting het Jaarbeursplein, de Croeselaan en het zuiden van de stad. Het verbrede vaarwater van de Van Sijpesteijntunnel vermindert de ruimte voor de fiets. De Fietsersbond en de ontwikkelgroep Lombokcentraal vinden

dat teveel en de SP deelt deze mening. Dan het door vaarbaar maken van de Leidse Rijn. Dit zou wellicht minimaal 15 miljoen euro kosten. De SP denkt dat dit meer zal zijn. Verder heeft dit effecten op de woonbootbewoners en de roeiers. De fractie heeft in dit verband al gevraagd hoe het college invulling denkt te geven aan Motie 11 uit 2018. Ten aanzien van de 15.000 autobewegingen merkt de fractie op, dat de ontwikkelgroep Lombok Centraal voorstelt te kijken hoe naar 6.000, 8.000 of 10.000 autobewegingen kan worden gegaan. Hiervoor zijn scenario's en extra knips nodig en daarvoor dienen zaken eerst goed in beeld te zijn.

De heer De Pagter (PvdA) merkt op dat er al veel onderzoek is gedaan. Wat voor onderzoek zou de SP nog meer willen zien?

De heer Schipper (SP) merkt op dat een aantal specifieke knips wordt voorgesteld. Hier zou nader naar gekeken kunnen worden. Hij vervolgt zijn bijdrage. De SP is het eens met de heer De Pagter dat het omkeren van de rijrichting van de Leidseweg niet handig is. De redenering hiervoor die tijdens de raadsinformatiebijeenkomst werd geuit, was niet overtuigend. Parkeren aan de verkeerde kant van de straat is niet handig. Verder kiest de SP niet voor een ongelijkvloerse kruising, niet voor het door vaarbaar maken van de Leidse Rijn, niet voor het slopen van het woonblok Croeselaan en niet voor het omkeren van de rijrichting. Bij de kruising van de Graadt van Roggenweg en de Muntkade dient de Graadt van Roggenweg versmald te worden en daar dient 30-kilometer per uur te worden gereden. Tot slot herinnert de SP-fractie de wethouder aan de toezegging van wethouder Everhardt uit de commissie Stad en Ruimte van november 2017: eerst dient de dekking rond te komen en er wordt begonnen met de infrastructuur. Staat de huidige wethouder hier nog steeds achter?

De voorzitter constateert dat de fractie van DENK afwezig is. Hij schorst de vergadering voor vijfentwintig minuten.

De voorzitter heropent de vergadering. Hij concludeert dat om 13.00 de bespreking zal worden gestaakt en dat de wethouder zijn beantwoording zal vervolgen aan het begin van de middagvergadering om 14.00 uur.

Wethouder Eerenberg dankt de commissie voor het fijne debat. Allereerst gaat hij in op de fietstunnel ofwel de ongelijkvloerse of gelijkvloerse kruising. Ook voor het college was het een dilemma om een keuze te maken. In de kern gaat het erom dat de stad groeit. Daarnaast zouden steeds meer Utrechters de fiets moeten gaan nemen. Als naar de betreffende plek gekeken wordt dan moet geconstateerd worden dat dit een knelpunt is in het fietsnetwerk. Niet alleen voor de doorgaande fietsers maar ook voor de fietsers die juist in het stationsgebied willen zijn. Uit berekeningen blijkt dat tot 10% groei, een en ander nog goed gaat maar dat daarboven een fietsfile ontstaat. De vraag is nu of onder de 10% wordt gebleven met alternatieve maatregelen. De weging van het college is, dat een en ander hieromtrent ingewikkeld is. Het bieden van alternatieven zal worden gedaan maar veel mensen vinden toch de kortste route, de meest aantrekkelijke route. Sommige fracties hebben gevraagd of een tunnel bij de Nicolaas Beetstraat een goed alternatief zou zijn. Het zou kunnen dat dit voor een deel van de stroom zo is maar de tunnel is in de toekomst ook nodig om de groei in de Merwerdekanaalzone in goede banen te leiden en daarnaast is deze tunnel er nog niet. De problemen met betrekking tot de financiën en de ruimtelijke kwaliteit worden bij het aanleggen van de tunnel verplaatst van de ongelijkvloerse kruising naar de tunnel. De wethouder kan zich voorstellen dat de fracties voor de raadsvergadering een stevige onderbouwing willen zien met betrekking tot de alternatieven. De wethouder zegt deze onderbouwing toe en dit zal het eerste onderwerp worden in de brief die naar de commissie zal komen. In de brief zal een redenatie worden opgebouwd die laat zien dat de alternatieven eigenlijk onvoldoende effect hebben om een groei groter dan 10% op te vangen. Verder heeft een en ander te maken met comfort. Vanuit het mobiliteitsbeleid is er de wens om als fietsstad fijne en prettige fietsroutes aan te bieden. Een tunnel is dan ook gewoon comfortabel.

Met betrekking tot de financiën merkt hij op, dat erin de afgelopen begroting, voor het gedeelte dat gaat over de ongelijkvloerse kruising, een aparte financiële afspraak is. De ongelijkvloerse kruising wordt dus los gefinancierd vanuit de begroting en wordt dus niet gefinancierd uit de middelen voor het Lombokplein. Per brief volgt dus nog een extra onderbouwing in verband met de alternatieven.

De heer Van der Zweth (PvdA) dankt de wethouder voor de extra informatie die komt. Verder merkt hij op dat de ongelijkvloerse kruising zorgt voor meer fietsers omdat deze aantrekkelijk is. Per saldo wordt dan toch weinig opgelost?

Wethouder Eerenberg antwoordt dat als naar de getallen wordt gekeken, dit niet helemaal zo is. Het is zo, dat de aantrekking en de groei van de stad vragen om een oplossing die comfort borgt en fietsfiles voorkomt.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt of de wethouder bij de simulaties en de brief ook in wil gaan op de fietsers die hun bestemming hebben in het gebied, ook ten westen van het station zoals bij de Jaarbeursstalling en de Knoopstalling. De ChristenUnie denkt dat dit stukje van het netwerk op een andere manier kan worden gerealiseerd in combinatie met de Graadt van Roggenweg.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat bij de omgevingsvisie Lombokplein Beurskwartier een begroting zat en dat hierin een bepaald bedrag was opgenomen voor de fietsverbinding richting Sijpesteijn. Betekent dit dat deze uit de grondexploitatie is gehaald en dat het bedrag dat nu gepresenteerd wordt als benodigd voor het Lombokplein eigenlijk veel groter is? Klopt het dus dat het gat eigenlijk veel groter is en dat dit deels is gevuld met PGB-gelden?

Wethouder Eerenberg zegt tegen de heer Van der Graaf dat op zijn vraag terug zal worden gekomen. Er bestaat alleen nog geen fietsverkeersmodel. Het afwegen van de alternatieven is een ambachtelijk proces. Tegen de heer Bos zegt hij dat de ongelijkvloerse kruising meer middelen vraagt, een bedrag van bijna 2,5 miljoen euro. Dit bedrag is via de afgelopen begroting gefinancierd onder voorwaarde van besluitvorming.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat het gebiedskosten betreffen die in een grondexploitatie horen. Het is opmerkelijk dat de kosten via een achterdeur worden weggeschreven terwijl deze bij de omgevingsvisie wel waren opgenomen in de grondexploitatie in het projectplan.

Wethouder Eerenberg merkt op dat hij de begroting niet als een ‘achterdeur’ zou willen kwalificeren. Dit is een buitengewoon transparant document. Verder betreft het hier een mobiliteitsinvestering en daarom kan die op deze manier worden gefinancierd.

De heer Virginia (GroenLinks) heeft gevraagd of de ontwikkeling van de Nicolaas Beetsstraat onderdoorgang parallel kan lopen aan ontwikkelingen zoals die bij de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier.

De heer Schipper (SP) heeft de keuze van het college gehoord voor de ongelijkvloerse kruising. Hoe kijkt de wethouder naar het commentaar van de Fietsersbond over dat bij de Sijpesteijntunnel onvoldoende ruimte overblijft om de stroom te verwerken?

Wethouder Eerenberg merkt op dat hij het eens is met de reactie van de heer Virginia. Op een ander moment moet dat onderwerp nog eens besproken worden. Verder zal in de brief ook ingegaan worden op vragen over de Nicolaas Beetstraat en over welke groei op de route nog reëel is. Tegen de heer Schipper zegt hij, dat de Fietsersbond gelijk heeft dat er meerdere knelpunten zijn op de oostwestverbinding. Het is echter zo, dat de kruispunten en de

verkeersregelinstallaties het grootste knelpunt vormen. De Sijpesteijntunnel is smal voor alle ambities die er zijn maar een derde van fietser stroom kan door deze tunnel worden geaccommodeerd. De heer Koning stelde voor met een creatieve blik een soort tunnel onder de tunnel te maken. Dit is een behoorlijk ingewikkelde opgave. In de brief zal hij verder ingaan op de complexiteit van de oplossing van D66. Dan het aantal autobewegingen. Het gewenste maximum van 15.000 kan niet altijd worden gehaald. Gemiddeld wordt dit aantal wel gehaald. Verder kunnen met de verkeersregelinstallaties de autobewegingen worden beheerst. Vervolgens geeft de wethouder aan dat het CDA een terecht punt heeft gemaakt over de bus. Met verkeerregelinstallaties kunnen voorrangsregelingen worden gemaakt. Hier kan veel mee worden opgelost al is dat niet voor de volle honderd procent zo. Er lopen positieve gesprekken met de vervoersaanbieder. Bij de bespreking over het Lombokbokplein zal de wethouder terugkomen op hoe de gesprekken met de vervoerders zijn verlopen. Dan de ventweg. Het laten liggen van de ventweg is in contrast met de opdracht voor het gebied om een groene entree te maken. Op het omdraaien van de rijrichting op de Leidseweg wordt in de brief ingegaan. De wethouder vreest dat er weinig keus is omdat een en ander samenhangt met de rijrichting op de Damstraat. Het omdraaien van de rijrichting is niet onveilig voor parkeren en fietsen. Dit zeggen de verkeerskundigen. De verkeerskundige redenatie hieromtrent zal in de brief komen.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat een extra fietspad wordt aangelegd tussen de bebouwing langs de Leidseweg en de Graadt van Roggenweg. De VVD denkt dat hier een combinatiefunctie van gemaakt kan worden. Kan de wethouder hier in de brief op terugkomen?

De heer Van Steeg (CDA) merkt op dat de verkeersveiligheid een punt van zorg is voor de bewoners.

Wethouder Eerenberg zegt tegen de heer De Pagter dat hij een en ander zal meenemen in de brief. De wethouder nodigt de heer De Pagter uit zijn creativiteit te delen. Tegen de heer Van Steeg merkt hij op het te begrijpen dat mensen zich zorgen maken. In de brief zal helder worden dat de manier van parkeren in combinatie met het fietspad ook op andere plekken in de stad plaatsvindt. Het college zal zich ook inspannen om het gesprek te voeren met bewoners. Dan de ‘kiss-and-ride’. Deze zal bij het Jaarbeurspleingebouw worden opgelost. Over het Jaarbeurspleingebouw wordt later gesproken. Met betrekking tot de oversteekbaarheid van de Graadt van Roggenweg merkt hij op, dat een en ander daar ingewikkeld is omdat de tram daar ook rijdt.

De heer Van Steeg (CDA) vraagt hoe de verbinding wordt gelegd tussen het Muntkwartier en het Beurskwartier als de Graadt van Roggenweg niet overgestoken kan worden.

Wethouder Eerenberg vindt dat een terechte vraag van het CDA. Er zijn ook vragen gesteld over looproutes. De wethouder stelt voor in de brief op deze zaken in te gaan. Hij zal ook kaarten aanleveren. In zijn algemeenheid is het de bedoeling dat alles met alles verbonden is. Vervolgens gaat de wethouder in op de ‘lappendeken’ 50-, 30-, 50-, 30-kilometer per uur. Hij is het ermee eens dat het mooi zou zijn als alles op termijn 30-kilometer per uur wordt. Dan de financiën. De wethouder begint met de verwarring over de 13 miljoen euro. Dit betreft grotendeels een boekhoudkundig fenomeen omdat van methodiek is gewisseld. Vroeger werd gesproken over ‘netto contante waarde’ en tegenwoordig gaat het over ‘eindwaarde’. Het bedrag wijzigt zonder dat het de gemeente extra geld kost en dit betreft het grootste deel van de 13 miljoen euro. Daarnaast verandert de wereld elk jaar dat later wordt ontwikkeld. De bouwkosten nemen dan bijvoorbeeld toe.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) vraagt wat de netto contante waarde of eindwaarde is die in de omgevingsvisie is gepresenteerd en wat de netto contante waarde of eindwaarde is die nu wordt gepresenteerd. Het mag ook schriftelijk.

Wethouder Eerenberg begrijpt dat de heer Bos ‘appels met appels’ wil vergelijken. De wethouder geeft aan schriftelijk op een en ander terug te komen. Dan de eerdere toezegging van wethouder Everhardt. Deze toezegging gaf aan dat niet op de pof begonnen moet worden. Deze toezegging staat nog steeds. Richting de voorjaarsnota zal het college aangegeven hoe het plan gefinancierd moet worden. Er is al een incidenteel bedrag van 7 miljoen euro geregeld. Er is ook een structurele reeks in de begroting van 3,75 miljoen euro. De VVD vroeg of dit plan versoberd kan worden. In de brief zullen de deelelementen van het plan worden opgenomen zodat helder wordt wat deze kosten maar de wethouder roept op het plan niet te versoberen. Het is al een sobere variant van de ambitie die er was. De wethouder ziet geen versoberingen in dit plan die recht doen aan de ambitie en de kwaliteit. Ten aanzien van het toevoegen van extra woningen in het gebied merkt hij op, dat als bij Lombok de hoogte in wordt gegaan er geen recht wordt gedaan aan het karakter van Lombok.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat meer bouwen geen versobering is maar een optimalisatie. De hoogte past bij het stads karakter van het Beurskwartier en omliggende hoogbouw. Wat zijn de overwegingen van het college om geen extra woningen toe te voegen?

Wethouder Eerenberg merkt op dat de hoogte ingaan niet altijd meer geld oplevert. Het doet ook iets met de bouwkosten. Daarnaast is er een stedenbouwkundige redenatie voor hoe het gebied aangesloten kan worden bij Lombok. Verder is er een participatieproces doorlopen waarin omwonenden hebben aangegeven geen trek te hebben in hoogbouw. Tot slot is groen opofferen voor wonen niet de opdracht die is meegegeven.

De voorzitter concludeert dat de wethouder zijn beantwoording voortzet aan het begin van de middagvergadering. De voorzitter schorst de vergadering om 13.05 uur.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare middagvergadering commissie Stad & Ruimte

Datum	28 januari 2021
Locatie	Digitaal, via Zoom
Verslag door	mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De voorzitters, dhr. J. Wijmenga, mw. Q. Rajkowski, mw. E. Bijsterbosch, de wethouders, dhr. E. Eerenberg, dhr. K. Verschuure, mw. L. van Hooijdonk, de leden, dhr. S. Nagtegaal (PVV), mw. S. Schilderman (D66), dhr. R. van der Zweth (PvdA), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. E. Virginia (GroenLinks), dhr. T. Schipper (SP), dhr. M. Koning (D66), mw. J. van Ophem (Student&Starter), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. C. Bos (Stadsbelang Utrecht), dhr. B. van Steeg (CDA), mw. R. Heijne (GroenLinks), dhr. J. Koppelaar (Student&Starter), dhr. D. Bosch (PVV), dhr. B. Işik (PvdA), mw. C. van Dun (D66), mw. L. de Vries (PvdD), dhr. M. van Dalen (VVD), mw. J. Zwinkels (CDA), dhr. T. Weistra (GroenLinks), dhr. M. van Heuven (PvdD), dhr. J. Wijmenga (ChristenUnie), dhr. F. Kok (commissiegriffier).

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag openbare vergadering Commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 15
5. Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein 15
6. Raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp en Voorveldsepolder 19
7. Oplossen parkeerprobleem Rachmaninoff 24

LIJST VAN TOEZEGGINGEN 28

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 14.00 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom.

5. Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein

De voorzitter constateert dat wethouder Eerenberg zijn beantwoording vanuit de ochtendvergadering vervolgt.

Wethouder Eerenberg vervolgt zijn beantwoording met het onderwerp wonen. Hij is blij met de complimenten die daarover zijn geuit. In het project wordt een groot aandeel betaalbare woningen gerealiseerd. De raad wordt wel voorgesteld om af te wijken van de kaders. Er werd eerder gesproken over een percentage sociaal tot 20% zonder studentenwoningen maar er wordt nu gekozen voor 45% sociaal inclusief studentenwoningen. Een forse verhoging. De PvdA vroeg of die 45% een harde eis is. Het antwoord daarop is 'ja'. Vervolgens gaat de wethouder in op vragen over het concept dat gedeeltelijk in de woningen plaats gaat vinden. Het is een soort 'Place to be you'-concept maar dan in een meer kleinschalige en gemengde vorm. Het idee is, dat dit concept door twee woonblokken verweven zit. Met betrekking tot de geluidsbelasting merkt de wethouder op, dat wordt voldaan aan de wettelijk norm hieromtrent en dat ook wordt voldaan aan de norm voor gezond stedelijk leven. Mocht een en ander toch nog ingewikkeld worden, dan zijn ook nog andere maatregelen mogelijk zoals stiller asfalt en het inplanten van extra groen.

Vervolgens gaat hij in op de onderwerpen groen en openbare ruimte. Tegen de PvdD zegt de wethouder dat de suggestie van die partij voor een dubbelcheck met betrekking tot de bomen in het hele plangebied overgenomen zal worden. Ten aanzien van het gebied rondom het Park Plaza Hotel merkt de wethouder op, dat de heer Koning hier een suggestie voor heeft gedaan. Met het Park Plaza Hotel zal het gesprek worden aangegaan. Er zal gekeken worden wat erop termijn kan gebeuren in het gebied ten aanzien van groen en meer kwaliteit. De wethouder wijst erop dat vanwege corona de ruimte bij deze ondernemer op dit moment beperkt is. Verder zullen groene gevels ter inspiratie meegenomen worden in de eisen aan de ontwikkelaars. Dan de fauna uittreedplaatsen (FUP's). Deze zullen in het ontwerp worden verwerkt. In de brief zal hier meer uitgebreid op in worden gegaan. Vervolgens het gebruik van het water. Het college is eerder opgeroepen om hier een integraal stuk over te maken. Dit stuk is in wording en wordt de watervisie. Bij de bespreking van deze watervisie kan echt een keer een discussie worden gevoerd. Tegelijkertijd is het probleem dat de roeiers aankaarten, een realistisch probleem. Dit heeft ook de aandacht van wethouder Diepeveen. GroenLinks wees op de woonbootbewoners. Het college is zich ook bewust van hun belangen. De wethouder constateert dat hij op veel van de punten over de openbare ruimte is ingegaan. In de brief zal op de overige punten worden ingegaan zoals de spelregels voor toekomstige terrassen in relatie tot het groengebruik. Voorts geeft de wethouder aan dat het afsluiten van groen overigens niet de bedoeling is. De binnentuinen, met uitzondering van een kleine, zijn openbaar behalve in de avond- of nachtelijke uren. In de brief zal hij ingaan op specifieke details en de verschillende blokken. Tot slot de plint. De eerste vraag hieromtrent is, hoe met de plinten wordt omgegaan. Student&Starter deed de suggestie voor een aparte strategie hiervoor in relatie tot overige delen van de binnenstad. Deze suggestie wordt overgenomen en dat betekent dat bij het volgende ontwerp een plintenstrategie wordt toegevoegd. De PvdD vroeg naar het type horeca. Bij de eerste uitgifte zijn er meer sturingsmogelijkheden en daarna wordt teruggevallen op de branchering in bestemmingsplannen. Tot slot geeft de wethouder aan dat de commissie de brief twee dagen voor het debat zal ontvangen.

De voorzitter inventariseert of er antwoorden op vragen worden gemist.

De heer Van der Zweth (PvdA) dankt de wethouder voor zijn beantwoording. Vervolgens vraagt hij of de wethouder in de brief terugkomt op de groene verbinding naar het Daalsepark. De PvdA hoort ook graag of de Graadt van Roggenweg geheel 30-kilometer per uur zou kunnen worden.

De heer Van Steeg (CDA) had een vraag gesteld over de relatie tussen nieuwbouw en parkeren. Kan hierop teruggekomen worden in de brief?

De heer Virginia (GroenLinks) had vragen gesteld over de toekomstige betaalbaarheid van de woningen, de toename van fiets parkeerplekken, de circulariteit in de bouw, de oversteekbaarheid

tussen het toekomstige Smakkelaarspark en het station en de oversteekbaarheid voor mensen met een beperking.

Mevrouw Sabrink (PvdD) mist een aantal antwoorden op gestelde vragen. Zij heeft gevraagd waarom bij hoogbouw is gekozen voor de BENG-normen en niet voor de ENG-normen; of er moeilijkheden ontstaan als een andere keuze wordt gemaakt ten aanzien van hotelkamers; of groen ontwikkeld kan worden vanaf het begin van het plan; of er een toelichting kan komen op de invulling van de ecologische verbindingen; of bij de ongelijkvloerse kruising de twee beslispunten in twee verschillende voorstellen gepresenteerd kunnen worden; en of het begin van de straatweg en de Vleutenseweg betrokken kunnen worden bij de 30-kilometerzone.

De heer Schipper (SP) had gevraagd of de Graadt van Roggenweg al vanaf de Muntkade versmald en 30-kilometer per uur kan worden.

De heer De Pagter (VVD) had gevraagd de waterverbinding niet te verbreden. Wordt hierop ingegaan in de brief?

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) heeft gevraagd of de wandelroute langs de Leidse Rijn onder de Kanonstraat door kan lopen. Verder is gevraagd of de afslag vanaf de Graadt van Roggenweg richting de Croeselaan noodzakelijk is en of autobewegingen omlaag gebracht kunnen worden met automobiliteitsmanagementmaatregelen. Er is ook een vraag gesteld over hulpdiensten op het fietspad. Tot slot is gevraagd naar de inrichting van het Lombokpark in verband met klimaatverandering en de relatie met het water.

Wethouder Eerenberg herhaalt dat de discussie over de voetgangersroutes kan plaatsvinden nadat hij kaarten heeft aangeleverd. Tegen de ChristenUnie zegt hij, dat het ruimtelijk en financieel niet mogelijk is om de wandelroute bij de Kanonstraat verdiept aan te leggen. Dan de vraag waarom het college kiest voor BENG-normen in plaats van ENG-normen. Dit wordt ook gedaan op andere plekken in de stad en dit heeft ermee te maken dat hoogbouw weinig dakoppervlak heeft in relatie tot het aantal woningen. Technisch gezien kan hierdoor, door middel van zonnecollectoren, niet genoeg energie worden opgewekt die het gebouw nodig heeft. Met betrekking tot de hotelkamers merkt hij op, dat geen capaciteit wordt toegevoegd maar dat gebruik wordt gemaakt van de capaciteit die is geprojecteerd op de stad middels het hotelbeleid.

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt wat het in financieel opzicht betekent als wordt gekozen voor woningen in plaats van een hotel.

Wethouder Eerenberg zegt in de brief het technische deel van het antwoord te zullen geven. Verder betreft het een politieke weging. Vervolgens gaat de wethouder in op de vraag of de Graadt van Roggenweg niet geheel een 30-kilometerzone kan worden. Het is een begrijpelijke suggestie maar er wordt dan wel tegen een aantal problemen aan gelopen. In termen van capaciteit ontstaat dan bijvoorbeeld een probleem richting het Beurskwartier. In de brief zal een en ander verder op een rij worden gezet. Er zal dan ook worden gereflecteerd op de vraag van de SP over of de Graadt van Roggenweg al vanaf de Muntkade kan worden versmald. Verder dacht de wethouder een vrij duidelijke uitspraak te hebben gedaan over het niet verbreden van het water in het plangebied. Het bedrag zal inzichtelijk worden gemaakt maar hij vindt het onverstandig om te doen. De wethouder vervolgt zijn beantwoording met de rest van de vragen waarop een antwoord werd gemist. In de brief zal worden ingegaan op de kwaliteit van de ecologische ingrepen en het meetbaar maken ervan. De PvdD vroeg of het besluitpunt geknipt kon worden. Hij vraagt zich af of een en ander niet eenvoudiger kan door middel van een amendement. GroenLinks vroeg of boven de norm extra fiets parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden. Hier moet op gereflecteerd worden omdat dit ten koste zal gaan van iets anders. Een verkeerskundige onderbouwing zal in de brief worden meegenomen. De wethouder vraagt waarom de norm in het gebied eigenlijk niet

voldoende is. Verder is circulariteit een belangrijk uitgangspunt. GroenLinks vroeg te reflecteren op de oversteekbaarheid voor mensen met een beperking. Dit vraagt nadere studie maar de wethouder wijst erop dat het de bedoeling is dat het gebied voor iedereen bereikbaar is. In de brief wordt een extra onderbouwing gegeven voor specifieke locaties. Tot slot zullen vragen die nog niet zijn beantwoord in de brief worden beantwoord.

De voorzitter constateert dat de wethouder een lange brief toezegt. Hij concludeert dat de tweede termijn wordt ingepland na ontvangst van de brief. Hij loopt de toezeggingen langs.
Wethouder Eerenberg kijkt naar de bomen en het mogelijke behoud van bomen en komt hier bij het definitieve ontwerp op terug.
Wethouder Eerenberg komt in het ontwerp terug op de plintenstrategie.

De voorzitter concludeert dat wethouder Eerenberg komt met een brief met een stevige onderbouwing ten aanzien van de alternatieven voor de fietstunnel. Hierbij wordt ingegaan op:

- de fietsers met bestemming Jaarbeursplein;
- het idee van D66 voor een dubbele tunnel;
- de rijrichting voor de Leidseweg;
- het verschil tussen netto contante waarde en eindwaarde;
- de kosten van deelelementen van het plan;
- de fauna uittreedplaatsen;
- de spelregels rond de terrassen en de openbaarheid van het groen;
- de voetganger routes met kaarten;
- de oversteekbaarheid van verschillende plekken voor voetgangers en mindervaliden;
- de financiële consequenties van woningen in plaats van een hotel;
- de mogelijkheid om de Graadt van Roggenweg tot een 30-kilometerzone te maken;
- de kwaliteit van het groen en hoe dit zich verhoudt tot de ecologische hoofdstructuur en de ecologische structuur van de stad;
- extra fiets parkeerplekken;
- het parkeren;
- de normen voor de circulaire inrichting van de openbare ruimte;
- de timing van het realiseren van groen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) merkt op dat ook nog een deel van de gemiste vragen in de brief beantwoord zal worden.

De voorzitter gaat ervan uit dat de wethouder weet waar hiermee op wordt gedoeld. Hij concludeert dat in maart een tweede termijn wordt gepland. Er zal twee uur worden gereserveerd voor de bespreking. Hij schorst de vergadering voor vijf minuten.

De voorzitter wisselt. Zij heropent de vergadering en geeft wethouder Verschuure het woord voor het doen van een mededeling.

Wethouder Verschuure meldt dat het college in aanloop naar deze commissievergadering, een brief heeft ontvangen van Het Groene Dak over hun binnen gebied. Het college zal in gesprek gaan met Het Groene Dak om tot een strekt ter vervanging te komen over de bestemming van het binnen gebied. De bestemming is nu verkeer en verblijf en Het Groene Dak wil graag de bestemming groen.

6. Raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp en Voorveldsepolder

De voorzitter constateert dat voor het gebied Voordorp en Voorveldsepolder nu nog een beheers verordening geldt. Hierin zijn regels opgenomen voor hoe de ruimtelijke omgeving eruit mag zien. Het college stelt voor het bestemmingsplan vast te stellen.

De heer Işik (PvdA) constateert dat het college in het bestemmingsplan een aantal aanpassingen voorstelt. De fractie heeft hier een aantal opmerkingen en vragen over. Naar aanleiding van diverse mails van omwonenden is de PvdA-fractie vanochtend in gesprek gegaan met een aantal bewoners. Dit heeft een aantal vragen opgeleverd. Het college heeft op 2 maart 2020 het ontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan bewoners en is met hen in gesprek gegaan. Daarna is er alleen geen contact geweest over het vervolgtraject. Ook zijn de bewoners tijdens de bijeenkomst niet geïnformeerd over de mogelijkheid van het indienen van een zienswijze. Hoe kan dat? Verder is er sprake van een verzwaring van de horeca. Kan het college de reden aangeven voor deze verzwaring? Vervolgens geven buurtbewoners bij de Romerostraat 332-338 al acht jaar lang aan daar een buurtfunctie te willen hebben. Waarom is dat tot nu toe niet gelukt? Voorts is de wethouder op de hoogte van een bouwenvelop op dezelfde locatie. Hoe verhoudt dit bestemmingsplan zich tot die bouwenvelop? Graag een reactie. Dan de mededeling van wethouder Verschuure. De fractie kan zich niet voorstellen dat als men ter plaatse is geweest, dat de vergissing waarom het gaat gemaakt heeft kunnen worden. De PvdA is blij dat het college een correctie wil aanbrengen. Tot slot dient vastgehouden te worden aan de huidige geluidsnorm. Er dient bekeken te worden welke fysieke maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat het bouwplan mogelijk wordt.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) zegt dat de GroenLinks-fractie blij is dat er een strekt ter vervanging komt en dat de functie in ‘groen’ wordt gewijzigd. Met betrekking tot de horeca op de Aartsbisschop Romerostraat merkt de fractie op, dat in het bestemmingsplan staat dat een horecabedrijf is toegestaan op de begane grond. Een en ander wordt beleid neutraal omgezet maar dit is niet wenselijk. Hierdoor wordt gekozen voor horecacategorie B. Kan in de strekt ter vervanging worden opgenomen dat op deze plek de zware horeca niet wenselijk is en dat alleen horeca uit categorie D is toegestaan? Verder sluit GroenLinks zich aan bij de PvdA als het gaat om het gesprek met buurtbewoners. Is het mogelijk om op de plek een wijkfunctie te realiseren? Indien dit niet mogelijk is, kan er dan op een andere plek een wijkfunctie worden gerealiseerd?

De heer Koppelaar (Student&Starter) merkt op dat geprobeerd wordt om de horeca beter te spreiden over de stad zodat deze niet alleen in de binnenstad zit. Met behulp van deze locatie kan juist beter gespreid worden. Waarom pleit GroenLinks dan toch voor een lichtere bestemming?

Mevrouw Heijne (GroenLinks) zegt dat GroenLinks voor het spreiden van horeca is ook naar gebieden buiten het centrum. In dit gebied staat alleen wonen centraal. Daarnaast bevinden zich woningen boven, naast en tegenover de plek waar de horeca gepland staat. Dit is geen plek voor horeca categorie B.

De heer Işik (PvdA) vindt dat de bewoners aan moeten geven wat voor soort horeca zij er willen hebben.

De heer Van Dalen (VVD) sluit aan bij hetgeen de heer Işik zegt. Hij verwacht ook dat een horecaondernemer naar de buurt kijkt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat bewoners niet geïnformeerd zijn over het opnemen van de zwaardere horecacategorie.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) heeft zich verbaasd over het feit dat in het definitieve bestemming horecacategorie B is opgenomen. Zij vervolgt haar bijdrage met de hogere waarde voor de maximale geluidsbelasting. Die is bedoeld om bewoners de mogelijkheid te bieden een dakopbouw te bouwen. Bewoners die een dakopbouw maken dienen zich goed te realiseren wat de hogere geluidsnormen betekenen. Hoe worden bewoners hierover geïnformeerd? Ook toekomstige bewoners van een huis met dakopbouw dienen zich te realiseren dat van die dakopbouw bijvoorbeeld geen geschikte slaapkamer gemaakt kan worden. Tot slot vraagt zij of sowieso gezorgd kan worden voor minder hinder van de A27.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt allereerst of de horecacategorie B niet ook op de plankaart vermeld moet worden. Verder is er al een jaar of tien geen horeca meer op deze locatie. Waarom wordt deze bestemming gehandhaafd in het bestemmingsplan? Is het niet beter deze te laten vervallen? Tot slot vraagt de ChristenUnie welke maximale bouwhoogte het college voor ogen heeft. Moet dit niet duidelijk zijn in het bestemmingsplan?

Mevrouw Van Dun (D66) zegt blij te zijn dat gesproken gaat worden met Het Groene Dak. Met betrekking tot de horeca merkt zij op, dat bewoners tien jaar geleden slechte ervaringen hebben opgedaan met een café dat door de burgemeester is gesloten. Er kan echter iets leuks voor in de plaats komen waar niemand misschien klachten over heeft. Misschien moet eerst naar de plannen worden gekeken.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) merkt op dat GroenLinks pleit voor horeca in de categorie D. Dit is ook de categorie waar D66 op doelt. Horecacategorie B staat dansen tot diep in de nacht toe.

Mevrouw Zwinkels (CDA) sluit ten aanzien van de inhoud aan bij hetgeen mevrouw Heijne heeft gezegd. Er dienen kaders mee te worden gegeven zodat de ontwikkelaar weet wat wel en niet mag.

Mevrouw Van Dun (D66) merkt op dat een ondernemer die dansen tot diep in de nacht wil aanbieden, ook kan zorgen voor goede geluidwerende wanden.

Mevrouw Zwinkels (CDA) denkt dat vanuit de gemeente duidelijkheid gegeven moet worden.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat het een woonwijk betreft, geen industrieel terrein.

De heer Koppelaar (Student&Starter) zegt het eens te zijn met D66. Er is nu een kans om de horeca te spreiden.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat niet gezegd wordt dat er geen horeca mag komen. Er dient alleen passende horeca te komen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat ook de buurtfuncties goed verspreid moeten zijn. Voordorp heeft weinig van dit soort plekken.

Mevrouw Van Dun (D66) merkt op dat de Voorveldse polder een agrarische bestemming heeft. In de vorige week verschenen raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie en RSU wordt deze polder echter genoemd als mogelijke zoeklocatie voor windenergie en kans gebied voor zonnevelden. Is de wethouder van plan om deze opties op te nemen in dit bestemmingsplan? Verder komt er voor de zomer een bouwenvelop. Hierin kan de verdeling van de soort woningen, de grootte van de horeca en wellicht een voorziening voor de hele wijk worden bekeken. D66 wacht dit af. Het zou leuk zijn als de wethouder voorlopig een buurtvoorziening kan realiseren in de bestaande bebouwing.

De heer Van Dalen (VVD) merkt op dat de VVD blij is dat bewoners de vrijheid hebben om zelf te bepalen of zij een dakopbouw plaatsen. Met betrekking tot de horecagelegenheid vraagt de partij zich af hoe die eruit gaat zien. Verder lijkt het alsof er al een deal is met een ontwikkelaar. In dat geval mist de VVD de overeenkomst. Hoe zit het en hoe hoog mag er gebouwd gaan worden? Vervolgens staat erin het bestemmingsplan niets over windmolens. De polder wordt genoemd als mogelijke locatie hiervoor. Waarom staat hier niets over in het bestemmingsplan?

Mevrouw De Vries (PvdD) merkt op dat de Voorveldse polder een grote landschappelijke en ecologische waarde heeft. Dit weegt zwaar voor de PvdD en de partij vraagt daarom ook duidelijkheid in verband met de windmolens. Daarnaast is de belangrijkste functie van het gebied wonen. Een compliment voor het opnemen van biodiversiteit in de functie groen. Verder is het fijn dat de wethouder in gesprek gaat met stichting Het groene dak. Bij het fietspad langs het spoor is ook een omzetting gemaakt. Aan de noordkant is de functie van verkeer in ‘verkeer en verblijfsgebied’ overgegaan. Graag een toelichting op de afwegingen voor deze omzetting. Vervolgens heeft de PvdD veel signalen gekregen over de bouwplannen in de Romerostraat. De fractie sluit zich aan bij de zorgen over de zware horecabestemming. Voorts vrezen de bewoners ook dat een stukje van het park wordt weggehaald. Kan de wethouder bevestigen dat er geen nieuw- of verbouw gaat komen in het parkje en ook niet in andere stukjes groen? Tot slot een punt met betrekking tot de energietransitie. Bij de buurtinformatiebijeenkomst heeft een bewoner gevraagd naar de inpassing. Volgens de gemeente is het nog te vroeg om een regeling voor de wijk op te nemen in het bestemmingsplan. Volgens de PvdD is het echter nooit te vroeg om serieus aan de gang te gaan met energietransitie. Er gaat een probleem ontstaan met energieopslag. Hier moet rekening mee gehouden worden bij de ruimtelijke planning. Wanneer komt hier meer over in bestemmingsplannen? Tot slot sluit de PvdD aan bij het punt van de PvdA over het verhogen van de geluidsnorm.

De heer Koppelaar (Student&Starter) merkt op dat met betrekking tot de horecafunctie vastgehouden moet worden wat nu mogelijk is. Verder is het fijn te horen dat de wethouder in gesprek gaat met Het Groene Dak. De fractie kijkt uit naar de strekt ter vervanging.

De heer Schipper (SP) zegt dat er wisselende ervaringen zijn wat horeca betreft. De SP kiest ervoor om de categorie B voorlopig te handhaven. Verder is het fijn te horen dat de wethouder in gesprek gaat met Het Groene Dak.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat de fractie blij is dat de binnentuin van Het Groene Dak een andere bestemming krijgt. Het CDA blijft het wel raar vinden dat de omzetting überhaupt werd voorgesteld. Graag een reflectie van de wethouder. Verder is de fractie benieuwd naar de bouwhoogtes die worden toegestaan met dit bestemmingsplan. Met betrekking tot de horeca is de partij een voorstander van de lichtere categorie. Wellicht kan ook functiemenging worden toegestaan. Naast horeca kan dan wellicht ook tegelijkertijd de buurtfunctie worden gerealiseerd. Graag een reactie. Tot slot vraagt de fractie zich af hoe de wethouder het participatietraject tot nu toe beoordeelt.

De voorzitter schorst de vergadering voor vijf minuten.

Wethouder Verschuure constateert dat de fracties het bestemmingsplan en het bouwplan door elkaar halen in hun inbrengen. Er wordt nu een beheers verordening omgezet naar een bestemmingsplan. Het college heeft dit beleid neutraal willen doen. Hiermee wordt niet het bouwplan van de Romerolaan vastgesteld. Er is een intentieovereenkomst opgesteld en hierin staan een heleboel onderzoeksvragen. Veel zaken zoals omtrent de bouwhoogte, de grootte, of in het groen gebouwd moet worden, of er een wijkfunctie moet komen, of er horeca moet blijven enzovoort worden nog nader onderzocht. Een spelregel hierbij is, dat als men een en ander beleid neutraal wil doen, een en ander ook beleid neutraal moet worden omgezet. De huidige

bestemmingen zijn daarom een-op-een vanuit de beheers verordening overgezet naar het bestemmingsplan. Verder vroeg de PvdA waarom mensen geen zienswijzen hebben mogen indienen. Dit is niet correct. De formele procedures zijn gelopen zoals deze zijn. Er heeft ook een informatieavond plaatsgevonden en de aanwezigen zijn daarna op de hoogte gehouden. Daarnaast zijn via de formele procedures allerlei mogelijkheden geweest om zienswijzen in te dienen. Dit is ook gebeurd. Er zijn drie zienswijzen ingediend op het plan.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat hij niet heeft gezegd dat bewoners geen zienswijzen mochten indienen. Hij heeft gezegd dat na het ontwerp bestemmingsplan de bewoners niet zijn geïnformeerd over het vervolgtraject.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt wat de gemeente heeft gedaan om het bestemmingsplan aan te kondigen.

Wethouder Verschuure antwoordt op dat op alle gebruikelijke manieren is aangekondigd dat het bestemmingsplan werd vastgesteld. Het gaat hier om een beheers verordening die wordt omgezet naar een bestemmingsplan. Dit is aangekondigd via wijkberichten en formele procedures die daarvoor zijn. Er is ook een informatieavond geweest. Het participatietraject in verband met het intentiedocument gaat nog starten.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat het echt gaat om het bestemmingsplan en dat er dingen niet zijn gebeurd. Misschien komt zij daar op een ander moment op terug.

Wethouder Verschuure zegt dat als er bepaalde signalen zijn, hij die graag ontvangt. Voor zover hij weet, is het formele traject doorlopen. Hij vervolgt zijn beantwoording met de verzwaring van de horeca waar de PvdA het over had. Dit is niet correct. Op dit moment is er een bestemming horeca B op de locatie. Deze wordt niet verzwaard maar wordt een-op-een overgezet. Met betrekking tot de buurtfunctie zegt de wethouder, dat deze bestemming nu niet op de locatie zit maar dat er nog onderzoek wordt gedaan. Daarnaast is het zo, dat het pand geen eigendom van de gemeente is. Dit betekent dat zij niet kan eisen dat er een wijkfunctie in moet komen. Er overlegd moeten worden met de eigenaar.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) vraagt waarom de horecacategorie niet naar D kan worden gezet.

Wethouder Verschuure geeft aan dat er verschillende categorieën D zijn met verschillende regimes. Verder merkt hij op dat een horecacategorie weg bestemd kan worden. Hierdoor ontstaat alleen wel het risico op planschade. Bij Het Groene Dak is een fout gemaakt en die zal worden hersteld. Dan de dak opbouwen en geluidsnormeringen. Op dit moment zijn er al dak opbouwen in Voordorp. Er is hierbij verkeershinder van de A27 en spoorhinder. Voor beide wordt een iets hoger waarde besluit genomen. Dit betekent dat voor de A27 van 48 dB naar 53 dB wordt gegaan en voor het spoor van 55 dB naar 68 dB op de gevel. De heer Van der Graaf vroeg hoe zit met de plankaart. Horeca hoeft niet op de plankaart te staan. D66 vroeg hoe het zit met de windmolens en zonnevelden. In het kader van de RSU wordt gezocht naar gebieden in de stad waar energie kan worden opgewekt. Dit is een van de plekken waar mogelijk in de toekomst iets zou kunnen. Het bestemmingsplan regelt dit overigens niet.

De voorzitter wisselt.

De heer Van Dalen (VVD) denkt dat een bestemmingsplan wel zou moeten gaan over windmolens.

Wethouder Verschuure merkt op dat afgelopen vrijdag er een ruimtelijke strategievisie tot 2040 is gepresenteerd. Hier staan veel plannen in tot 2040 en veel van die plannen liggen nog niet vast in

bestemmingsplannen of ontwerpen. In dit bestemmingsplan wordt daar niets over afgesproken of mogelijk gemaakt. Als erin de toekomst iets gedaan wil worden, dan dient een aanpassing te worden gedaan of dient een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld. Ten aanzien van de bouwhoogte geeft de wethouder aan, dat op dit moment drie tot vier lagen hoog mogelijk is. De PvdD had een vraag over het fietspad. De bestemming fietspad wordt gegeven omdat dit is wat het is.

De voorzitter inventariseert of er nog antwoorden op vragen worden gemist.

Mevrouw Van Dun (D66) vraagt of de wethouder erbij betrokken is, om in het leegstaande gebouw tijdelijk iets onder te brengen.
De heer Van Dalen (VVD) heeft gevraagd of er al een overeenkomst is met de ontwikkelaar. Verder vraagt hij hoe hoog er gebouwd mag worden.

Mevrouw Heijne (GroenLinks) vraagt hoe groot het risico is op planschade en waar aan gedacht moet worden. Kan de wethouder ook met Voordorp aan zet in gesprek gaan?

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft gevraagd of functiemenging mogelijk is. Zij hoort ook graag wanneer er gesproken gaat worden over de uitgangspunten.

De heer Işik (PvdA) heeft gevraagd hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de bouwenvelop.

Wethouder Verschuure zegt dat de gemeente in gesprek is met de eigenaar over een mogelijke tijdelijke functie. Er is nog geen overeenkomst met de eigenaar. In het intentiedocument staat dat in principe meegewerkt wordt met de ontwikkeling van de locatie. Over de voorwaarden waaronder, zijn onderzoeksvragen geformuleerd. Functiemenging zou een van de opties kunnen zijn maar het is aan de initiatiefnemer of hij dat wil. Dan de verhouding tussen het bestemmingsplan en het intentiedocument. Eens in de zoveel tijd wordt een bestemmingsplan vastgesteld in het kader van de omgevingswet en toevallig is nu dit bestemmingsplan aan de beurt. Het intentiedocument staat hier los van. Hoe hoog de planschade kan worden, weet de wethouder niet omdat dit niet is onderzocht. Hij wijst erop dat de intentie is, om beleidsmatig geen grote wijzigingen aan te brengen. Of er horeca komt in welke categorie, hangt ook af van het onderzoek. Tot slot vindt hij het prima om met Voordorp aan zet te spreken.

De voorzitter concludeert dat de tweede termijn ingaat.

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft er moeite mee dat het erop lijkt dat men zich een beetje verschuilt achter onderzoeksvragen. De gemeente stelt kaders en met een petitie met 528 handtekeningen moet toch iets meer te bewerkstelligen zijn. De CDA-fractie zal met een aantal voorstellen komen.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat de fractie met een motie zal komen met betrekking tot de onderzoeksvragen van het college over woningbouw en de betrokkenheid van de bewoners.

De voorzitter herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Verschuure komt met een strekt ter vervanging in verband met een fout met de bestemming over een groen dak.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt als B-punt naar de raad gaat. Er zal driekwartier behandeltijd worden uitgetrokken. De voorzitter schorst de vergadering voor vijf minuten.

7. Oplossen parkeerprobleem Rachmaninoff

De voorzitter constateert dat sinds het opleveren van het complex Rachmaninoff in april 2020 bewoners parkeerproblemen ervaren. Tientallen bewoners kunnen niet terecht op het terrein bij het complex en parkeren noodgedwongen in de dichtstbijzijnde buurten zonder betaald parkeren.

De heer De Pagter (VVD) zegt dat de VVD een half jaar geleden een motie heeft ingediend over dit onderwerp. Deze werd toen verworpen door een meerderheid van de raad. Nu is er nog steeds geen oplossing voor de parkeerproblemen. Gisteren kwam er brief van het college waaruit blijkt dat erbij bestuurlijk overleg afspraken zijn gemaakt met de verhuurder. Deze gaat stappen zetten en op de langere termijn wordt ernaar oplossingen gezocht. Dit is winst maar om de problemen op te lossen wil de VVD dat de gemeente ook stappen gaat zetten. Wil de wethouder direct tijdelijke vergunningen verstrekken aan deze bewoners terwijl er met de verhuurder wordt gezocht naar een definitieve oplossing? In het gebied rond Rachmaninoff zijn nog meer dan 70 vergunningen te vergeven.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de VVD ook vindt, dat de gemeente in andere gevallen ook verplicht zou zijn om een dergelijke vergunning af te geven.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat dit een uitzonderlijke situatie is. Er zijn meer complexen waar problemen zijn maar het gaat nooit om zoveel mensen. Hij vervolgt zijn bijdrage met hoe het probleem is ontstaan. Allereerst gaat hij in op de afspraken met de verhuurder. De wethouder heeft tot nu toe altijd volgehouden dat er concrete afspraken zijn gemaakt met de ontwikkelaar. Die afspraken blijken alleen niet uit het WOB-verzoek van bewoners en ook niet uit de nu nog geheime overeenkomst met de verhuurder die de VVD-fractie gisteren heeft kunnen inzien. Wil de wethouder de overeenkomsten zoveel mogelijk publiceren? Als afspraken elders zijn vastgelegd ontvangt de fractie die documenten uiteraard graag maar intussen ontstaat de indruk dat de afspraken er helemaal niet zijn.

De heer Koppelaar (Student&Starter) merkt op dat tijdens de raadsinformatiebijeenkomst is gezegd dat er heldere afspraken zijn gemaakt met de ontwikkelaar, met de verhuurder. Nu lijkt het erop dat dit niet het geval is. Hoe kan dat?

De heer De Pagter (VVD) zegt dat in de nota Stallen en parkeren staat wat erop papier moet worden gezet bij een dergelijke ontwikkeling. Al die zaken zijn niet terug te vinden in de overeenkomsten met de verhuurder. Hij vervolgt zijn bijdrage met de berekening van de parkeerbehoefte. De heer De Pagter geeft aan zelf berekeningen te hebben gemaakt. Op geen enkele manier komt hij op een getal onder de 76 parkeerplaatsen. Dit is de grootte van het parkeerterrein. De berekening van het college heeft hij gezien maar hij twijfelt of die klopt. Hij heeft daarom contact opgenomen met de griffie om een onafhankelijk bureau een keer naar de berekening te laten kijken. Wordt vervolgd. Verder heeft de gemeente de lijst met uitgesloten adressen voor parkeervergunningen pas op 6 april heeft gepubliceerd, dus pas na oplevering van Rachmaninoff. Het besluit is zelfs pas rechtsgeldig geworden in november afgelopen jaar doordat er een fout was gemaakt bij de mandatering. De VVD roept de gemeente op de vergunningen nu te verstrekken.

De heer Koppelaar (Student&Starter) merkt op dat in de brief die gisteren ontvangen is aangekondigd wordt, dat er een oplossing geboden gaat worden voor de huidige huurders en dat de verhuurder nieuwe huurders ontmoedigt een auto te bezitten. Daarnaast kwam vanochtend een bericht van de heer De Pagter dat weer een ander licht op de zaak doet schijnen. Student&Starter is blij met de oplossing die wordt geboden maar heeft tegelijkertijd veel vragen over hoe een en ander zo heeft kunnen lopen. De fractie sluit daarom aan bij vragen van de heer De Pagter over het bieden van inzicht in de afspraken.

De heer Bosch (PVV) geeft aan dat de PVV-fractie de oproep van de VVD steunt om de vergunningen te verstrekken. De fractie steunt ook het onderzoek naar de berekeningen. De fractie constateert dat de problemen het gevolg zijn van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

De heer Van Steeg (CDA) sluit aan bij de belangrijkste vragen van de heer De Pagter. De fractie vraagt of tijdelijk de parkeernorm iets omhoog kan worden gedaan zodat tot een oplossing kan worden gekomen.

De heer Işik (PvdA) dankt de VVD voor het onderzoek. De fractie vindt dat de bewoners een tijdelijke vergunning dienen te krijgen en dat nieuwe huurders geen vergunning dienen te krijgen.

De heer Bosch (PVV) merkt op dat de PvdA destijds tegen de motie heeft gestemd.
De heer Işik (PvdA) beaamt dat de PvdA tegen de motie heeft gestemd. In eerste instantie ligt het probleem bij de ontwikkelaar, verhuurder en huurder. Het is alleen zo, dat de verhuurder grond nodig heeft om het probleem op te lossen.

De heer Koppelaar (Student&Starter) vreest dat een precedent geschapen wordt.

De heer Işik (PvdA) vindt dat een gedachte die voortkomt uit angst. Er dient in oplossingen te worden gedacht.

De heer Koppelaar (Student&Starter) zegt dat in de eerste plaats de verhuurder een oplossing moet bieden.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat de wethouder ruimte ter beschikking kan stellen of tijdelijke vergunningen geven.

De heer Weistra (GroenLinks) stoort zich eraan dat een aantal partijen die het marktdenken steunen, nu vinden dat de overheid alle problemen moet oplossen. De verhuurder heeft aangegeven de problemen te willen oplossen. Een aantal dingen heeft hij ook gedaan maar een aantal andere dingen vindt hij gewoon te duur. Het is de verkeerde route om dan de gemeente te laten betalen. Daarnaast is het een vreemd signaal naar huurders die meer geld betalen omdat zij wel een parkeerplaats hebben, als andere huurders dan een tijdelijke parkeervergunning krijgen. Die huurders zijn dan goedkoper uit. Hij vervolgt zijn bijdrage. GroenLinks is blij dat het college helpt zoeken naar een oplossing. Er moet alleen wel een oplossing komen waarbij de verhuurder uiteindelijk de rekening betaalt.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of GroenLinks vindt, dat als blijkt dat er geen concrete afspraken zijn gemaakt, dat dan wel een oplossing moet worden geboden.

De heer Van Steeg (CDA) constateert dat de tegenstelling dat of de gemeente of de verhuurder betaalt, niet bestaat.

De heer Weistra (GroenLinks) begrijpt de vraag van de heer Van Steeg niet en de ‘wat-als’-vraag van de VVD kan hij niet beantwoorden.

De heer Van Steeg (CDA) merkt op dat gevraagd wordt of de gemeente wil zorgen voor een tijdelijke oplossing zodat de bewoners zijn geholpen. Dit betekent niet dat de verhuurder geen oplossing hoeft te zoeken of te betalen.

De heer Weistra (GroenLinks) voorziet, dat als een tijdelijke oplossing wordt geboden, de verhuurder wellicht geen druk meer voelt om een oplossing te regelen. En als de oplossing gegarandeerd tijdelijk zou zijn, dan vraagt hij zich af waarom die oplossing er dan nog niet is.

De heer Van Heuven (PvdD) sluit aan bij hetgeen de heer Weistra heeft gezegd. Wellicht gaan de bewoners wel op zoek naar een schadevergoeding bij de verhuurder omdat zij verkeerd zijn ingelicht.

De heer Schipper (SP) deelt de gemoedstoestand van de heer Koppelaar. Verder ziet hij graag de antwoorden op de vragen van de heer De Pagter tegemoet. Als het klopt wat hij zegt, dan dient naast de ontwikkelaar ook de gemeente in beeld te komen.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) zegt blij te zijn dat de eerste stappen zijn gezet. Naar aanleiding van de brief vraagt hij zich af, of de oplossing nu gevonden is. Het is de vraag of de verplaatsing van de deelauto's de oplossing gaat geven. In potentie willen ongeveer dertig mensen een parkeerplek. Verder vraagt hij hoe de gemeente de 'vinger aan de pols' gaat houden ten aanzien van de inventarisatie van de verhuurder. Is er zicht op wie echt behoefte heeft aan een parkeerplek en wat als het aantal gegadigden groter is dan het aantal plekken dat nu vrijkomt? De fractie denkt aan wat onorthodoxe maatregelen bijvoorbeeld bij het openbare deel van de parkeerplaats. Het private terrein kan worden uitgebreid. De verhuurder zou dan plekken bij kunnen kopen.

Mevrouw Schilderman (D66) sluit aan bij de 'worsteling' die de heer Koppelaar heeft aangegeven en de handreiking van de heer Wijmenga.

Wethouder Van Hooijdonk beaamt dat de situatie voor bewoners vervelend is. De gemeente is steeds in gesprek geweest met bewoners en heeft geprobeerd om perspectief te bieden en een alternatief. Daarnaast is ook steeds geprobeerd om de ontwikkelaar te bewegen om het probleem op te lossen. De ontwikkelaar heeft in kleine stapjes het probleem steeds kleiner gemaakt maar het is nog niet weg. Sinds afgelopen week is men weer een stap verder maar in de brief van gisteren staat nog niet de garantie dat de ultieme oplossing is gevonden. Vervolgens gaat de wethouder in op de vraag waarom het zo belangrijk is dat de verantwoordelijkheid wordt neergelegd bij de ontwikkelaar. Ook gaat zij in op de vraag wat er zo vervelend is aan de precedentwerking. In onderhandelingen met ontwikkelaars wordt bepaald wat zij binnen een bepaalde businesscase kunnen leveren. Parkeerplaatsen zijn over het algemeen voor ontwikkelaars een kostenpost. Het is dan ook best prettig om daar vanaf te komen, zeker als deze zich ondergronds bevinden. Aan de andere kant kan als een parkeerplaats aangeboden wordt bij een woning, daarop verdiend worden. Calculerend gedrag van ontwikkelaars waarbij er vanuit gegaan wordt dat als bewoners in de knel zitten de gemeente het wel oplost, dient voorkomen te worden. Hiermee verdwijnt het fundament onder het parkeerbeleid en afspraken die gemaakt worden met ontwikkelaars worden dan ondermijnd. De heer Koppelaar heeft dit ook verwoord. Intussen is de wethouder het eens dat het probleem moet worden opgelost. De gemeente blijft nauw betrokken in het zoeken naar de oplossing. Vervolgens gaat zij in op vragen van de heer De Pagter over de onderbouwing. De wethouder geeft aan dat onderliggende stukken aan de raad ter beschikking kunnen worden gesteld. Er dient wel even bekeken te worden welke stukken geheim en welke openbaar kunnen zijn. Verder heeft het college opnieuw naar zaken gekeken en geconcludeerd dat een en ander klopt. Afspraken over de parkeernormen zijn bijvoorbeeld wel vastgelegd, namelijk in de allonge op de anterieure overeenkomst.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat dit juist niet het geval is. Hij vraagt de wethouder te kijken naar pagina 24 van bijlage 1 van de Nota Parkeernormen.

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de afspraken gedeeld zullen worden. Zij merkt op dat de parkeernormen in ieder geval zijn vastgelegd in de allonge.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de wethouder toezegt dat zij de commissie de berekening zal toesturen zodat te zien is hoe het aantal parkeerplaatsen tot stand is gekomen.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt bevestigend. Zij zal een pakketje maken met informatie.

De voorzitter inventariseert wanneer dat pakketje naar de commissie komt.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat het pakketje in februari komt. Zij vervolgt haar beantwoording met de vraag van de heer De Pagter over de publicatie over wie er recht heeft op de vergunning. Het is gebruikelijk dit te publiceren als de uitslag van de draagvlakmeting is vastgesteld en een gevolg heeft gekregen. Er is op 6 of 8 april gepubliceerd. Veel sneller dan dit kan het niet en de bewoners waren toen nog niet in beeld. Verder was in de algemene informatie bekend wie er wel of geen recht had op een vergunning.
De heer De Pagter (VVD) merkt op dat gepubliceerd is in april 2020 toen de bewoners de sleutel kregen. De VVD vindt dat eerder gepubliceerd moet worden namelijk zodra de draagvlakmeting is gecomplementeerd.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit de week ervoor was. Er zat dus weinig tijd tussen.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat een jaar daarvoor de draagvlakmeting al is geweest. Op dat moment had al gepubliceerd kunnen worden op de website.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat zij dit anders in haar hoofd heeft. Zij geeft aan erin de brief op terug te zullen komen. Zij vervolgt haar bijdrage met wat er nu gedaan kan worden. Eerst dient vastgesteld te worden wie er opteren voor een parkeerplaats op het terrein van het complex. Als dit helder is, is vastgesteld hoe groot het vraagstuk is. Vervolgens geeft zij aan veel kanttekeningen en knelpunten te zien bij de tijdelijke vergunningen. Het lijkt technisch te kunnen maar het is ingewikkeld en het is de vraag of het rechtvaardig is. Tegelijkertijd gaat er een precedentwerking vanuit. Deze oplossing heeft niet de voorkeur, los van het feit dat is vastgesteld dat de verhuurder eigenlijk aan zet is. De heer Wijmenga opperde het idee om plekken bij te kopen. Dit zou kunnen maar er ontstaat dan een permanente oplossing voor een tijdelijk probleem en daarmee wordt dan ook de parkeernorm verhoogd. Een ander nadeel is, dat het parkeerareaal dan is vergroot terwijl gekeken wordt of het gebied verder vergroend kan worden. De heer Weistra vroeg of er nog andere oplossingen zijn. Als het pad dat gisteren is beschreven onvoldoende leidt tot een oplossing (plan A), dan zou het gesprek met de verhuurder aangegaan kunnen worden om een aantal plekken in het openbare gebied bij te huren (plan B). Als het probleem uitsterft, kan het aantal parkeerplaatsen dat bij gehuurd wordt dan weer teruglopen. Verder heeft zij niet de illusie dat alleen de deelauto's voor een oplossing kunnen zorgen.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat de locatie ook tijdelijk verkocht kan worden aan de verhuurder.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit zou kunnen. Er moet nog wel even zorgvuldig gekeken worden deze optie echt kan. Andere mensen uit andere complexen moeten niet in de problemen komen.

De heer Bosch (PVV) vraagt over welke termijn het gaat.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat in twee weken geprobeerd wordt erachter te komen hoe groot het vraagstuk is. Parallel daaraan kan het gesprek gevoerd worden met kantoren in de

omgeving. In de loop van het eerste kwartaal kan dan in beeld zijn of plan A soelaas biedt of dat plan B in werking moet worden gezet.

De voorzitter constateert dat er geen antwoorden op vragen worden gemist.

De heer Işik (PvdA) waardeert het dat het college openheid toont om het probleem op te lossen.

De voorzitter herhaalt de toezeggingen.
Wethouder Van Hooijdonk zal in februari de commissie per brief informeren over de met de projectontwikkelaar gemaakte afspraken inclusief tijdlijn. Zij zal ook de onderliggende stukken naar de commissie sturen. De brief zal ook ingaan op de gebruikte berekening voor het aantal parkeerplekken rond het Rachmaninoff-complex en mogelijke oplossingen voor het probleem.

De heer Koppelaar (Student&Starter) zegt blij te zijn met de beantwoording van de wethouder.

De heer De Pagter (VVD) vindt het fijn dat de stukken naar de commissie komen.

De heer Van Steeg (CDA) dankt de wethouder en constateert dat er nog een meningsverschil is over de mate van precedentwerking.

De voorzitter schorst de vergadering om 16.40 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Eerenberg
zal met betrekking tot agendapunt 5, Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein:

- in het definitief ontwerp een bomenparagraaf opnemen
- in het definitief ontwerp een plintenstrategie opnemen

Wethouder Verschuure
zal met betrekking tot agendapunt 6, Raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp en Voorveldsepolder:

- komen met een strekt ter vervanging in verband met een fout met de bestemming over een groen dak.

Wethouder Van Hooijdonk
zal met betrekking tot agendapunt 7, Oplossen parkeerprobleem Rachmaninoff:

- in februari de commissie per brief informeren over de met de projectontwikkelaar gemaakte afspraken inclusief tijdlijn. Zij zal ook de onderliggende stukken naar de commissie sturen. De brief zal ook ingaan op de gebruikte berekening voor het aantal parkeerplekken rond het Rachmaninoff-complex en mogelijke oplossingen voor het probleem.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare vergadering commissie Stad & Ruimte

Datum	11 februari 2021
Locatie	Digitaal, via Zoom
Verslag door	mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	4 maart 2021

Aanwezigen

De voorzitter, mw. C. van Dun, mw. A-M. Podt, de wethouders, mw. L. van Hooijdonk, dhr. K. Verschuure, de leden, mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. E. van der Marel (VVD), dhr. E. Virginia (GroenLinks), dhr. B. Işik (PvdA), dhr. T. Schipper (SP), mw. T. Sturkenboom (Student&Starter), mw. S. Schilderman (D66), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), mw. J. Zwinkels (CDA), dhr. J. Koppelaar (Student&Starter), dhr. B. Sahraoui (DENK), dhr. C. Bos (Stadsbelang Utrecht), dhr. D. Bosch (PVV), dhr. M. Koning (D66), dhr. G. te Hoonte (VVD), dhr. M. van Heuven (PvdD), mw. F. de Koning (GroenLinks), mw. M. Leenders (commissiegriffier).

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag openbare vergadering commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten 1
3. Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen 2
4. Quickscan Rijnenburg 10

LIJST VAN TOEZEGGINGEN 19

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De voorzitter constateert dat vandaag alleen digitaal wordt vergaderd in verband met corona. Zij loopt de gehele agenda door en concludeert dat deze is vastgesteld.

3. Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen

De voorzitter constateert dat de gemeente Utrecht samenwerkt met twee recreatieschappen. Deze twee recreatieschappen zijn samen opdrachtgever van de uitvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland. Uit onderzoek blijkt dat de organisatie van Recreatie Midden Nederland niet op orde is. Dit is aanleiding voor de besturen van de recreatieschappen om verandervoorstellen te doen. Er wordt voorgesteld om de recreatieschappen om te vormen en taken onder te brengen bij andere uitvoerders. Recreatie Midden Nederland wordt daarmee opgeheven. De besturen vragen de gemeente Utrecht om een reactie. Het college heeft een conceptbrief aan de recreatieschappen opgesteld en hierover wordt nu gesproken.

De heer Virginia (GroenLinks) merkt op dat de veranderingen rond Recreatie Midden Nederland ingrijpend zijn. GroenLinks vindt de plannen ambitieus maar vindt ook dat verandering noodzakelijk is. Kan de wethouder aangeven of de planning realistisch is en wat zijn de gevolgen als de deadline niet wordt gehaald? Hoewel reorganisatie nodig is, wil dit niet zeggen dat er niet ook veel goeds gebeurt rond Recreatie Midden Nederland. Kan de wethouder bevestigen dat tijdens de reorganisatie het nuttige en noodzakelijke werk wel gewoon doorgaat? Eerder heeft de fractie aandacht gevraagd voor een afvloeiingsregeling voor het personeel in relatie tot de gelijkblijvende bijdrage van de gemeente. Is er geld voor de afvloeiingsregeling? Vervolgens een aantal aandachtspunten voor het nieuwe beleid rond recreatie. Door de ontstane onduidelijkheid en de grote druk op het veranderproces, bestaat het risico voor de recreërende bewoners dat na afloop van de reorganisatie er minder aandacht is voor onderhoud van terreinen, wegen en paden. Kan de wethouder toezeggen dat de reorganisatie niet zal leiden tot minder toegankelijkheid van de recreatiegebieden? En welke mogelijkheden ziet de wethouder om natuurbeheerders, zoals natuurmonumenten, te betrekken bij het toekomstige beheer van de natuur? Recreatie Midden Nederland voert taken uit voor het nationaal park Utrechtse Heuvelrug en het routebureau Utrecht. Verdwijnen er met de reorganisatie ook taken en zo ja, om welke taken gaat het dan? GroenLinks vraagt ook hoe in de nieuwe situatie wordt omgegaan met de ontwikkeling van nieuwe recreatiegebieden. Wie gaat bepaalde activiteiten hieromtrent in de toekomst oppakken? Naast het belang van recreatie in het groen, is er ook een groot belang rondom het behoud en vergroting van de biodiversiteit. Er wordt gesproken over het vergroten van de exploitatiemogelijkheden voor zover dit niet ten koste gaat van de toegankelijkheid maar dit mag ook niet ten koste gaan van de biodiversiteit. Kan de wethouder toezeggen dat bij het nieuwe recreatiebeleid veel aandacht uit zal gaan naar het behoud en het vergroten van de biodiversiteit? Om te kunnen recreëren moeten gebruikers op bepaalde plekken kunnen komen. De gebieden dienen goed bereikbaar te zijn. Wat GroenLinks betreft dienen deze te voet, per fiets en met het openbaar vervoer bereikbaar te zijn. Kan de wethouder toezeggen dat de bereikbaarheid ook in de nieuwe situatie goed is of wordt zonder onnodig extra asfalt? Verder zijn er zorgen over de financiële situatie. Kan de wethouder aangeven of de financiële bijdrage van Utrecht aan recreatie gelijk blijft na de reorganisatie en is er ook iets te zeggen over de te verwachten bijdrage van de diverse partners? Wat zegt de bijdrage van de gemeente Utrecht over de zeggenschap in de nieuwe samenwerking? Tot slot de rol en zeggenschap van de raad. Kan de wethouder aangeven hoe de raad voldoende informatie krijgt om goede afwegingen te maken tussen de meerwaarde van deelname aan een nieuwe samenwerking en de bijdrage.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) geeft aan dat de PvdD graag ziet dat in de reactiebrief drie zaken worden meegenomen. Allereerst met betrekking tot de bescherming van natuur en landschap. De PvdD constateert al langere tijd dat de balans tussen de belangen van recreanten en natuur en landschap steeds schever wordt. Ziet de wethouder dit ook en wil zij dit benadrukken in de reactiebrief? Ten tweede dient biodiversiteit voorop te staan in het beheer. De brief heeft het nu over het continueren van het beheer maar de PvdD wil het beheer en onderhoud juist meer biodiversiteit vriendelijk maken. In aanbestedingen wordt dan niet alleen de prijs maar ook de

kwaliteit een criterium. Is de wethouder bereid om dit nu alvast mee te geven zodat hier in de begroting van de toekomstige organisatie rekening mee gehouden kan worden? Ten derde verdienen het huidige plassenschap en recreatieschap geld met het uitgeven van vergunningen voor jagen en hengelen. Dit moet stoppen. Er dient een verbod te komen en er dient niet meer aan te worden verdiend. Wil de wethouder in de brief waar nu zeven kopjes staan, een kopje toevoegen om de adviezen voor bio divers beheer en jagen en hengelen op te nemen? Tot slot de handhaving en toezicht. Dit wordt mogelijk ondergebracht bij de RUD.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt hoe de PvdD een en ander ziet qua begroting. Als er minder inkomsten komen, dan dient een en ander van de partners te komen. De gemeente Utrecht moet dan misschien weer bijdragen. Is dat het uitgangspunt voor de PvdD?

Mevrouw Sasbrink (PvdD) zegt dat de PvdD vindt, dat de gemeente beter kan meebetalen aan het beheer dan dat zij toestaat dat gejaagd en gehengeld wordt met alle gevolgen voor het dierenwelzijn.

De heer Van der Marel (VVD) merkt op dat als geen vergunningen meer mogen worden uitgegeven dat dit een gat in de begroting veroorzaakt. Verder is het hengelen voor veel mensen een hobby waar zij veel rust en plezier uit halen. Daarnaast wordt de jacht ook gebruikt om wild te reguleren.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) merkt op dat veel onderzoek is gedaan naar hengelen. Het veroorzaakt veel stress bij vissen. Daarnaast is in de gemeentelijke dierenwelzijnsnota het streven naar een hengelverbod opgenomen. Verder is over jacht als beheer in de dierenwelzijnsnota afgesproken, dat het een uiterste optie is vanwege het dierenleed.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) merkt op dat het niet zo is dat de financiën afhankelijk zijn van de hengelsport. Misschien kan de hengelsport afgeschaft worden door het aangaan van een lichtere constructie?

De heer Virginia (GroenLinks) merkt op dat GroenLinks niet de voorkeur heeft om de jacht en hengelsport te vergroten om zo meer inkomsten te krijgen. In de stukken staat dat mogelijk de horeca of andere vormen van verdienmodellen uitgebreid kunnen worden. Als dit niet wordt toegestaan, dan rijst wel de vraag hoe een en ander wordt gefinancierd.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) denkt dat als biodiversiteit en klimaat belangrijk is, geaccepteerd moet worden dat dit wat meer kost. Daarnaast is hetgeen mevrouw Sturkenboom heeft gezegd interessant: juist door de reorganisatie zou wat op het organisatieonderdeel bespaard kunnen worden. Zij vervolgt met de onderwerpen handhaving en toezicht. Dit wordt mogelijk ondergebracht bij de RUD. Het afgelopen seizoen waren er veel meldingen van overlast en was er een gebrek aan handhavingscapaciteit. Gaat het onderbrengen van de handhaving bij de RUD hier een verschil in maken? En is de wethouder bereid om dit als aandachtspunt op te nemen in de reactiebrief? Ten slotte de regionale solidariteit. Tijdens de informatiebijeenkomst werd gesproken over de ‘free riders’. Deze zijn niet gewenst. In dit verband deelt de PvdD de vraag van het college over hoeveel Utrechters recreëren in gebieden van het Plassenschap Loosdrecht en welke gemeentelijke bijdrage daar tegenover zou moeten staan. In het verlengde hiervan noemt de PvdD ook het Nationaal park Utrechtse heuvelrug omdat hierover de indruk bestaat dat hier wel veel Utrechters recreëren. Wellicht is Utrecht hier wel de ‘free rider’.

Mevrouw Schilderman (D66) merkt op dat voor D66 de focus zou moeten liggen op het meer ontwikkelen van groen en recreatiegebieden. De fractie vraagt of de wethouder bereid is om een aanpassing te doen in de brief. Er dient aangegeven te worden dat de samenwerkingsvorm die

gekozen wordt, uiteindelijk dient te passen bij de situatie waarbij meer wordt ingezet op het ontwikkelen van extra recreatiemogelijkheden in de natuur en de omgeving.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt of mevrouw Schilderman op zoek is naar nieuwe locaties om te ontwikkelen of dat zij in bestaande natuurgebieden recreatie wil toevoegen.

Mevrouw Schilderman (D66) denkt dat beide mogelijk is.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat als gebieden worden toegevoegd, dat meer geld nodig is voor onderhoud.

Mevrouw Schilderman (D66) denkt dat te weinig geld wordt uitgegeven aan het ontwikkelen van nieuwe natuur en recreatiegebieden met name in gebieden die dicht rondom stedelijk gebied liggen. Als een en ander nu anders georganiseerd gaat worden, dan zou het beheer bij grotere partijen als Staatsbosbeheer neergelegd kunnen worden. Zij zijn wellicht beter in staat om fondsen te werven of lobbywerk te verrichten. Vervolgens vraagt D66 een volgende aanpassing: een inzet die het mogelijk maakt om financieel te differentiëren. Zo zou er een vaste bijdrage kunnen zijn voor het onderhoud en extra impulsen voor het toevoegen van aanvullende recreatiemogelijkheden. Dan de democratische controle. Deze dient op de boekhouding te zitten maar ook op de visie en het beleid. Is de wethouder bereid om een aanpassing in de brief te doen waarbij aangegeven wordt dat niet alleen de toetsing aan de nota Verbonden partijen belangrijk is maar dat ook de democratische vertegenwoordiging van belang is. D66 hoort graag van de wethouder op welke wijze zij acht dat het verstandig is om juist de democratische verantwoording te hebben op de visie en de ontwikkeling van de groengebieden. De U10 zou hierin een rol kunnen spelen maar de samenwerking is soms wat onwennig. Ten slotte nog twee andere punten. D66 is niet per definitie gehecht aan de uitvoering bij een bepaalde organisatie of overheid. Het gaat erom dat het werk gebeurt. Deelt de wethouder dit en overweegt zij een tender? Vervolgens vraagt de partij of de wethouder bereid is om te spreken met bijvoorbeeld andere gemeenteraden en hier een overleg voor te initiëren.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) vraagt welke impact een tender en het betrekken van de organisatie kan hebben op de reorganisatieduur.

Mevrouw Schilderman (D66) merkt op dat het doel voorop moet staan. Als er dan een ander tijdspad gevoerd moet worden voor de liquidatie van de organisatie, dan heeft D66 daar geen probleem mee.

De heer Işik (PvdA) sluit aan bij de fracties die vragen hebben gesteld over personeel. Het personeel dient zo snel mogelijk duidelijkheid te hebben over waar het aan toe is. Verder is de PvdA positief over de ingezette stappen in deze kwestie. Het is fijn dat een goede samenwerking wordt georganiseerd. De bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden dienen wel van te voren helder te zijn. Vervolgens dient in het nieuwe samenwerkingsmodel de handhaving beter te worden georganiseerd. Dan de vraag hoe realistisch het is dat het college de deadline van 1 juli 2022 gaat halen. Als nieuwe gebieden worden toegevoegd, dan hoort de PvdA graag wat dit qua beheer en onderhoud gaat kosten. Tot slot vraagt de fractie hoe U-pas houders op een goedkope manier gebruik kunnen maken van recreatiegebieden. Graag een reactie.

De heer Schipper (SP) vraagt of er niet beter naar gestreefd kan worden dat recreatieterreinen gratis toegankelijk zijn.

De heer Işik (PvdA) antwoordt dat het wat de PvdA betreft ook gratis mag zijn.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat de basis op orde moet komen. Het is mooi dat in de reactie van het college punten terugkomen die het CDA heeft ingebracht. Dank daarvoor. Het CDA vindt dat de gemeente samen met de partners verantwoordelijk is voor de gebieden. Kan de wethouder in de brief aangeven waar de recreatieschappen op kunnen rekenen qua hulp en inzet vanuit de gemeente Utrecht? Graag een reactie. Verder is een aanpassing van de gemeenschappelijke regeling nodig. Het Rijk voert in dit kader evaluaties uit en doet aanbevelingen. Worden die betrokken in het verdere proces? Dan de inhoud van bijlage 2, de brief over de toekomstige samenwerking. Hierin wordt het dagelijks bestuur verzocht om in te stemmen met allerlei fundamentele punten. Zoals de samenwerking met andere beheergebieden en -organisaties en het overdragen van toezicht en handhaving aan de RUD. Ontstaat met betrekking tot dit laatste punt niet een tekort? Graag een reactie. Verder wordt in de brief ook gesproken over het mogelijk opheffen van het recreatieschap en plassenschap. Hoe heeft de gemeente Utrecht hierop gereageerd? Tot slot de samenwerking met andere organisaties. Communicatie is een taak van RMN. In hoeverre is het verstandig om deze taak de komende tijd bij hen te laten liggen? Moet op dit punt niet meer aansluiting worden gezocht bij gemeenten en andere instanties die bekender zijn bij inwoners zoals Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten?

De heer Van der Marel (VVD) vraagt hoe het nu zit met het recreatieschap en het plassenschap zelf. Zijn zij niet nog in beraad over hun eigen toekomst? De bestuurlijke discussie dient eerst te worden afgerond. Recreatie Midden Nederland (RMN) wordt opgeheven maar hoe wordt er vervolgens inhoud gegeven aan de feitelijke werkzaamheden na 1 januari? Misschien werken er mensen die concreet in de gebieden aan de slag kunnen gaan? De VVD hoort ook graag wat de rol van de provincie is. Zou de provincie geen coördinerende rol kunnen spelen? Hier wil de partij eerst meer over weten.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) deelt de mening van het bestuur van RMN. De situatie is onhoudbaar geworden, er dient iets te veranderen. De stad Utrecht heeft baat bij een solide organisatie. Er kan dan gesproken worden over de inhoud in plaats van over de overhead en het geld kan dan uitgegeven worden aan het verhogen van de kwaliteit en het toevoegen van nieuwe locaties. De ChristenUnie onderschrijft de vraag van D66 hierover. Vervolgens een aantal opmerkingen over de brief. Op dit moment wordt gezocht naar een geschikte organisatievorm. Welke rol ziet de wethouder voor de gemeente Utrecht? Dan de zoektocht naar een passende organisatievorm. Deze dient eind van dit jaar gevonden te zijn in een proces dat onder druk staat. Is dit een haalbare planning en is er ergens dit jaar een ‘go-no go moment’? Verder is continuïteit van beheer en onderhoud van groot belang. Is het niet verstandig om een ‘go, no-go moment’ in te bouwen en zo ja, wanneer zou dat dan moeten zijn? Een inhoudelijke conclusie uit het rapport van Berenschot was, dat er geen duidelijke keuzes zijn gemaakt met betrekking tot het opdrachtgeverschap. Welke visie heeft de wethouder op de toekomst van het opdrachtgeverschap van de recreatieschappen? Er wordt ook nog een gemeente gezocht die als centrumgemeente wil optreden voor het recreatieschap. Ziet het college hier een rol voor zichzelf? En hoe kijkt de wethouder naar de rol van de provincie? Tot slot vraagt de ChristenUnie wat er gebeurt als er met de partners niet wordt uitgekomen. Is er dan een alternatief, een plan B en welke visie heeft het college hier op?

De heer Schipper (SP) zegt dat de SP eerder speerpunten heeft benoemd zoals toegankelijkheid voor iedereen en een goed sociaal plan voor werknemers van RMN die niet mee kunnen naar de nieuwe organisatie. Verder wil de SP het beheer niet in commerciële handen hebben.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat de SP geen commerciële modellen wil. Tegelijkertijd wil die partij wel samenwerken met Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten. Staat de SP die partijen toe om te zoeken naar eigen verdienmodellen?

De heer Schipper (SP) vraagt zich af wat hij zich moet voorstellen bij verdienmodellen. Verdienmodellen in combinatie met recreatie wringt. Lichte horeca of pleisterplaatsen kan de fractie zich voorstellen. Verder dient er een lichte bestuursstructuur te komen. Het geld dient vooral te gaan naar de uitvoering en het beheer.

Mevrouw Zwinkels (CDA) bedoelt geen feestende menigten. Natuurmonumenten verhuren bijvoorbeeld stukken grond om zo inkomsten te genereren. Een lichte vorm van horeca zou ook kunnen.

De heer Schipper (SP) zegt dat een en ander ten goede dient te komen aan vergroening en recreatie.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) merkt op dat exploitatie gescheiden kan worden. Hoe ziet de wethouder dit?

De heer Schipper (SP) geeft aan dat de SP uitkijkt naar het vervolg. De fractie is ook benieuwd naar wat het initiatiefvoorstel van de VVD en de provincie gaat doen.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) sluit aan bij de financiële differentiatie waar D66 het over had en bij de bijdrage van de PvdD over het hengelen. Verder is zij benieuwd hoe realistisch het tijdspad is. Een ‘go en no-go moment’ zou handig zijn. Voor Student&Starter is het meest belangrijk dat de aandacht en focus ligt op het nieuw ontwikkelen en verbeteren van recreatiegebieden. Daarbij mag creatief worden omgegaan met exploitatie. Vervolgens hoeft biodiversiteit niet tegenover recreatie te worden geplaatst. Het kan prima naast elkaar. Tot slot vraagt de partij hoe nieuwe fietssnelwegen en regionale fietsverbindingen beter gecombineerd kunnen worden met recreatiegebieden.

Wethouder Van Hooijdonk gaat allereerst in op het proces. Meerdere partijen hebben aandacht gevraagd voor de planning. Afgelopen week is er een team gecontracteerd die een en ander gaat begeleiden bij de schappen. Dit team zegt dat de planning kan maar dat deze ambitieus is. GroenLinks vroeg wat er gebeurt als de planning niet wordt gehaald. Nu het team op orde is kan een preciezere planning worden gemaakt. In de planning dient helder te zijn via welke mijlpalen naar 1 januari wordt gegaan. Dit zijn een soort ‘go-no go momenten’ in de vorm van tussenstations. Mocht blijken dat 1 januari niet realistisch is, dan moet men zich daartoe verhouden. Belangrijk in het proces is, hoe snel men het eens kan worden. Mevrouw Schilderman stelde hieromtrent een goede vraag. Zij vroeg of een dialoog tot stand gebracht kan worden tussen de raden. Dit is zeker iets wat meegenomen kan worden richting de schappen. Het CDA vroeg wat de bijdrage van de gemeente Utrecht is in het proces. De gemeente Utrecht zit stevig in het proces. Ambtelijk gezien zit de gemeente in het kernteam en de wethouder zit bestuurlijk gezien in de begeleidingsgroep. De gemeente Utrecht kan samen met de provincie beschouwd worden als trekkende krachten. De VVD vroeg hoe het zit met de rol van de provincie. De provincie is nog iets meer een trekkende kracht dan de gemeente Utrecht. Dit komt doordat recreatie, groen en landschap in de kerntaken van de provincie zitten. Verder zit de provincie ook in beide schappen en draagt daar fors aan bij. Zo neemt zij ook een deel van de transitiekosten voor haar rekening. De provincie heeft ook de bereidheid om in een soort centrumtaak een rol te nemen.

De heer Van der Marel (VVD) merkt op dat de rol van de provincie naar de schappen toe, niet helder is. Deze is niet uitgekristalliseerd.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit klopt. Een en ander is nog niet uitgekristalliseerd. Er wordt nog getrechterd. Tegelijkertijd zijn er ook al wat dingen hardop gezegd en de commissieleden hebben die kunnen lezen.

De heer Van der Marel (VVD) vraagt of de wethouder iets meer kan vertellen over het team en hun opdracht.

Wethouder Van Hooijdonk vindt het prima om de opdracht te delen. Verder heeft het team verstand van juridische, financiële en contractuele zaken. Ook is het in staat om het proces te begeleiden en heeft het eerder te maken gehad met organisatieverandering en liquidaties. De ChristenUnie vroeg wat er gebeurt als er niet uit wordt gekomen. De wethouder merkt op, dat de organisaties eigenlijk tot elkaar zijn veroordeeld. Verder bestaat er weinig twijfel over het willen opheffen van RMN. Men dient het verder wel eens te worden over het alternatief en de condities. Het met elkaar eens worden is eigenlijk de enige optie om door de verandering te gaan. Met betrekking tot de schappen merkt zij op, dat de discussie hier een wat meer ambivalente is. Er is collectief gezegd dat een lichte organisatie wordt geprefereerd. In de komende maanden moet worden bepaald hoe licht de organisatie kan zijn. Verder is geconstateerd dat wat er nu is bij de schappen, een gevolg is van de geschiedenis. Soms zit er geen logica in. Als nu toch verbouwd wordt, kunnen de kaarten wellicht zo worden geschud dat er een en ander meer logisch wordt. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door natte en droge taken van elkaar te onderscheiden.

De voorzitter vraagt of de wethouder de opdracht van het team aan de commissie zal verstrekken.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat zij dit even moet bespreken met collega's. Zij verwacht dat de opdracht in de loop van het eerste kwartaal gedeeld kan worden. Vervolgens vertelt de wethouder dat een specialist is aangetrokken die veel weet over de gemeenschappelijke regelingen en dat binnen de gemeente Utrecht juristen paraat staan. Vervolgens gaat zij in op de financiën. De huidige bijdrage is voldoende. Hier zijn twee kanttekeningen bij te plaatsen. De eerste is, dat de transitie betaald wordt uit de huidige bijdrage. Dit betekent waarschijnlijk een verschraling van hetgeen het schap verder nog kan doen dit jaar. Een en ander gaat niet zozeer ten koste van beheer en onderhoud maar wel ten koste van beleidsmatige en ontwikkelachtige taken. Verder kan nu nog niet helemaal overzien worden wat de transitie gaat kosten. Als deze toch niet binnen de begroting gerealiseerd kan worden, dan leidt dit tot een tegenvaller. Het sociaal plan moet overigens altijd en de inzet is 'mens volgt taak'. De tweede kanttekening is, dat er serieuze vraagtekens zijn bij hoe goed de staat van onderhoud en beheer in de peiling is. Deze staat moet goed in beeld worden gebracht en dit kan ertoe leiden dat er negatieve verrassingen tevoorschijn komen. D66 vroeg naar een financieel onderscheid tussen beheer en ontwikkeling. De nota Verbonden partijen zegt dat zoveel mogelijk beleidsarme taken overgedragen moeten worden naar gemeenschappelijke regelingen. Dit was hier ook de conclusie. De opvolger van RMN dient echt een beheerorganisatie te worden en een organisatie voor communicatie en handhaving. Ontwikkeling dient op een andere plek te gebeuren. Bij het Plassenschap is dit nu al geen onderdeel van de taken. Er is daar een soort bestuursakkoord gesloten en dat wordt vervolgens omgezet in opdrachten richting RMN. De raad kan dan vanuit haar budgetrecht een programma beoordelen en vaststellen. Dit zou primair moeten gebeuren bij wat nu Groen groeit mee wordt genoemd: de combinatie van regio, U10 en U16 in gesprek met de provincie. Er dient op gelet te worden dat de nieuwe organisatiestructuur die nu voor ogen is, in staat is om de groei van de recreatie te accommoderen.

Mevrouw Schilderman (D66) constateert dat de wethouder zegt dat een en ander primair zou moeten gebeuren in Groen groeit mee. Dit hoeft wat D66 betreft niet per se in deze regeling. De commissie moet alleen wel richting kunnen geven aan recreatie en groen rondom de stad. Is de wethouder bereid toe te zeggen dat hier binnenkort iets over wordt voorgelegd?

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat vanuit de regio een brief in aantocht is die de stand van zaken op een rij zet. De wethouder gaat kijken waar die brief is en zal ook kijken wat de Utrechtse

dimensie daarbij is. Verder is gevraagd wie een en ander kan doen. Met betrekking tot beheer heeft GroenLinks gevraagd of er dan ook ruimte is voor terreinbeheerders of natuurbeheerders. D66 vroeg specifiek naar Staatsbosbeheer en SP noemde die ook en Natuurmonumenten en Landschap Erfgoed Utrecht. De ChristenUnie en de VVD noemden de provincie en de ChristenUnie noemde ook de gemeente Utrecht. Alle organisaties zijn in beeld. De wethouder vindt zelf de formule van de terrein beherende organisaties charmant omdat dan door de kolommen van recreatie en natuur heen wordt gebroken. Een en ander dient alleen wel te passen bij hun taken. Verder heeft de provincie zich bereid verklaard om een centrumrol te spelen en vindt intern beraad plaats op de eigen rol. GroenLinks vroeg vervolgens of straks nog wel voldoende aandacht is voor onderhoud en toegankelijkheid. Het is de bedoeling dat de kerntaken worden ondergebracht bij een organisatie die daar goed in is. GroenLinks vroeg of er taken gaan verdwijnen. Over de volle breedte is dit niet zo. Ze worden alleen wel herschikt. GroenLinks en Student&Starter hadden het over de bereikbaarheid van terreinen. Dit is geen onderdeel van dit proces. Het zal onderdeel worden van Groen groeit mee. De VVD vroeg naar het beheer na 1 januari. Dit moet goed geregeld zijn. Als die deadline niet haalbaar is, dan dienen hier conclusies uit getrokken te worden. Het CDA vroeg of de communicatie ergens anders belegd kan worden. Dat is het idee en er wordt gedacht aan organisaties als Marketing Utrecht. De SP begon over toegankelijkheid. Het doel is, dat de terreinen zoveel mogelijk gratis toegankelijk zijn. Als er sprake is van exploitatie dan dient dit bij functies te zijn waar mensen zelf wel of niet voor kunnen kiezen, zoals horeca. Een U-Pas constructie is dan niet nodig. Dan de ecologische kant. Bij RMN is men bezig met ecologisch maaibeheer. De PvdD wil biodiversiteit voorop in beheer. De wethouder zou biodiversiteit vooral mee willen koppelen in beheer. Soms staat namelijk de recreatietaak voorop. Zij deelt overigens de observatie van de PvdD dat het een steeds schevere verhouding wordt, niet. Met betrekking tot jagen en hengelen stelt zij voor, aan te sluiten bij hetgeen in de nota Dierenwelzijn staat. De PvdD vroeg naar de betrokkenheid bij de Utrechtse heuvelrug. Er zijn zeker Utrechters die recreëren aldaar en dit vormt ook een richtsnoer om de betrokkenheid op de stoelen. Vervolgens de zeggenschap en democratie. Wat de visie- en beleidsontwikkeling betreft is de raad aan zet en ook bij Groen groeit mee hoort dit zo te zijn. Op de vraag hoe de raad betrokken wordt in de loop van dit jaar, antwoordt de wethouder dat dit binnenkort zal uitkristalliseren als het stappenplan helderder wordt. Het is in ieder geval de bedoeling dat de raad de eindbeslissing neemt maar het is ook de bedoeling dat de raad tussentijds wordt bevraagd en geïnformeerd. Verder vroeg GroenLinks hoe het zit met de zeggenschap van de gemeente Utrecht. Binnen een gemeenschappelijke regeling betreft het een bepaald evenwicht. Tot slot heeft zij drie aanpassingen geconstateerd voor in de brief. De eerste is, het aandringen op dialoogachtige sessies tussen de raden. De tweede gaat erover dat de nieuwe organisatiestructuur in staat moet zijn om de uitbreiding van recreatie te accommoderen en de derde gaat over de ecologische kant. De biodiversiteit en het jagen en vissen. Voor de raadsbehandeling komt er een strekt ter vervanging. Tot slot geeft de wethouder aan dat de opdracht gedeeld zal worden.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt of er iets te zeggen is over de bijdragen van de diverse partners.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt hoe het verder gaat met betrekking tot Utrechters die recreëren op de Utrechtse heuvelrug. Ze wil bepalen of zij met een motie gaat komen of niet.

Mevrouw Zwinkels (CDA) constateert dat de wethouder positief heeft gereageerd op een aantal punten die zij heeft ingebracht. Kan hierop worden ingegaan in de nieuwe versie?

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de wethouder in de brief aan wil geven dat democratische legitimiteit van belang is.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat de democratische legitimiteit staat in de nota Verbonden partijen. Verder leiden zaken die mevrouw Zwinkels heeft gezegd op dit moment niet tot aanpassingen in de brief. Ten aanzien van de financiële bijdrage van andere deelnemers merkt zij op, dat zij daar nu geen zicht op heeft. Tegen de PvdD zegt zij niet meer te kunnen zeggen dan dat zij heeft gedaan. Zij gaat zich nu nergens op vastleggen, er dient een gezamenlijke beweging te worden gemaakt. Er zijn wel twee parameters waarmee het gesprek wordt ingegaan. De eerste is, dat in principe wordt uitgegaan van het bestaande bedrag en de tweede is, dat wordt geredeneerd langs de lijnen waar onze mensen recreëren.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat het haar gaat om drie punten. Het eerste punt gaat over waar de recreatieschappen op mogen rekenen qua inzet van de gemeente Utrecht. Het tweede punt gaat over het overdragen van het toezicht en de handhaving aan de RUD en het derde punt gaat over de communicatie. Deze zou dichter bij Utrecht Marketing kunnen komen te liggen.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt het met betrekking tot het eerste punt onnodig te vinden hier iets over op te nemen. Zij zit zelf in de bestuurlijke begeleidingsgroep en Utrecht is onderdeel van het ambtelijk kernteam. Het is niet nuttig om op te schrijven wat de situatie is. Het laatste zou overwogen kunnen worden. Er wordt dan bevestigd dat dit een goed idee is. Tot slot kan ook bevestigd worden dat de gemeente Utrecht het overdragen van het toezicht en de handhaving aan de RUD een goed idee vindt.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

De heer Van der Marel (VVD) merkt op dat de VVD-fractie het op voorhand eens was met de brief. De VVD is wel blij met de eerste toevoeging. De andere twee punten die de wethouder noemde hoeven eigenlijk niet in de brief maar het kan ook geen kwaad.

Mevrouw Schilderman (D66) dankt de wethouder voor de toezegging. Tot slot vraagt zij of de wethouder de stukken zou kunnen delen over waar Utrechters recreëren.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dit toe.

De voorzitter inventariseert hoe het agendapunt richting de raad kan.

De heer Virginia (GroenLinks) begrijpt dat er een strekt ter vervanging komt. Hierdoor wordt dit agendapunt een B-punt. Voor de GroenLinks-fractie zou het een A-punt kunnen zijn. Verder dient een half uur uitgetrokken te worden voor de bespreking.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) geeft aan dat zij al vier amendementen en een motie op haar lijstje heeft. Er dient een uur bespreektijd te worden uitgetrokken.

Mevrouw Schilderman (D66) vindt een half uur bespreektijd voldoende. D66 vindt dat het een A-punt kan worden.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat dit agendapunt een B-punt moet worden. De fractie wacht de strekt ter vervanging af. Verder is een half uur of driekwartier bespreektijd voldoende.

De heer Işik (PvdA) zegt dat dit agendapunt een A-punt mag worden.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt voorlopig als B-punt naar de raad van 18 februari gaat en dat een half uur bespreektijd uitgetrokken zal worden. Zij herhaalt de toezeggingen. Wethouder Van Hooijdonk stuurt aan het eind van het eerste kwartaal van 2021 de opdracht aan het team naar de commissie.

Wethouder Van Hooijdonk stuurt een regionale brief over Groen groeit mee naar de commissie en voegt daar een brief aan toe met de Utrechtse dimensie en de inzet op de ontwikkeling van groen en recreatie om de stad plus cijfers met betrekking tot het gebruik door Utrechters van de Utrechtse heuvelrug.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat de opdracht aan het team en de cijfers over de recreatie in het eerste kwartaal geleverd kunnen worden. De brief over Groen groeit mee komt dan apart. Verder is de regionale brief is aantocht. Er zal ook een brief gemaakt worden over hoe een en ander in Utrecht wordt gedaan.

De voorzitter concludeert dat er een strekt ter vervanging komt. Zij herhaalt opnieuw de toezeggingen.
Wethouder Van Hooijdonk stuurt aan het eind van het eerste kwartaal van 2021 de opdracht aan het team naar de commissie en de cijfers met betrekking tot het gebruik door Utrechters van de Utrechtse heuvelrug.
Wethouder Van Hooijdonk stuurt een regionale brief over Groen groeit mee en voegt daar een brief aan toe met de Utrechtse dimensie en de inzet op de ontwikkeling van groen en recreatie om de stad.

Mevrouw Schilderman (D66) mist de termijn voor de brief. Verder zou het handig zijn als de informatie over het gebruik van Utrechters van de Utrechtse heuvelrug voor de raadsbehandeling komt.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat de informatie over het gebruik van Utrechters van de Utrechtse heuvelrug voor de raadsbehandeling komt. De brief over Groen groeit mee zal zo vroeg mogelijk in het tweede kwartaal van dit jaar naar de commissie komen.

De voorzitter schorst de vergadering voor vijf minuten.

4. Quickscan Rijnenburg

De voorzitter constateert dat een quickscan is uitgevoerd naar de verstedelijking in de polders Rijnenburg en Reijerscop. Tijdens een raadsinformatiebijeenkomst hebben onderzoekers een nadere toelichting gegeven op de gemaakte keuzes, de gepresenteerde scenario's en de financiële onderbouwing. De gemeenteraad heeft bij de programmabegroting het college de opdracht gegeven een ontwerpstudie voor Rijnenburg te laten uitvoeren met een aantal groeiscenario's. Het doel van de agendering is, het meegeven van aanvullende onderzoeksvragen voor deze ontwerpstudie.

De heer Bosch (PVV) geeft aan dat tijdens de raadsinformatiebijeenkomst vragen zijn gesteld onder andere over de kosten van Leidsche Rijn ten opzichte van Rijnenburg maar dat deze nog niet zijn beantwoord. De antwoorden heeft hij dus niet mee kunnen nemen in zijn bijdrage.

De voorzitter concludeert dat dit genoteerd staat.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat de gemeentelijke studie naar woningbouw in Rijnenburg aantoont, dat er prima gebouwd kan worden en dat de kosten in relatie tot andere plekken relatief beperkt zijn en grotendeels overlappen. De VVD ziet een grote overlap met het eigen initiatiefvoorstel. De partij constateert wel dat het college zijn best heeft gedaan om de kosten zo hoog mogelijk in te schatten en daarmee aantoont dat bouwen in Rijnenburg tot 2035 niet verstandig is. Het college goochelt met bedragen en bagatelliseert en overdrijft deze, net hoe het uitkomt. Dit rekent de VVD de wethouder aan. De wethouder dient daarom een aantal dingen te verhelderen en zo nodig terug te nemen. Wat zit er bijvoorbeeld in de 3 miljard euro? En wat is

sowieso noodzakelijk voor de groei van de stad en welk deel daarvan overlapt niet met al lopende investeringsvoorstellen?

Mevrouw De Koning (GroenLinks) hoort dat de VVD vindt dat de financiering te hoog is ingeschat. GroenLinks heeft juist gelezen dat veel zaken nog niet zijn meegenomen. De financiering is juist onderschat.

De heer Te Hoonte (VVD) antwoordt dat in andere voorstellen bepaalde zaken ook niet zijn meegenomen. Op dat moment wordt dan het laagste bedrag in de brief gezet. De VVD is ervan overtuigd dat er meer kosten zijn opgevoerd dan strikt noodzakelijk. De fractie wil een transparante lijst met betrekking tot de communicatie van het college richting de raad en de lobbypartners. Hierin dienen gelijke bedragen op een gelijke wijze te worden gehanteerd.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) deelt de beschouwing van de heer Te Hoonte. Tegelijkertijd is het noodzakelijk dat het plan van aanpak komt en de uitwerking in het eerste kwartaal van 2022. Er dient een duidelijk beeld te zijn van de totale kosten inclusief btw et cetera zodat een richtinggevende uitspraak kan worden gedaan. In het plan van aanpak dient een goede financiële onderlegger te zitten.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat dit ook de wens van de VVD is. De financiële onderbouwing van het stuk is veel te matig om naar de raad te sturen. Er dient meer aandacht aan gegeven te worden. Verder wil de VVD weten hoe eerder gestart kan worden met Rijnenburg. Rijnenburg en hetgeen in de RSU staat dient namelijk gelijktijdig te worden ontwikkeld. De partij wil ook weten welke tramlijn naar Rijnenburg het snelst te ontwikkelen is en wat het snelste scenario is om een tramlijn in Rijnenburg te krijgen. Hoe afhankelijk is deze dan van het ‘wiel met spaken’ en hoe wordt werk met werk gemaakt? Vervolgens mist de fractie de fasering van de infrastructuur. Zij vraagt zich ook af welke voordelen een tram naar Rijnenburg heeft als aan het eindpunt een P+R wordt opgenomen. Tot slot vraagt de VVD of in de ontwerpstudie ook gekeken kan worden naar het economische effect van Rijnenburg op de gehele westflank van de stad.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) merkt op dat de heer Te Hoont een mooi filmpje heeft opgenomen met de heer Kurhaus waarin gezegd wordt, dat het gebied goed ontsloten is en dat er woningen kunnen worden gebouwd. In de brief van de minister en de quickscan staat echter dat de huidige snelwegen al tegen hun maximale capaciteit aanlopen en dat als er veel woningen worden toegevoegd, de ‘draaischijf’ van ondernemend Nederland compleet vastloopt. Hoe reflecteert de VVD hierop?

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat aan beide kanten van Rijnenburg een snelweg ligt. Het gaat er uiteraard wel om hoe wordt aangesloten op deze snelwegen. Verder is bij de Koningsweg niet eens gekeken naar auto ontsluiting.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) constateert dat mensen in de file staan als ze bij Rijnenburg zouden willen komen. Er is geen capaciteit op de snelweg.

De heer Te Hoonte (VVD) hoopt dat veel mensen per tram kunnen komen. Er kan een ander alternatief dan de auto worden geboden. Daarnaast zijn erop verschillende plekken mogelijkheden om Rijnenburg op een efficiënte manier aan te sluiten op het snelwegennet.

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat de heer Te Hoonte nog niets heeft gezegd over hoe de polder nu is. Hij wijst erop dat de minister zegt dat Reijerscop een cultuurlandschap is. In hoeverre wil de VVD rekening houden met het cultuurlandschap en de ecologie zoals die er nu is?

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat dit de reden is waarom het initiatiefvoorstel van de VVD 25.000 woningen kent en er niet gebouwd zou worden in Reijerscop. Verder dienen groen en bestaande linten goed te worden ingepast in een nieuwe wijk.

De heer Koning (D66) vraagt of de VVD het ermee eens is dat naar Den Haag moet worden gegaan om ervoor te zorgen dat de ontsluiting mogelijk wordt.

De heer Te Hoonte (VVD) antwoordt dat de VVD het daarmee eens is.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt dat lokaal in Utrecht gekeken moet worden naar wat gedaan kan worden om Rijnenburg te ontwikkelen. Wat landelijk speelt, speelt landelijk.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat het goed is als landelijke fracties lobbywerk gaan organiseren in de Tweede Kamer. Tegelijkertijd dienen ook middelen beschikbaar te worden gesteld voor de ontsluiting.

De heer Koning (D66) merkt op dat uit de quickscan blijkt, dat het belangrijk is dat in de zuidwest as en de lightrailverbinding wordt geïnvesteerd.

De heer Te Hoonte (VVD) antwoordt dat daar inderdaad wellicht een versterking nodig is. Een en ander had misschien ook in de groeifondsaanvragen moeten zitten. Op dit moment beogen de groeifondsaanvragen twee tramlijnen die niet bij Rijnenburg komen. Verder is in de quickscan ook gekeken hoe mensen zo snel mogelijk naar het centraal station kunnen komen terwijl het centraal station ontlast dient te worden.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) heeft ook geconstateerd dat alles via het centraal station gaat. Er dient verder gekeken te worden. Er zou bijvoorbeeld een treinrails aangelegd kunnen worden van Rotterdam en Woerden richting het zuiden van Utrecht.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat het aanleggen van ‘heavy rail’ niet valt onder de bevoegdheid van de gemeenteraad. Verder denkt hij dat het tot veel discussies zou leiden.

De heer Bosch (PVV) geeft aan dat de quickscan Rijnenburg meer een verkenning is in plaats van een ontwerp en dat de PVV-fractie een voorkeur heeft voor het derde scenario. De PVV wil de polder maximaal inzetten om het woningtekort in te lopen. De invulling van het scenario 3 roept nog wel vragen op. De autoluwe wijk die wordt geschetst is erg rooskleurig. Daarnaast zijn de kosten niet inzichtelijk of controleerbaar. Het college heeft zorgen over de ontsluiting. De PVV denkt dat het een uitdagende maar niet onmogelijke klus is. Scenario 1 lijkt wat overdreven voorzichtig. Verder zal het energielandschap er moeten komen tegen beter weten in. De fractie wijst erop dat er geen draagvlak is voor windmolens. Alle daken van de nieuwe gebouwen in Rijnenburg kunnen worden gevuld met zonnepanelen en er kan een kleine kerncentrale worden geplaatst.

De heer Koning (D66) vraagt of niet aan het college gevraagd moet worden wat het kost om openbaar vervoer aan te leggen.

De heer Bosch (PVV) antwoordt dat de PVV graag onderzocht zou zien wat dat kost.

De heer Koppelaar (Student&Starter) zegt dat voor de fractie vaststaat, dat gebouwd dient te worden in Rijnenburg. Verder is Student&Starter blij dat de roeibaan eindelijk wordt genoemd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Tegelijkertijd is nog niet zeker dat deze er ook echt gaat komen. De fractie ziet graag dat vanaf nu de roeibaan expliciet wordt meegenomen in alle onderzoeken en plannen. De roeibaan kan helpen bij het opwaarderen van Rijnenburg omdat

deze ruimte biedt voor recreatie, sport, waterberging en energieopslag. Wil de wethouder vanaf nu de roeibaan verankeren in de planvorming en de onderzoeken met betrekking tot Rijnenburg? Dan de dichtheid en de bebouwing van Rijnenburg. De uitgangspunten die worden genoemd in de RSU zijn goed. Er dient te worden ingezet op een compacte stadswijk met een hoog voorzieningenniveau en een goede openbaar vervoer bereikbaarheid.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) vraagt of Student&Starter ook vindt dat eerst de wijken rondom de stad die aansluiten op Rijnenburg moeten worden ontwikkeld. Rijnenburg zal hierdoor logisch aansluiten op de stad.

De heer Koppelaar (Student&Starter) zegt dat gelijktijdige ontwikkeling voor Student&Starter zou kunnen. Er dient alleen niet gewacht te worden met de ontwikkeling van Rijnenburg totdat 60.000 woningen op andere plekken in de stad zijn gebouwd. Hij vervolgt met de fasering van de bouw. De quickscan laat zien dat fasering van de ontwikkeling van Rijnenburg goed mogelijk is. Dit dient dan ook het uitgangspunt te zijn bij de verdere onderzoeken en ontwikkelingen. Het biedt ook kansen om eerder dan 2035 te gaan beginnen met bouwen. Wil de wethouder dit expliciet meenemen in het onderzoek? Tot slot de mobiliteit en de financiering daarvan. Er wordt gegoocheld met cijfers en het wordt niet duidelijk wat er nu precies nodig is om Rijnenburg goed te ontsluiten en ontwikkelen. De fractie vraagt het college openheid te geven over de werkelijke kosten voor het ontsluiten van Rijnenburg. Tot slot vraagt Student&Starter of het college vaart wil maken met concrete plannen voor Rijnenburg.

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat de PvdD vandaag is gekomen met een aanvullende agendering. De quickscan moest inzicht geven in mogelijkheden en randvoorwaarden voor verstedelijking maar gaat alleen in op bebouwing en mobiliteit. Er wordt voorbijgegaan aan hoe de polder Rijnenburg nu is. Het stoort de PvdD dat menigeen de polder als een leeg canvas ziet. Rijnenburg is de rand van het Groene Hart en dit was ooit een heilig middengebied in een heftig ontwikkelende randstad. De quickscan geeft aan dat de polder een beperkte gebruikswaarde heeft maar dit gaat over een puur mensgerichte gebruikswaarde. Als breder gekeken wordt, dan heeft de polder een enorme, ecologische waarde.

De heer Bosch (PVV) vraagt waar de kinderen van Utrechters moeten gaan wonen.

De heer Van Heuven (PvdD) antwoordt dat de PvdD voor binnenstedelijk bouwen is. Als daarnaast de veestapel met driekwart wordt teruggebracht dan ontstaat er veel plek voor huizen. Verder blijft dit college sturen op de groei van Utrecht. Als hiermee wordt gestopt zijn niet zoveel huizen nodig. Hij vervolgt zijn bijdrage. Waarom gaat de quickscan voorbij aan de ecologie van de polder? En is de wethouder het ermee eens dat flora en fauna gaan leiden onder de verstedelijking? De aanleg van een tijdelijk energielandschap heeft ook impact op de polder maar de intrinsieke waarde verdwijnt met een woonwijk. De PvdD wil dat vanaf nu bestaande ecologische en natuurwaarden van Rijnenburg en ook de cultuurlandschappelijke landwaarde worden meegenomen als essentiële randvoorwaarden voor plannenmakerij. Kan er daarom minstens een onderzoeksvraag komen over bestaande ecologie? Cultuurlandschap dient een randvoorwaarde te zijn voor een vervolgstudie zoals verwoord op pagina 8. Tot slot vindt de PvdD dat doordat ecologie en cultuurlandschap ontbreken, dat het document niet aanvaardbaar is.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat de drie scenario's uit de quickscan wat Stadsbelang Utrecht betreft niet werken. Hij deelt de beschouwing hieromtrent van de heer Te Hoonte. Er dient eerst een keuze te worden gemaakt voor woningen of windmolens. De fractie kiest voor woningen en wil graag dat er een plan van aanpak komt met een uitwerking met scenario's waarin 20.000 tot 25.000 woningen komen, voorzieningen, zonnevelden, veel oppervlaktewater voor de waterberging en de inpassing van een deel van de huidige natuurwaarden en archeologie. In de uitwerking heeft de fractie ook de behoefte aan een

cafetariamodel van maatregelen. Dit betekent dat erop het vlak van automobiliteit wordt aangegeven welke maatregel welke mobiliteitsbewegingen met zich meebrengt en welke oplossing dit biedt voor de ontsluiting. Daarnaast wil de fractie een financiële paragraaf met betrekking tot deze ontsluitingen. Ten aanzien van maatregelen voor openbaar vervoer heeft Stadsbelang Utrecht behoefte aan hetzelfde cafetariamodel. Welke verbindingen leveren welke vervoersbewegingen op en tegen welke prijs? Vervolgens lijkt het erop dat tegen het faillissement wordt aangelopen van de in 2012 gedecentraliseerde regie op de ruimtelijke ordening. Hierdoor wordt tegen enorme vertragingen aangelopen en dat is niet wenselijk. Er dient meer regie te gaan naar de Rijksoverheid.

De heer Işik (PvdA) zegt dat de PvdA van Rijnenburg een nieuwe woonwijk wil maken. De quickscan bevestigt dat de opwekking van duurzame energie hand-in-hand kan gaan met een woonwijk. In scenario's 2 en 3 bestaat de mogelijkheid dat pas over vijftien jaar gebouwd gaat worden. Dit is onacceptabel. Qua ontsluiting dient deze het eerst geregeld te worden voor het openbaar vervoer, de fiets en daarna de auto. De fractie roept het college op om een keuze te maken over wel of niet bouwen in Rijnenburg. Verder dient de financiering voor de ontsluiting van het openbaar vervoer inzichtelijk te worden gemaakt. Welke stappen gaat het college nu zetten voor de uitvoering? Verder sluit de PvdA aan bij hetgeen Student&Starter heeft gezegd over het roeiwater. Tot slot hoort de partij graag hoe de gesprekken met het Rijk gaan.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat het CDA blij is dat de quickscan is uitgevoerd. De conclusie is helder. Rijnenburg kan onder de juiste condities worden ontwikkeld tot een ruimtelijk, efficiënte wijk die past bij de stad en complementair is. De fasering is voor de fractie een belangrijk punt. Hoe kan de bouw worden versneld? Waar kan mee worden gestart en welk tijdspad hoort daarbij? Verder zijn er inzendingen binnengekomen op het uitnodigingskader voor het energielandschap. Zijn er door de inzendingen nieuwe inzichten ontstaan? Wat de fractie betreft wordt het optimum gezocht tussen scenario 2 en 3. Hierdoor ontstaat een prettige woonwijk met een combinatie tussen grondgebonden woningen, gebieden met hogere dichtheden en de roeibaan. Vervolgens is een wenselijke fietsverbinding aangegeven. Waarom is deze alleen wenselijk en niet ook haalbaar? Graag een reactie van het college. Tot slot worden in het stuk twee vervolgaanbevelingen gedaan. De eerste is, dat een stedenbouwkundige hoofdvisie, een routekaart uitgewerkt dient te worden en de tweede is, dat een hoogwaardig groenblauw raamwerk moet worden uitgewerkt. Kan het college toezeggen dat deze twee zaken worden opgepakt?

Mevrouw De Koning (GroenLinks) dankt het college voor de quickscan. GroenLinks ziet dat het belangrijk is om eerst de prioriteit te leggen bij het bouwen in de stad, dat bouwen in Rijnenburg duur en complex is en dat het niet duurzaam is. Rijnenburg zou zorgen voor 20% tot 30% meer autoritten dan een binnenstedelijke locatie. Verder heeft de fractie een aantal vragen over de quickscan. Het openbaar vervoergebruik wordt relatief laag geschat in de quickscan, ongeveer 16% en het autogebruik kan niet omdat dit niet via de snelwegen kan. Er lijkt geschat te worden dat 44% van de mensen in Rijnenburg zich met de fiets verplaatsen. Hoe reëel is die 44%? Zou erin de praktijk niet meer autogebruik zijn en zo ja, past dit dan binnen de ontsluiting? Een tweede vraag gaat over de financiën. Veel kosten zijn niet meegenomen. Wat zijn de echte kosten als alle kosten zijn meegenomen inclusief btw en inpassingskosten? Dan de lobby voor het totale bedrag. Veel fracties hebben aangegeven dat meteen voor het hele wiel met spaken inclusief Rijnenburg moet worden gepleit. Graag een reactie. Hoe realistisch is dat? Graag meer inzicht. Tot slot de tijdsduur. Veel partijen pleiten voor zo snel mogelijk bouwen. Voor GroenLinks is dit dichtbij het openbaar vervoer dat er al is. Mocht in Rijnenburg worden gebouwd, dan vraagt de partij wanneer er hoogwaardig openbaar vervoer zou kunnen zijn in Rijnenburg? Daarna zou dan gebouwd kunnen worden. Waarom is hier niets over opgenomen in de quickscan?

De heer Van Heuven (PvdD) mist het aspect groen. In hoeverre zijn de feiten dat er ecologie is en dat het een cultuurlandschap is, reden voor het niet willen bouwen in Rijnenburg?

Mevrouw De Koning (GroenLinks) merkt op dat GroenLinks denkt dat de woningnood opgelost kan worden binnen de bestaande stad. Het groen wat nu groen is, blijft dan behouden. De ecologie van Rijnenburg zou zelfs versterkt kunnen worden.

De heer Koning (D66) constateert dat de quickscan onderschrijft dat erin de toekomst een stadswijk kan komen in Rijnenburg in combinatie met grootschalige energieontwikkeling. Hiervoor zijn veel Rijksmiddelen nodig en D66 is daarom tevreden dat samen met het Rijk en de provincie wordt gewerkt aan een ontwerpstudie voor een integrale ontwikkeling. De fractie vindt het belangrijk dat hoogwaardig openbaar vervoer en mogelijkheden om de barrières met de bestaande stedelijke gebieden te slechten worden uitgewerkt in deze ontwerpstudie. Het is een 'no-go' als er een stadswijk zou kunnen komen die net zo zwaar leunt op automobiliteit als Leidsche Rijn. De aansluiting op omliggende wijken en dorpen is een belangrijk punt. Kunnen verschillende scenario's worden uitgewerkt waaronder ook het overkappen van snelwegen? Bij deze verschillende scenario's ziet de fractie ook graag hoe de modelsplit uitpakt. Kan toegezegd worden dat de modelsplit in verschillende scenario's wordt weergegeven en dat een scenario wordt uitgewerkt met overkapte snelwegen en een scenario met hoogwaardig openbaar vervoer waaronder railverbindingen? In de motie die in december is ingediend bij de begrotingsbehandeling staat, dat in het noorden van het gebied begonnen moet worden met naast energie, functies zoals werken, recreatie en sport. Kan hier al aan begonnen worden in de vorm van tijdelijke functies? D66 benadrukt dat de mogelijke faseringen voor de ontwikkeling van Rijnenburg duidelijk maken hoe een tijdelijk energielandschap een rol speelt. Kan het college ook inzichtelijk maken wat voor modelsplit er ontstaat bij de verschillende faseringen? Verder heeft D66 zich ervoor ingezet dat erin de gebiedsontwikkeling van Rijnenburg plaats dient te zijn voor recreatiewater. Dit staat ook in de aangenomen motie. Hoe staat het met de vorderingen omtrent die motie? Zijn er bijvoorbeeld al gesprekken geweest met de roeiverenigingen? Vervolgens vindt D66 het van belang dat de creativiteit van toonaangevende nationale en internationale stedenbouwkundigen wordt aangesproken. Hoe wil het college dit gaan doen? Tot slot dient de studie zoveel mogelijk samen met grondeigenaren te worden gemaakt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt met betrekking tot de roeibaan, waar de heer Koning nu precies voor pleit. Verder is van samenwerking met grondeigenaren tot nu toe nog geen sprake geweest.

De heer Koning (D66) zegt dat D66 ook wil dat er recreatiewater komt. De fractie hoort graag of een en ander daaromtrent goed wordt uitgewerkt. Verder heeft de partij erop gehamerd dat er gesprekken met grondeigenaren gevoerd moeten worden. Eerder is ook inzichtelijk gemaakt dat deze er ook zijn geweest. De studie dient nu samen gemaakt te worden met de grondeigenaren.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat in de scenario's staat, dat pas over vijftien jaar gestart wordt met de bouw van de woningen. Is het een optie voor D66 om de bouw te vervroegen?

De heer Koning (D66) zegt dat er een enorme opgave ligt om de zuidwestelijke zijde van de stad te ontwikkelen met goede openbaar vervoerverbindingen. Dit is een belangrijke voorwaarde om goed aan te kunnen sluiten op Rijnenburg. Het is duidelijk dat er jaren overheen zullen gaan voordat de ontwikkeling kan worden opgepakt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat er lokaal veel ondernemers, deskundigen, kunstenaars en andere partijen zijn die de tijdelijke functies en stedenbouwkundige ontwerpen kunnen maken. Waarom kiest D66 voor een internationale invalshoek?

De heer Koning (D66) antwoordt dat dit te maken heeft met de aard van het project. Het is goed en relevant om te kijken wat erin Duitsland en Denemarken gebeurt.

De heer Sahraoui (DENK) zegt in grote lijnen aan te kunnen sluiten bij de bijdrage van de fractie van Student&Starter. Verder geeft de DENK-fractie de voorkeur aan scenario 3. De coalitie heeft het voornemen uitgesproken om meer sociale woningen te bouwen. Rijnenburg is hiervoor de uitgelezen mogelijkheid.

De voorzitter schorst de vergadering voor tien minuten.

Wethouder Van Hooijdonk benadrukt dat het gaat om een quickscan en dat van grof naar fijn wordt gewerkt. De ramingen zijn in de beginfase dus meer grofmazig en onnauwkeurig dan tegen het eind. De wethouder geeft aan dat men niet veel minder precies kan zijn dan in deze quickscan maar dat dit hoort bij deze fase. De heer Te Hoonte vroeg wat erin de 3 miljard zit. Hier zit onder andere 1,5 miljard euro in voor het openbaar vervoer en mogelijke tracés. Deze tracés zitten overigens ook grotendeels in de RSU, de groeifondsenaanvraag en de MIRT-verkenning. Er zit ook 1,5 miljard euro in om problematiek op te lossen die door automobiliteit wordt gegenereerd. De totale 7,1 miljard euro voor de RSU bestaat uit kwaliteitsinvesteringen en een deel van de bereikbaarheidsinvesteringen is een vorm van achterstallig onderhoud. Voor een deel bestaat het uit ambities die sowieso gewild worden zoals een tweede hub bij het Sciencepark. Vervolgens merkt de wethouder op, dat een integer rapport is afgeleverd. De PvdA vroeg hoe de gesprekken met het Rijk verlopen. De wethouder geeft aan dat de regio, de provincie en het Rijk op een lijn zitten. Dit is een grote winst. Daarnaast is de pot met geld bij het Ministerie van I&W leeg en daarom wordt voor de korte termijn de kaarten gezet op het groeifonds. De concurrentie hieromtrent is wel groot. Dan de meer inhoudelijke keuzes over mobiliteit. Voor het zuiden van de stad is men bezig met het ‘wiel met spaken’. De varianten worden bekeken. Als verder onderzoek wordt gedaan naar Rijnenburg dan zal de provincie de verschillende tracés afgewogen willen hebben. Verder kan een P+R op het eindpunt een optie zijn. Deze moet dan wel op een plek liggen waar auto’s makkelijk heen kunnen.

De heer Sahraoui (DENK) vraagt in het vervolg meer aandacht te geven aan de presentatie van de cijfers.

Wethouder Van Hooijdonk kan zich voorstellen dat een en ander met betrekking tot de cijfers duizelt. Men zal zijn best doen. De heer Koning vroeg aandacht voor de modelsplit in de verschillende mogelijke faseringen. Hier valt wel iets over te zeggen maar niet op een hoog precisieniveau. Mevrouw De Koning vroeg wanneer er voldoende robuust openbaar vervoer is. Op hoofdlijnen laten de verschillende scenario’s zien wat er minimaal nodig is. Tot slot is de fietsverbinding wenselijk. Het is alleen nog niet helder of deze ook haalbaar is.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt wat de grondslag is van de studie.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat de studie helder is. Deze kijkt steeds naar wat er past. Verder vroeg de PvdD naar de flora en fauna. Als er verstedelijkt gaat worden, dan gaat er wat verloren. Tegelijkertijd kan door een bepaalde manier van verstedelijking, een en ander worden behouden. De PvdD vroeg ook of de landschappelijke randvoorwaarden goed zijn meegenomen. In het concept RSU staan die als uitgangspunt genoemd.

De heer Van Heuven (PvdD) wil graag dat een vervolgvraag wordt gesteld over ecologische en cultuurlandschappelijke waarden.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat wethouder Verschuure in zal gaan op hoe de volgende stap eruit ziet. Als zij het heeft over de RSU dan heeft zij het over het hoofdstuk Rijnenburg. Het zou

onlogisch zijn als dit hoofdstuk niet wordt meegenomen naar de volgende fasen. Tot slot de motie over het roeiwater en het gesprek met de verenigingen. Dit laatste heeft plaatsgevonden en de verenigingen hebben aangegeven dat hetgeen op tafel ligt, werkbaar is voor hen. Zij verwacht de commissie binnenkort te kunnen informeren over hoe wordt gevaren met het energielandschap en hoe de motie daar een plek in kan vinden.

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft gevraagd naar de inzendingen bij het energielandschap en de effecten daarvan op de quickscan.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat die niet veel effect hebben. Een initiatiefnemer die geselecteerd wordt, dient zijn plan verder uit te werken. Dit loopt gelijk op met de studies die gaan volgen.

De heer Te Hoonte (VVD) heeft verschillende vragen gesteld over de fasering van de infrastructuur. Hij heeft gevraagd de onderzoeksvragen toe te voegen aan de ontwerpstudie.

De heer Işik (PvdA) wil dat de wethouders kiezen voor bouwen in Rijnenburg.

Wethouder Van Hooijdonk zegt tegen de PvdA dat het college een voorstel heeft gedaan voor het bouwen van 60.000 woningen en 70.000 werkplekken in Utrecht. Verder zal wethouder Verschuure ingaan op wat wel en niet wordt opgenomen in de studie.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) heeft een vraag gesteld met betrekking tot het cafetariamodel.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat men preciezer zal worden bij een volgend scenario onderzoek. Dit wil niet zeggen dat het een volledig a la carte menu zal zijn zoals de heer Bos wenst.

Wethouder Verschuure zegt dat Utrecht staat voor een aantal grote opgaven. Hierom zijn ook de RSU en het mobiliteitsplan opgesteld. Voor Rijnenburg is een quickscan gemaakt. Er wordt gewerkt aan een plan van aanpak om te komen tot de ontwerpstudie. Er wordt naar gestreefd om deze in april in het college te hebben. Er zal dan ook een raadsbrief naar de commissie komen. Hierin zullen de onderzoeksvragen, scope en scenario's worden weergegeven. Het onderzoek, de ontwerpstudie zal overigens geen stedenbouwkundig plan met internationale allure met zich mee brengen. In samenspraak met de partners doet de gemeente Utrecht onderzoek en de onderlinge relaties zijn goed. De wethouder wijst erop dat er nog behoorlijke onzekerheidsmarges zijn. Er zijn drie scenario's geschetst maar op dit moment kan Rijnenburg pas ontwikkeld worden als een groot gedeelte van het 'wiel met spaken' is ontwikkeld met de daarbij behorende knooppunten.

De heer Işik (PvdA) vraagt of vanaf nu steeds een bedrag opzij gelegd kan worden om de ontsluitingskosten te financieren.

Wethouder Verschuure antwoordt dat in het concept RSU een financieringsstrategie is opgenomen. Hierin wordt 7,1 miljard gezocht voor de totale stedelijke ontwikkeling van de stad. Hiervoor zal gespaard moeten worden. De PvdA vraagt nu daarbovenop nog te sparen voor de ontsluiting van Rijnenburg.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt hoe de infrastructuur en Rijnenburg gefaseerd kunnen worden zodat wordt aangesloten op de infrastructuur van andere plekken.

Wethouder Verschuure herhaalt dat voor de ontwikkeling van Rijnenburg eerst een stuk van het 'wiel met spaken' nodig is.

Wethouder Verschuure vervolgt zijn beantwoording met de roeibaan. De roeibaan wordt meegenomen in alle onderzoeken. In het college is ook een breed draagvlak voor deze roeibaan. Het probleem is alleen wel, dat hier ongeveer 50 miljoen euro voor nodig is. Verder is gevraagd of het mogelijk is om eerder te beginnen met bouwen. Het zou kunnen dat er al ongeveer tweeduizend woningen worden gebouwd. De wethouder ontraadt om hiervoor te kiezen omdat dan een klein woonwijkje wordt gebouwd zonder school en andere voorzieningen. In de stappen zit een logische volgorde van verstedelijking.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt of een faseringsvraag toegevoegd kan worden aan de ontwerpstudie in het plan van aanpak.

De heer Koppelaar (Student&Starter) sluit aan bij de vraag van de heer Te Hoonte. Verder wil de fractie graag dat er gefaseerd gebouwd gaat worden.

Wethouder Verschuure vindt het logisch om de faseringsvraag mee te nemen in het plan van aanpak. Hij vervolgt zijn beantwoording. De heer Van Heuven vroeg naar de ecologie. De wethouder verwijst naar pagina 153 van de RSU. Verder zal ecologie meegenomen worden in de scenario's.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt of hij goed begrijpt dat in het plan van aanpak richting de ontwerpstudie, rekening wordt gehouden met bestaande ecologie en cultuurlandschap. Is dit een toezegging?

Wethouder Verschuure antwoordt dat dit een toezegging is. Verder wordt in de ontwerpstudie teruggekomen op de fasering. Tegen het CDA zegt hij, dat de aanbevelingen worden meegenomen in de ontwerpstudie. Er komt er niet een soort stedenbouwkundig plan van eisen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt wat wel verwacht kan worden straks. Komt er een stedenbouwkundige hoofdvisie?

Wethouder Verschuure antwoordt dat die komt in een scenario. Verder wordt zeker aandacht besteed aan de modelsplit. Met betrekking tot de overkapping van snelwegen zegt hij, dat ernaar gekeken zal worden maar dat het hierbij gaat om hele grote bedragen. Tot slot zullen tijdelijke functies worden meegenomen en zijn de grondeigenaren gevraagd om mee te doen aan de ontwerpstudie. Zij denken daar nog over na.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) zegt dat hij duidelijk heeft aangegeven wat hij uitgewerkt wil hebben als scenario. Hier is geen inhoudelijke reactie op gekomen. Welk scenario wordt nu uitgewerkt?

Wethouder Verschuure zegt dat hij heeft aangegeven dat er een plan van aanpak komt en dat erin een april een antwoord op komt.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) heeft een scenario gemaakt waarin 20.000 tot 25.000 woningen, voorzieningen, zonnevelden, oppervlakte water, natuurwaarden en archeologie zitten.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt te kijken naar de economische samenhang aan de westkant van de stad. Krijgt dit een plek in het plan van aanpak?

Mevrouw Zwinkels (CDA) had gevraagd naar het omslagpunt en de arbeidsplaatsen in het gebied.

Wethouder Verschuure vindt het zinnig om aandacht te besteden aan werkgelegenheid. Hier wordt in de ontwerpstudie op teruggekomen. Tegen de heer Bos zegt hij dat gedacht wordt aan een hoger aantal woningen.

De heer Işik (PvdA) vraagt of eerder gebouwd kan worden dan pas over vijftien jaar.

Wethouder Verschuure verwacht dat het moeilijk te realiseren is. Er moet eerst een lightrail naar Papendorp worden aangelegd.

De voorzitter herhaalt de toezeggingen. Zij schorst de vergadering om 14.10 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Van Hooijdonk
zal met betrekking tot agendapunt 3, Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen:

- de raad in Q2 2021 een brief sturen over groen groeit mee en de Utrechtse inzet op de ontwikkeling van groen en recreatie om de stad.

Wethouder Verschuure
zal met betrekking tot agendapunt 4, Quickscan Rijnenburg:

- de commissie in april 2021 een plan van aanpak sturen voor de ontwerpstudie Rijnenburg met daarin onderzoeksvragen, de scope en uit te werken scenario's.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(2/709) 21/LIS15	Raad 19-02-21		Circulaire Economie	LIS raadsvergadering d.d. 11 maart 2021. De heer Hidding over minder belasting voor het milieu door het herstellen en het weer in veilige conditie brengen van een klimrek. behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen van college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. Afschrift van de mail is op verzoek van de heer Hidding al doorgezonden naar de burgemeester.	02-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(29/709) 21/LIS12	Raad 11-02-21		Circulaire Economie	LIS raadsvergadering 18 februari 2021. De heer J. Lefevre over containers op het Willem van Noortplein regelmatig overvol en stort men het maar eromheen. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van antwoord.	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(191/709) 20/LIS68	Raad 07-12-20		Circulaire Economie	LIS raadsvergadering d.d. 17 december 2020. Ontwerpbegroting 2022 AVU. Afdoeningsadvies griffie: voor concept zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren.	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(208/709) 20/T518	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M347 starten met afvalpreventiecampagne	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(209/709) 20/T517	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M346 meer e-waste inzamelen	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(212/709) 20/M348	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M348 vaart maken met kostenbesparingen en nieuwe technieken in de afvalinzameling	31-08-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(213/709) 20/M345	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M345 minder (plastic) afval kan, kom met een afvalpreventieplan	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(214/709) 20/M344	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M344 Biedt het college de helpende hand aan ouderen en mensen met beperking?	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(215/709) 20/M343	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M343 Behoud de City Bin voorlopig	26-02-21 *(stand van zaken) Bij de behandeling van de grondstoffennota (26-11-2020) heeft wethouder Verschuure toegezegd dat hij de raad in Q3 2021 informeert over de mogelijkheden voor een nieuw inzamelsysteem voor GFT.*
(313/709) 20/M336	Raad 05-11-20	RV Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	M336 Upcycle Center Utrecht 2	05-02-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover geïnformeerd bij de voorjaarsnota.*
(314/709) 20/M335	Raad 05-11-20	RV Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	M335 klein en groot versterken elkaar	05-02-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij motie 336. Bij het Duurzaamheidsverslag (voorjaar 2022) komen we hier uitgebreider op terug. In het Duurzaamheidsverslag (voorjaar 2021) komt hierover een tussenbericht.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(318/709) 20/T403	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Circulaire Economie	M340 Circulaire zaterdag bij de bouwmarkt	05-02-21 *(stand van zaken) De raad hierover wordt geïnformeerd in de raadsbrief bij het Duurzaamheidsverslag (voorjaar 2021).*
(319/709) 20/T402	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Circulaire Economie	M337 Circulair bouwen stimuleren	05-02-21 *(stand van zaken) Volgt in Q3 van 2021.*
(320/709) 20/T401	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Circulaire Economie	M333 Bewoners meenemen bij Circulaire Experimenten	05-02-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover geïnformeerd in de evaluatie van het programma 'Utrecht Circulair' (Q2 2022) en in het Duurzaamheidsverslag (voorjaar 2021).*
(321/709) 20/T400	Raad 05-11-20	RV Nota Inkoop	Circulaire Economie	M332 Maak Utrecht Circulair concreet en controleerbaar	05-02-21 *(stand van zaken) Na de evaluatie van het programma 'Utrecht circulair' in 2022 wordt er gestart met een nieuw plan voor het vervolg, inclusief nieuwe doelstellingen. De raad wordt hierover in 2023 geïnformeerd.*
(333/709) 20/T385	cie. S&R 29-10-20	Raadsvoorstel Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	De wethouder zegt toe de raad in Q2 2022 de evaluatie van circulaire inkoop te sturen.	01-07-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(361/709) 20/M309	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Wijziging Afvalstoffenverordening en APV Opt-in systeem	Circulaire Economie	M309 Een reclamefolder is geen huis-aan-huisblad	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(372/709) 20/T346	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Wijziging Afvalstoffenverordening en APV Opt-in systeem voor uitzondering huis-aan-huis bladen	Circulaire Economie	De wethouder zegt voor het einde van het jaar een brief toe met de uitkomsten van het gesprek met de Stichting Reclame Code over het verhogen van het percentage redactionele content.	31-03-21 *(stand van zaken) De toezegging is gelijk aan een deel van de inhoud van motie M309, waarin het college wordt opgeroepen om ook in gesprek te gaan met andere gemeenten. Deze toezegging wordt gelijk met de afhandeling van motie M309 in Q1 2021 afgehandeld.*
(504/709) 20/T139	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Circulaire Economie	De wethouder zegt toe samen met de raad een indicator voor circulaire economie te ontwikkelen als de nota Utrecht circulair beschikbaar is gekomen.	20-05-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover geïnformeerd bij de voorjaarsnota.*
(564/709) 19/LIS90	Raad 11-12-19		Circulaire Economie	DPG Media B.V. , mevrouw E. David over verzoek om uitstel handhaving vd maatregel invoering opt-in ongeadresseerd drukwerk. Op LIS 19/12/19 met behandeladvies: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	31-03-20 De inhoud van de ingekomen brief komt aan bod in de lopende cassatieprocedure; we informeren de raad met een aparte brief over de uitkomst van de cassatieprocedure wanneer deze is afgerond.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(574/709) 19/LIS87	Raad 28-11-19		Circulaire Economie	VARnws, de heer Van Wijk over verzoek tot uitstellen Opt-in systeem. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. Ter info: afdoeningsadvies is afgestemd met stadskantoor. Er wordt nl een zorgvuldig dossier bijgehouden op dit onderwerp. Er nog een brief geweest zoals deze van de Persgroep. We zorgen dat alles gelijk/op dezelfde manier wordt afgehandeld. Afdoening dient voor 15 december te gebeuren.	31-03-20 De inhoud van de ingekomen brief komt aan bod in de lopende cassatieprocedure; we informeren de raad met een aparte brief over de uitkomst van de cassatieprocedure wanneer deze is afgerond.
(632/709) 19/LIS65	Raad 09-10-19		Circulaire Economie	Vereniging Mail Distributie Bedrijven, Netwerk VSP BV en Koninklijk Verbond van Grafische Ondernemingen over verzoek/sommatie m.b.t. de invoering van het opt-in-systeem. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	31-03-20 De inhoud van de ingekomen brief komt aan bod in de lopende cassatieprocedure; we informeren de raad met een aparte brief over de uitkomst van de cassatieprocedure wanneer deze is afgerond.
(161/709) 20/T559	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Dierenwelzijn	M402 Inzicht in inspanningen en resultaten diervriendelijk bouwen	24-06-21 *(stand van zaken) Hierover wordt gerapporteerd in het Duurzaamheidsverslag, naar verwachting in Q2.*
(163/709) 20/T557	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Dierenwelzijn	M399 Scherpere indicator 'Evenementen met dieren'	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(235/709) 20/T494	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Dierenwelzijn	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over (de kippen in) het Julianapark	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(236/709) 20/T493	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Dierenwelzijn	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 een terugkoppeling van gesprekken met de beheerders van de dierenweides over een nieuwe regeling	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(568/709) 19/T552	Raad 05-12-19	Nota Dierenwelzijn	Dierenwelzijn	M455 Verbeter Vissenwelzijn	31-03-21 *(stand van zaken) Motie is overgenomen met duiding van de verschillende bullets. Eerste bullet: in gesprek te gaan met AUHV(minimaal over voorlichting). Tweede bullet: tijdig informeren van raad over contract AUHV. Derde bullet is in gesprek gaan met partners (via VBC of andersoortig). De raad wordt hierover in Q1 2021 geïnformeerd.*
(603/709) 19/T488	cie. S&R 07-11-19	Raadsvoorstel Nota Dierenwelzijn - minimabeleid rondom huisdieren	Dierenwelzijn	De wethouder koppelt in het eerste kwartaal van 2020 haar bevindingen van de gesprekken met Amsterdam en Rotterdam over het minimabeleid rondom huisdieren in deze steden per raadsbrief aan de raad terug.	30-11-20 *(stand van zaken) Dit project is vertraagd vanwege corona.*
(110/709) 20/M459	Raad 17-12-20	Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021	Economische Zaken	M459 Bezoekers zijn geen marketingdata	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(111/709) 20/M458	Raad 17-12-20	RV Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst	Economische Zaken	M458 Wijkontwikkelingsmaatschappij tijdig evalueren en versterken met partners	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(134/709) 20/T588	cie. S&R 10-12-20	Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021-2025	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij de raad terugkoppelt in Q1 2021 over de uitkomsten van de draagvlakmeting (i.h.k.v. de BIZ).	01-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(199/709) 20/T531	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Economische Zaken	Het college legt het besluit over het wel of niet doorgaan van de Vuelta in 2022, uiterlijk in het eerste kwartaal van 2021 voor aan de raad.	25-03-21 Afgedaan met het versturen van het raadsvoorstel 'Aanvullende bijdrage La Vuelta 2022' aan de raad op 5 februari 2021 met als kenmerk 506194/20210202.
(263/709) 20/T459	cie. S&R 18-11-20	Programmabegroting 2021	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij in Q2 2021 via een raadsbrief de raad informeert over de uitwerking KPI over de maatschappelijke meerwaarde	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(264/709) 20/T458	cie. S&R 18-11-20	Programmabegroting 2021	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij in Q1 2021 via een raadsbrief richting de raad terug komt op de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (kaders en financiën)	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(265/709) 20/T457	cie. S&R 18-11-20	Programmabegroting 2021	Economische Zaken	De wethouder zegt toe dat hij in Q2 2021 met een plan van aanpak richting de raad komt met daarin hoe hij met kwetsbare winkelgebieden om wil gaan, inclusief hoe de aangepaste BSSB-regeling eruit ziet.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(305/709) 20/T409	cie. S&R 12-11-20	Raadsvoorstel Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst	Economische Zaken	De wethouder zegt toe een evaluatie over 5 jaar (ook van het instrument wom) uit voeren en op te nemen in het (aangepaste en met de raad gedeelde) bedrijfsplan (met de nieuwe partners).	28-11-25 *(antwoord niet aangegeven)*
(306/709) 20/T408	cie. S&R 12-11-20	Raadsvoorstel Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst	Economische Zaken	De wethouder zegt toe het aangepaste bedrijfsplan van de WOM NW in april 2021 aan de raad toe te sturen	30-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(439/709) 20/T247	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Economische Zaken	M243 Integrale kijk evenementenfonds	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(440/709) 20/T246	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Economische Zaken	M242 Evaluatie tijdelijke horeca	01-03-21 Afgedaan met brief 'Vergunnen tijdelijke uitbreiding terrassen en satellietterrassen' verstuurd aan de raad op 17 feb 2021 met als kenmerk 8080340/20210216.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(443/709) 20/T242	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Economische Zaken	M229 Utrecht verklein het risico op een nieuwe pandemie	31-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(475/709) 20/M140	Raad 09-07-20	Actule moties	Economische Zaken	M140 soepele vergunningen bij versoepelingen	31-12-20 *(stand van zaken) Uitgesteld vanwege corona*
(503/709) 20/T142	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Economische Zaken	De wethouder zal de raad blijven informeren over de gesprekken met de provincie over de kantorenmarkt.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(535/709) 20/T47	Vragenuur 06-02-20	Vragen van mevrouw Bijsterbosch (D66) en mevrouw Zwinkels (CDA) inzake Rood Noot in nood?	Economische Zaken	Vragen van mevrouw Bijsterbosch (D66) en mevrouw Zwinkels (CDA) inzake Rood Noot in nood? Wethouder Verschuure zal de raad aan het einde van het jaar of in 2021 laten weten of de EFRO-subsidie daadwerkelijk is toegekend.	31-01-21 *(stand van zaken) We informeren de raad over deze EFRO subsidie via de verantwoording (Jaarstukken) over 2020. De verantwoording van het EFRO 'Kansen voor West II' programma staat in de bijlage externe subsidieprogramma's.*
(596/709) 19/T516	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Economische Zaken	M379 Regeldruk Festivals	20-04-20 *(stand van zaken) Vanwege Corona crisis uitgesteld*
(701/709) 18/M38	Raad 08-03-18	RV Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018	Economische Zaken	M38 aanpak overlast binnenstad	31-03-21 Afgedaan met brief verstuurd aan de raad- Aanpak 'Levendigheid en rust in de binnenstad – aanpak voor een centrum in balans' (kenmerk 8524581) op 9 feb 2021.
(33/709) 21/T54	Raad 04-02-21	Raadsbrief Transitievisie Warmte, deel I en II	Energie	De raad ontvangt in de tweede helft van 2021 het raadsvoorstel Transitievisie Warmte deel II ter besluitvorming.	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(34/709) 21/T53	Raad 04-02-21	Raadsbrief Transitievisie Warmte, deel I en II	Energie	De raad ontvangt in Q1 van 2021 het raadsvoorstel Transitievisie Warmte deel I ter besluitvorming.	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(76/709) 21/T26	Raad 21-01-21	LIS raad 21 januari 2021	Energie	Raadsbrief Beantwoording vragen uit Raadsinformatiebijeenkomst Energieopslag. De raad ontvangt naar verwachting in Q4 2021 het nieuwe beleid voor bodemenergie.	09-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(78/709) 21/T24	Raad 21-01-21	LIS raad 21 januari 2021	Energie	Raadsbrief Evaluatie kredietverstrekking Stichting Energietransitie Utrecht aan Alliantie+ De raad ontvangt uiterlijk Q3 van 2021 de uitkomst van de evaluatie van de kluswoningen (NoM renovatie-woningen) in Kanaleneiland	03-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(121/709) 20/T601	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Participatie energietransitie en Stadsgesprek Nieuwe Energie. De raad ontvangt medio 2021 de opbrengst van het stadsgesprek Nieuwe Energie in de vorm van 'Spelregels Energietransitie Utrecht' en van een nieuw visiedocument op de energietransitie.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(122/709) 20/T600	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Stand van zaken zon op dak. De raad ontvangt in het 2e kwartaal 2021 de resultaten van het onderzoek naar het verhogen van de ambities op het gebied van zon op dak richting 2025 en 2030 en van het onderzoek naar het verhogen van de benuttingsgraad van daken voor zon.	03-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(123/709) 20/T599	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Voortgang Overvecht-Noord aardgasvrij. De in de brief genoemde toezegging wordt toegevoegd aan toezegging 20/T336 in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 het wijkuitvoeringsplan voor de energietransitie in Overvecht-Noord.	02-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(124/709) 20/T598	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Energie	Raadsbrief Toelichting 3,75 miljoen voor Overvecht-Noord. De raad ontvangt in het 3e kwartaal 2021 de uitkomsten van deelonderzoeken om tot een sluitende businesscase te komen voor diverse alternatieve warmteoplossingen in Overvecht-Noord.	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(194/709) 20/T537	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Energie	De raad ontvangt rond de jaarwisseling 2020/2021 de uitkomst van de toetsing en het selectiebesluit tav de ingediende initiatieven voor het energielandschap Rijnenburg en Reijerscop.	31-03-21 De raadsbrief Selectiebesluit Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop is op 19 februari 2021 aan de raad verzonden.
(222/709) 20/T510	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Energie	Wethouder van Hooijdonk zal de raad in het eerste kwartaal van 2021 informeren over de vergunningsplicht bij na-isolatie van woningen.	31-03-21 *(stand van zaken) Volgt in Q1 2021*
(340/709) 20/M314	Raad 15-10-20	Verruiming algemene verklaring geen bedenkingen voor 2 zonne-energieprojecten Haarrijnseplas en geluidswal A12	Energie	M314 Duidelijke kaders voor zonne-energieprojecten en hun omgeving	15-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(370/709) 20/T348	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Verruiming van de algemene verklaring van geen bedenkingen voor zonne-energieproject Meijewetering	Energie	De wethouder zegt toe de raad voor eind 2020 een reflectie te sturen op het proces rondom Meijewetering met leerpunten voor andere zonne-energieprojecten.	31-12-20 *(stand van zaken) Loopt*
(379/709) 20/T336	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Energie	Het Wijkuitvoeringsplan (WUP) voor Overvecht Noord zal in concept en op hoofdlijnen naar verwachting eind 2021 gereed zijn.	11-11-21 *(stand van zaken) loopt.*
(382/709) 20/T331	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020 Raadsbrief Voortgang Overvecht Noord aardgasvrij	Energie	Het transitieplan Overvecht-Noord, waarin inzicht wordt gegeven in het onderzoek naar alternatieve warmte en het elektrisch koken project, komt eind 2020 naar de raad.	17-12-20 Afgehandeld middels raadsbrief Voortgang Overvecht-Noord aardgasvrij van 24 november 2020 met als kenmerk 4581023/20201112/LO

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(383/709) 20/T330	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Energie	Na het zomerreces (2020) ontvangt de raad de resultaten van de stakeholdersgesprekken over de visie op de regierol van de gemeente bij de aanleg van collectieve warmtenetten.	31-03-21 *(stand van zaken) volgt in q1 2021*
(401/709) 20/T305	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Ontwerp-Regionale Energiestrategie en concept-bod	Energie	M276 Natuur en duurzame energie	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(426/709) 20/T260	Raad 20-02-20	LIS/ Raadsbrief Elektrisch koken Overvecht-Noord	Energie	De wethouder zegt toe de raad eind 2020 een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte ter besluitvorming voor te leggen geldend voor Overvecht-Noord om daar onder voorwaarden geen kookgas meer te kunnen gebruiken.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(431/709) 20/M195	Raad 16-07-20	Actuele moties	Energie	M195 Inkoop gemeentelijk gas	31-12-20 *(stand van zaken) Loopt.*
(451/709) 20/T230	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M190 Zonne-thermie	23-07-21 *(stand van zaken) Loopt*
(452/709) 20/T229	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M185 Nedereindse plas	23-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(462/709) 20/M192	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M192 Zorg voor juridische houdbaarheid van eisen aan slagschaduw	31-12-20 *(stand van zaken) volgt*
(463/709) 20/M176	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	Motie roei-, sport- en recreatiewater in Rijnenburg	31-12-20 *(stand van zaken) Volgt*
(514/709) 20/T127	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Energie	M114 Energie-opwekken met ambitie	31-12-21 *(stand van zaken) Deze motie is verbonden aan de RSU. Deze wordt in 2021 verwacht.*
(573/709) 19/T541	Raad 21-11-19	Lijst Ingekomen Stukken	Energie	In december 2020 raadsvoorstel over de mogelijke besluitvormingstrajecten bij aardgasvrij maken van Overvecht-Noord, met specifieke rollen en taken van de raad daarin.	04-03-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(606/709) 19/T479	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - energienet van de toekomst	Energie	De wethouder zegt toe om de raad in tweede helft 2020 inzicht te geven in het energienet van de toekomst.	01-01-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(633/709) 19/M300	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M300 biomassa in RES	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(634/709) 19/M299	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M299 Industrie en kantorenpark in Utrecht dragen aan de energietransitie	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(635/709) 19/M298	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M298 regionaal afstemmen van legekosten voor vergunningen duurzame energieopwekking	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(636/709) 19/M297	Raad 03-10-19	RV Startnotitie Regionale Energietransitie U16	Energie	M297 RES voor en door de stad	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(637/709) 19/M295	Raad 03-10-19	RV Startnotitie Regionale Energiestrategie U16	Energie	M295 50% Lokaal eigenaarschap	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(87/709) 21/LIS1	Raad 13-01-21		Erfgoed	LIS raadsvergadering d.d. 21 januari 2021. De heer M.R. de Graad over Cultuurhistorische waarden LTS Pagelaan Utrecht. Behandeladvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	24-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(336/709) 20/LIS59	Raad 29-10-20		Erfgoed	LIS raadsvergadering d.d. 5 november 2020. De heer B. van Diest over Utrechts historisch erfgoed - (geen) beleid. Afdoeningsvoorstel griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord	10-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(617/709) 19/T425	cie. S&R 30-10-19	PB 2020 - Erfgoed - toegankelijkheid	Erfgoed	In de eerstvolgende aanpassing (eind 2020) voor het Utrechtse restauratiefonds heeft de wethouder aandacht voor verruiming van de toegankelijkheid voor mensen met een visuele of motorische beperking in het bijzonder voor monumenten, horeca, winkels met een soort van publieke functie	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(15/709) 21/T68	Raad 18-02-21	Raadsbrief Startdocument Ockhuizen	Groen	De raad ontvangt naar verwachting eind 2021 een voorstel voor een IPvE voor het gebied Ockhuizen.	02-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(27/709) 21/T56	cie. S&R 11-02-21	Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen	Groen	De raad ontvangt in Q2 2021 een brief over groen groeit mee en de Utrechtse inzet op de ontwikkeling van groen en recreatie om de stad	30-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(36/709) 21/T51	Raad 04-02-21	Raadsbrief Bomenweggeefactie en herinneringsbomen	Groen	De raad ontvangt uiterlijk Q3 van 2021 informatie over het verloop van de bomenweggeefactie en het planten van de herinneringsbomen.	15-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(237/709) 20/T492	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 3e kwartaal 2021 een brief over het verder realiseren van de groenstrategie als uitwerking van de RSU	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(238/709) 20/T491	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 een brief over biodiversiteit	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(239/709) 20/T490	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over een mogelijke verbreding van het initiatief in Hoograven waar bewoners een briefje in de bus ontvingen met gesuggereerde wandelroutes in de buurt	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(240/709) 20/T489	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 1e helft 2021 een plan over de inrichting van de recreatiefunctie in de regio (recreatieschappen)	30-06-21 *(stand van zaken) Planvorming vindt plaats in eerste helft 2021. De raad wordt hierover in Q3 2021 geïnformeerd.*
(243/709) 20/T486	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De wethouder komt in 1e kwartaal 2021 terug op het bomenbeleid	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(255/709) 20/T472	cie. M&S 18-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De wethouder zegt toe in Q1 2021 met een nota speelruimte te komen.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(310/709) 20/T404	Raad 05-11-20	LIS raad 5 november 2020	Groen	Raadsbrief Stand van zaken landgoederen. De in de brief genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 informatie over de ontwikkelingen die de landgoederen raken (o.a. Omgevingsvisie USP, Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd en de verbreding van de A27) en de acties die dat van de landgoederen vraagt met aandacht voor de positie en het toekomstperspectief van de landbouw en de natuur op de landgoederen en de ontwikkelingen langs de Kromme Rijn.	09-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(395/709) 20/T316	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	M283 Buurgemeente zijn solidair	17-03-21 Zie raadsbrief 'Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden-Nederland' van 15 december 2020. Ook wordt dit vanzelfsprekend meegenomen in de planvorming (zie ook 20/T489).
(396/709) 20/T315	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	M282 Nu al nadenken over toekomstige organisatiemodel recreatieschappen	31-03-21 Zie raadsbrief 'Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden-Nederland' van 15 december 2020. Ook wordt dit vanzelfsprekend meegenomen in de planvorming (zie ook 20/T489).
(398/709) 20/M281	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	M281 Toegankelijke recreatieterreinen	31-03-21 Zie raadsbrief 'Transitie recreatieschappen en Recreatie Midden-Nederland' van 15 december 2020. Ook wordt dit vanzelfsprekend meegenomen in de planvorming (zie ook 20/T489).

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(481/709) 20/T203	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Groen	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe in de tweede helft van het jaar informatie naar de raad te sturen in het kader van Motie 368: Alle kleine groene beetjes helpen	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q1 2021 geïnformeerd.*
(689/709) 18/M219	Raad 08-11-18	PB 2018 Speelplekken	Groen	18/M219 Nieuwe speelplekken groen	31-03-21 *(stand van zaken) Motie 18/M219 wordt onderdeel van het nieuwe speelruimtebeleid. Streven bespreken in raad Q1 2021.*
(703/709) 17/T231	cie. S&R 26-10-17	PGB 2018 Ruimte	Grondzaken	De wethouder zegt toe de raad voor het aflopen van de erfpacht te informeren over de nieuwe invulling van de parkeergarage Paardeveld en Springweg.	31-12-20 *(stand van zaken) Dit wordt betrokken bij diverse uitwerkingen in het kader van de Omgevingsvisie Binnenstad.*
(168/709) 20/T552	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Handhaving en vergunningen	M390 Geen vertraging voor verkeersveiligheid	28-01-21 Brief aan de Raad op 04-02-2021 verzonden
(293/709) 20/T422	cie. M&S 18-11-20	Programmabegroting 2021	Handhaving en vergunningen	De burgemeester komt in het Q1 met een raadsbrief waarin wordt ingegaan op de mogelijkheid van het gebruik van de scanauto's van Handhaving bij de opsporing van de gestolen auto's (zoals nu gebeurt in Amsterdam).	31-03-21 *(stand van zaken) Schrijffout in onderwerp. Gebeurd is met een t*
(541/709) 20/M61	Raad 20-02-20	Vaststelling Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010	Handhaving en vergunningen	M61 extra regels vragen zorgvuldige uitvoering	01-06-20 Zie raadsbrief 'Moties 60 en 61, ondermijningsartikel APV en eerste toepassing' van 9 december 2020 (kenmerk: 7703659)
(154/709) 20/T567	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Handhaving EZ	M423 De 25-graden-plusregeling ook laten gelden voor terrassen buiten de binnenstad	04-03-21 *(stand van zaken) Loopt samen op met Horecaverordening. Naar verwachting Q2 besluitvorming door Raad*
(694/709) 18/T230	cie. M&S 16-10-18	PB 2019 - Financiën - Legesverordening	Handhaving EZ	De wethouder zegt toe dat in het tweede kwartaal van 2019 een aanpassing van de legesverordening naar de raad gezonden wordt.	01-07-20 *(stand van zaken) Door de Coronacrisis hebben we meer tijd nodig om dit te onderzoeken. We komen hierop terug bij de bespreking van de programmabegroting.*
(526/709) 20/T80	cie. S&R 14-05-20	Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid ontwerp programmabegroting 2021 RUD	Handhaving Milieu	De wethouder vraagt bij de Provincie een overzicht van klachten over BASF op en hoe daarmee omgegaan wordt en stuurt deze zo snel mogelijk naar de raad.	31-12-20 *(stand van zaken) Vierde kwartaal 2020*
(109/709) 20/LIS71	Raad 22-12-20		Handhaving Openbare Ruimte	LIS raad d.d. 21 januari 2021. Bewonersgroep Bomen Oog in Al over zienswijze kap 70 jaar oude boom. Behandeladvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	02-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(530/709) 20/T53	Vragenuur 13-02-20	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake Kappen met die fietsreclame	Handhaving Openbare Ruimte	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake Kappen met die fietsreclame Wethouder Diepeveen zal bekijken op welke wijze restricties kunnen worden verbonden aan het uitdelen van reclamemateriaal en daar middels een raadsbrief vóór het zomerreces op terugkomen	31-03-21 *(stand van zaken) uitgesteld naar Q1 2021*
(631/709) 19/LIS67	Raad 10-10-19		Handhaving Ruimtelijke Ontwikkeling	De heer Hofman over standpunt van de gemeente Utrecht panden Burgemeester Reigerstraat. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	21-11-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(704/709) 17/Br38	Raad 26-10-17		Handhaving Verkeer en Milieu	Een ingekomen brief d.d. 5 oktober 2017, van C.v.O, alhier, over artikel 5, 'Vrijstellingsverordening inrichtingen milieubeheer'. 17 br. 38 Besloten raad 2 november 2017: besloten is deze brief in handen te stellen van b&w, ter afdoening en een kopie hiervan te sturen aan de raad.	07-12-17 *(antwoord niet aangegeven)*
(217/709) 20/T516	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Leidsche Rijn	Wethouder Verschuure stuurt de raad in het 1e kwartaal 2021een brief over de ingewikkelde mogelijkheden voor CPO's voor zelfbouwkavels (met aandacht voor kleinere kavels) en voegt daarbij een overzicht van mogelijke locaties.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(702/709) 17/281	Raad 21-12-17	parkeergarage Berlijnplein	Leidsche Rijn	M 281 Parkeergarage Berlijnplein naar de markt wanneer dat kan	31-12-21 *(stand van zaken) De bouw van de parkeergarage duurt tot 2021. Daarna kunnen de gevraagde exploitatiecijfers en overige gevraagde informatie pas geleverd worden. Dit gebeurt tijdens de verantwoording 2021.*
(413/709) 20/T279	Raad 18-06-20	LIS/ Raadsbrief Afschaffen limieten commerciële boten	Markten en Havens	De raad ontvang in de 2e helft van 2020 de startnotitie voor de Watervisie.	31-03-21 De startnotitie is medio februari 2021 aan de raad aangeboden.
(422/709) 20/T264	Raad 20-02-20	LIS/ Raadsbrief Gezonken/zinkende bootjes en locaties voor nieuwe ligplaatszones	Markten en Havens	Het ligplaatsbeleid komt aan de orde in de nog op te stellen Watervisie waarvoor de gemeenteraad in het eerste kwartaal van 2020 een startnotitie ontvangt. Brief 3 juni 2020, kenmerk 7411460: 2e helft 2020	31-03-21 De startnotitie is medio februari 2021 aan de raad aangeboden.
(435/709) 20/T255	Raad 06-02-20	LIS/ Raadsbrief Evaluatie limieten exploitatievergunningen commerciële vaartuigen	Markten en Havens	wethouder Diepeveen zegt toe te komen met een Watervisie. Startnotitie 2e helft 2020.	31-03-21 De startnotitie is medio februari 2021 aan de raad aangeboden.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(89/709) 20/T611	cie. S&R 10-12-20	Raadsbrief Huurprijzen Wilhelminawerf	Merwedekanaalzone	De wethouder zegt toe de raad in Q1 2021 een rijke tijdlijn toe te sturen over het dossier Wilhelminawerf. Onderdeel van deze tijdlijn is een reactie op de vraag van het CDA over het overdragen van het project aan een gelieerde partij	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(90/709) 20/T610	cie. S&R 10-01-20	Raadsbrief Huurprijzen Wilhelminawerf	Merwedekanaalzone	De wethouder zegt toe de raad in het eerste kwartaal van 2021 te informeren over welke verbeteringen in de organisatie zijn en worden doorgevoerd om afspraken met ontwikkelaars te borgen én over de actuele situatie rondom het project Wilhelminawerf	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(357/709) 20/LIS53	Raad 01-10-20		Merwedekanaalzone	LIS 15/10/20. Belangengroep bewoners houd -rivierenwijk-leefbaar. Waarom worden wij dom gehouden? Afdoeningsadvies Griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	12-11-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(686/709) 19/BRF10	Raad 03-02-19		Merwedekanaalzone	Mail Werkgroep Houd Rivierenwijk Leefbaar over beëindiging deelname Opdrachtgeversgroep. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. 11/2 Ontvangstbevestiging verzonden	01-07-19 De brief van Houd Rivierenwijk Leefbaar was een mededeling over het beëindigen van deelname aan de Opdrachtgeversgroep, waar geen verdere reactie op nodig was. Met enige regelmaat zijn we nog steeds in gesprek met de werkgroep Houd Rivierenwijk Leefbaar om hen te informeren over de plannen voor de Merwedekanaalzone. Tijdens de inspraakperiode begin 2020 over de plannen, hebben zij ook gelegenheid gekregen bij de plenaire bijeenkomsten om hun standpunt toe te lichten.
(30/709) 21/LIS11	Raad 11-02-21		Milieu en Emissieloos Vervoer	LIS raadsvergadering 18 februari 2021. Buurtcomitë Stalau over vragen n.a.v. RIVM-briefrapport 2017-0189 Gezonde Omgeving Utrecht. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	25-03-21 *(stand van zaken) De beantwoording wordt opgepakt door Ruimte/ Lucht.*
(143/709) 20/T578	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M443 Pak zinloos stationair draaien mobiele bouwwerktuigen verder aan	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(144/709) 20/T577	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M439 Hulp bij bemiddeling bij overlast door houtrook	04-03-21 Afgehandeld middels bericht op de website, te vinden op utrecht.nl > Wonen en leven > Gezonde leefomgeving > Luchtkwaliteit.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(145/709) 20/T576	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M447 Actief deelmobiliteit aanbieden	11-03-21 Afgehandeld middels raadsbrief Sloopsubsidie, verkeersbesluit aanscherping milieuzone en ontheffingenbeleid van 26 januari 2021 met als kenmerk 7113123/20210122/EW
(146/709) 20/T575	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M441 Steun de U-pas houder bij verbreding milieuzone def	11-11-21 Afgehandeld middels raadsbrief Sloopsubsidie, verkeersbesluit aanscherping milieuzone en ontheffingenbeleid van 26 januari 2021 met als kenmerk 7113123/20210122/EW
(223/709) 20/T509	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder Eerenberg zegt de raad toe bij de duurzaamheidsrapportage in het 2e kwartaal van 2021 terug te komen op het opnemen van indicatoren voor trillingshinder.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(224/709) 20/T508	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Milieu en Emissieloos Vervoer	Wethouder Eerenberg zegt toe de raad in het eerste kwartaal 2021 een brief te sturen over stadslogistiek met daarin veel aandacht voor de rol van hubs.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(334/709) 20/T383	cie. S&R 29-10-20	Raadsvoorstel Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder koppelt in Q2 2021 via een raadsbrief aan de raad terug over 1) wat het gesprek met de provincie Utrecht over digitale neuzen heeft opgeleverd, 2) of het gelukt is een wijk te vinden waarmee een experiment voor een houtstookarme wijk gestart kan worden, 3) rapportage over gesprek met collega's uit de regio over milieuzone 4) terugkoppeling gesprek met coöperaties over mogelijkheden dwingend advies en 5) twee vragen die naar Eneco gestuurd zouden worden.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(335/709) 20/T381	cie. S&R 29-10-20	Raadsvoorstel Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder zegt toe dat hij een routekaart tot de besluitvorming 2023 gaat vormgeven met daarin de elementen monitoring (met luchtkwaliteit en verkeer), subsidieregeling, communicatie, perspectief, impact op de stad, en de impact op Lage Weide en deze aan de raad stuurt in het 4e kwartaal 2021.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(342/709) 20/T379	Raad 15-10-20	LIS raad 15 oktober 2020, raadsbrief Handhavingsvoorbeeld Rotterdam aanpak geluidsoverlast van verkeer	Milieu en Emissieloos Vervoer	Het college zegt toe de raad te informeren over de mogelijkheid om een zogenaamde 'Lawaaiflitspaal' in te zetten zodra de technische en juridische randvoorwaarden voldoende duidelijk zijn.	17-12-20 *(stand van zaken) Q4 2021*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(365/709) 20/T356	Raad 01-10-20	LIS raad 1 oktober 2020	Milieu en Emissieloos Vervoer	Raadsbrief Voortgang toezegging Geluid en Gezondheid. Vanaf september worden de enquêtes ten behoeve van de gezondheidsmonitor verstuurd en ongeveer in april 2021 zal de data beschikbaar komen waarna de analyses kunnen starten. Wij brengen u voor die tijd op de hoogte van de uitkomst van het gesprek met het RIVM en zullen tevens terugkomen op dit onderwerp in het kader van de Geluidnota Utrecht waar het aspect gezondheid zeker een prominente plaats zal hebben.	18-03-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(374/709) 20/T342	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Keuze scenario sanering Nedereindse Plas	Milieu en Emissieloos Vervoer	De wethouder zegt toe om bij de BERAP 2021 de raad het voorstel te doen over hoe de reserve Nedereindse Plas in te zetten	31-05-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(630/709) 19/LIS71	Raad 10-10-19		Milieu en Emissieloos Vervoer	Mail van de heer K. van Oosten over miljoenen autokilometers minder in Utrecht, hoe kan dat ? Verzoek om opheldering. Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	21-11-19 *(stand van zaken) Loopt.*
(42/709) 21/T45	Raad 04-02-21	RV Vrijgave Uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	M31 Tweede kans bomen Majellaknoop	31-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(43/709) 21/T44	Raad 04-02-21	RV Vrijgave Uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	M26 Minder verkeer door de wijk en meer door de Nouw2 naar de snelweg	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(44/709) 21/M27	Raad 04-02-21	RV Vrijgave Uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	M27 Behoud Parkeerplaatsen ventweg Cartesiusweg	07-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(48/709) 21/T43	cie. S&R 28-01-21	Oplossen parkeerproblemen Rachmaninoff	Mobiliteit	De wethouder zegt toe in februari de raad te informeren over de met de projectontwikkelaar gemaakte afspraken (inclusief tijdlijn) en zal de onderliggende stukken naar de raad zenden. Ook zal de brief ingaan op de gebruikte berekening voor het aantal parkeerplekken rond het Rachmaninoff complex en mogelijke oplossingen voor het probleem.	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(69/709) 21/M10	Raad 21-01-21	RV Ontwikkelkader 2e Daalsedijk	Mobiliteit	M10 2e Daalsedijk-Fietstunnel Boorstraat	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(80/709) 21/T22	cie. S&R 14-01-21	Raadsvoorstel vrijgave uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	De wethouder zegt toe de raad in het eerste kwartaal van 2021 een verzamelbrief te sturen over: •Resultaten van onderzoek om het verkeer te prikkelen andere routes te nemen door middel van verkeersmanagement en eventuele dynamische aanwijsborden. •De mogelijkheden van het gebruik van doseerlichten voor snelheidsbeperking. •De situatie bij de kruising St. Josephlaan-Geraniumstraat, waar keren is voorzien in het plan. •De mogelijkheid om rechtsaf te slaan vanuit de Everard Meijsterlaan naar de Haydnlaan. •De mogelijkheden om fauna-vriendelijke verlichting mee te nemen in het ontwerp	31-03-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief van 29 januari 2021: Raadsbrief Toezeggingen in commissie S&R inzake vrijgave uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard
(130/709) 20/T592	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M456 Maak gebruik van CBS cijfers	18-03-21 *(stand van zaken) Deze worden opgenomen in de eerstvolgende mobiliteitsmonitor.*
(131/709) 20/T591	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M457 Meer ruimte voor de bewonersparticipatie bij de herinrichting van vrijgekomen parkeerplaatsen	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(132/709) 20/T590	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M455 draagvlak bij opheffen parkeerplaatsen	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(133/709) 20/T589	Raad 17-12-20	Raadsvoorstel Wijziging APV en legesverordening en collegevoorstel Nadere regel ten behoeve van vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen	Mobiliteit	M454 Laadpunten voor elektrische (deel-)mobiliteit	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(135/709) 20/T587	cie. S&R 10-12-20	Raadsvoorstel Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	De wethouder zegt toe in het eerste half jaar van 2021 de raad te informeren over de locaties van de 40 parkeerplekken die zullen gaan verdwijnen.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(136/709) 20/T586	cie. S&R 10-12-20	Raadsvoorstel Wijziging APV en legesverordening en collegevoorstel Nadere regel ten behoeve van vergunningplicht commercieel aanbieden voertuigen	Mobiliteit	De wethouder zegt toe in het 2e kwartaal van 2021 de raad te informeren over de uitkomsten van de selectie van de aanbieders voor deelmobiliteit.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(167/709) 20/T553	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M392 Ruimte voor lopen	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(170/709) 20/M435	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M435 Onderzoek doen naar toekomst OV Utrecht	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(173/709) 20/M433	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M433 Geluidhinder A12 Hoograven	30-06-21 *(stand van zaken) wordt afgehandeld Q1 2021*
(192/709) 20/LIS67	Raad 30-11-20		Mobiliteit	LIS raad 17/12. VVN over Verkeersveiligheidsadvies herinrichting Tolsteegbarrière e.o. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. De inhoud desgewenst betrekken bij de raadsbrief Herinrichting Tolsteegbarrière en –brug en hier desgewenst actie op ondernemen.	11-01-21 *(stand van zaken) Q1 2021*
(205/709) 20/T521	Raad 26-11-20	RV Vrijgave krediet Kanaalstraat-Damstraat	Mobiliteit	M355 Doorlopende voetgangersroute	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(206/709) 20/T520	Raad 26-11-20	RV Vrijgave krediet Kanaalstraat-Damstraat	Mobiliteit	M354 Uitvoering buurtvisie Kanaalstraat-Damstraat	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(216/709) M342	Raad 26-11-20	Actuele Moties	Mobiliteit	M342 Teleurstelling en onbegrip over Tracébesluit verbreding A27’	31-03-21 *(stand van zaken) wordt afgehandeld in Q1 2021*
(225/709) 20/T507	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het tweede kwartaal van 2021 een reflectie te sturen over de mogelijkheden en randvoorwaarden van het transformeren van 30 km/u-straten naar 15 km/u-straten of woonerven.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(226/709) 20/T506	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het eerste kwartaal van 2021 met een brief te informeren over de opritten van de Hogeweidebrug (ook wel: Gele brug) voor fietsers.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(307/709) 20/T407	cie. S&R 12-11-20	SV 2020, nr. 125 Fietsroute Singel Noord, Weerdsluis en Weerdsingel	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk stuurt de raad in de eerste helft van 2021 nadere informatie over de scenario's die het college hanteert voor de groei van het fietsverkeer waarin een fietsbrug bij de Weerdsluis een rol speelt en de alternatieve mogelijkheden om deze groei op te vangen. De wethouder heeft hierbij in het bijzonder aandacht voor de onderbouwing van de verkeerskundige kant; de inpasbaarheid ten opzicht het aanwezige erfgoed en het bredere gebruik van het weerdsluis-gebied	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(308/709) 20/T406	cie. S&R 12-11-20	Raadsvoorstel Vrijgave krediet Kanaalstraat - Damstraat en collegevoorstel Vaststelling IPvE/FO	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe om de raad per mei 2021 te informeren over het voorlopig ontwerp van de herinrichting Kanaalstraat-Damstraat. Daar neemt de wethouder in ieder geval de resultaten van het gesprek met het Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht (SOLGU) over de herinrichting in mee.	31-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(332/709) 20/T386	cie. S&R 29-10-20	Verkeerssituatie Musicallaan/Rijnkennemerlaan	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het eerste kwartaal van 2021 een brief te sturen waarin wordt beschreven hoe het college met een combinatie van de maatregelen Zebrasafe, verhoogde drempel, gesprek met de nabijgelegen school, bewustwording en maatregelen ter voorkoming van het parkeren en keren, de veiligheid van het kruispunt Musicallaan-Rijnkennemerlaan zal verbeteren.	01-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(384/709) 20/T326	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad in het najaar van 2020 over de wijze waarop met de verschillende doelgroepen gecommuniceerd wordt over de bereikbaarheid van tijdens de werkzaamheden aan de ring Utrecht.	12-11-20 *(stand van zaken) Q2 2021*
(385/709) 20/T325	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college stuurt de raad na afloop van de pilot 'Meldpunt werkzaamheden oostzijde binnenstad' (looptijd: zomer 2020) de evaluatieresultaten.	12-11-20 De toezegging is afgedaan in de raadbrief van 26 januari 2021: Raadsbrief meerjarenplanning werkzaamheden 2021 en 2022
(397/709) 20/T314	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad voor het einde van het jaar (2020) over de integrale afweging die het college maakt n.a.v. de gesprekken met belanghebbenden en belangstellenden over de nieuwe oversteek bij de Weerdsluis en geeft daarbij aan hoe het besluitvormingstraject georganiseerd wordt.	31-03-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q1 2021*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(399/709) 20/T313	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad in het vierde kwartaal van 2020 over de definitieve versie van het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp van de herinrichting van de Socrateslaan.	31-12-20 *(stand van zaken) Komt in Q2 2021*
(437/709) 20/T250	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Mobiliteit	M248 Pilot Anders Werken	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(449/709) 20/T232	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Mobiliteit	M202 Noordwest ambities leefbaarheid	30-06-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q2 van 2021.*
(477/709) 20/T216	cie. S&R 02-07-20	Raadsbrief Voorkeursscenario bezuiniging Voorlopig Ontwerp Westelijke Stadsboulevard	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe de raad te informeren over de mogelijkheden om 'Zebra-safe'-signalering toe te passen op de Amsterdamsestraatweg.	30-06-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q2 2021*
(511/709) 20/T130	Raad 18-06-20	RV Vaststelling bestemmingsplan Cartesiusweg	Mobiliteit	M132 Maximale inzet voor maximaal gebruik van P&R's	30-09-21 *(stand van zaken) Motie wordt opgepakt in de module parkeren op afstand, als onderdeel van de nieuwe parkeervisie. Datum aanbieden module aan de raad is Q4 2021.*
(528/709) 20/T67	cie. S&R 23-04-20	Raadsvoorstel Digitalisering gehandicaptenparkeerkaart Wijziging Parkeerbelastingverordening en Parkeerplaatsenverordening	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om in G4-verband een lobby richting het Rijk voor aanpassing van de regelgeving rond de gehandicaptenparkeerkaart te starten, zodat een digitale gehandicaptenparkeerkaart ook zonder een fysieke gehandicaptenparkeerkaart als parkeerrecht kan gelden, tenzij uit nader juridisch onderzoek blijkt dat het Rijk vanwege Europese regelgeving niet vrij is om deze aanpassing te doen.	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q2 2021 geïnformeerd.*
(529/709) 20/T66	cie. S&R 23-04-20	Raadsvoorstel Digitalisering gehandicaptenparkeerkaart Wijziging Parkeerbelastingverordening en Parkeerplaatsenverordening	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk zegt toe om de raad in het najaar te informeren over de conclusies van de gezamenlijke inzet van de gemeente om met de andere G4-gemeenten (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) en de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) te komen tot een landelijke oplossing voor de digitalisering van de gehandicaptenparkeerkaart.	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q2 2021 geïnformeerd.*
(562/709) 19/M484	Raad 19-12-19	23 Raadsvoorstel Vaststellen variant voor herinrichting Maliebaan	Mobiliteit	M484 Trillingen in kaart	25-06-20 *(stand van zaken) bij het IPvE Maliebaan*
(595/709) 19/T522	Raad 14-11-19	Programmabegroting	Mobiliteit	M391 Van parkeerautomaat naar parkeerapp	30-09-21 *(stand van zaken) Toezegging volgt in de module Parkeren Openbare Ruimte van de Parkeervisie. Datum aanbieden module aan de raad is Q4 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(600/709) 19/T502	Raad 21-11-19	LIS raadsvergadering d.d. 21 november 2019	Mobiliteit	Aangenomen behandeladvies in raadsvergadering d.d. 21 november 2019: brief voor kennisgeving aannemen met dien verstande dat de genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijsten van toezeggingen: de raad zal medio 2020 worden geïnformeerd over de resultaten van onderzoek naar een nieuwe oversteek bij de Weerdsluis.	31-03-21 *(stand van zaken) Raadsbrief verstuurd op 24-7-2020. Raadsbrief stand van zaken fietssingel-Noord. In Q1 2021 komen we terug op het onderzoek.*
(602/709) 19/T490	cie. S&R 07-11-19	Raadsbrief Evaluatie en continuering uitbreiding voetgangersgebied - communicatie	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om de raad te informeren in eerste kwartaal 2020 over de wijze waarop het college dynamische communicatie wil inzetten in voetgangersgebieden/gemengde gebieden.	31-12-20 *(stand van zaken) Hierover wordt u in Q2 2021 geinformeerd.*
(607/709) 19/T474	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - parkeerautomatenplan	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om in het tweede kwartaal van 2020 de raad te informeren over een parkeerautomatenplan, bij de aanbieding van de parkeervisie aan de raad.	30-09-21 *(stand van zaken) Dit wordt opgenomen in de module aanpak parkeren openbare ruimte, die aan de raad in Q4 2021 wordt voorgelegd.*
(608/709) 19/T473	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - parkeren op afstand (P+R)	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om in het tweede kwartaal van 2020 te komen met een voorstel voor parkeren op afstand (P+R)	30-09-21 *(stand van zaken) Dit wordt opgenomen in de module parkeren op afstand, die aan raad in Q4 2021 wordt voorgelegd.*
(618/709) 19/T399	Raad 17-10-19	RV Wiel met spaken	Mobiliteit	M309 OV gebruik in beeld	31-12-20 *(stand van zaken) Q2 2021*
(620/709) 19/M306	Raad 17-10-19	RV Verstedelijkings- en mobiliteitsconcept Wiel met spaken (U Ned)	Mobiliteit	M306 Westraven als echt knooppunt	16-01-20 *(stand van zaken) Q2 2021*
(677/709) 19/T110	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal benutting van parkeergarages, gekoppeld aan het weghalen van parkeerplekken op straat, omdat we anders wellicht verkeersproblemen veroorzaken, regelen in een van de modules die we hebben aangekondigd voor de eerste helft van 2020. We zullen zeker eerder beginnen met het inventariseren van de ruimte die er is en spreken met de eigenaren, zodat we een beeld krijgen van wat we moeten regelen of afspreken om een goed gebruik voor elkaar te krijgen. Het blijven natuurlijk garages in eigendom van derden. We zijn afhankelijk van hun bereidwilligheid om die open te stellen.	30-09-21 *(stand van zaken) Volgt in de module Parkeren Openbare Ruimte van de Parkeervisie. Datum aanbieden module aan de raad is Q4 2021.*
(681/709) 19/T99	cie. S&R 04-04-19	Noordelijke Randweg Utrecht - beriekbarheid tijdens werkzaamheden	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om de raad derde kwartaal 2019 per brief te informeren over de wijze waarop inwoners en bezoekers over de bereikbaarheid van Utrecht wordt geïnformeerd op het moment dat er gewerkt wordt aan de ring.	01-07-20 *(stand van zaken) Q2 2021*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(683/709) 19/T50	cie. S&R 07-03-19	Raadsvoorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto	Mobiliteit	De wethouder zegt toe de raad in mei 2019 per brief nader te informeren over o.a. de inzet van MAAS (Mobility as a service) en de opbrengst van de pilot in Leidsche Rijn.	31-03-22 *(stand van zaken) Tussenbericht: raadsbrief Acties Mobiliteits- en Verkeersmanagement 2020-2022 van 6 maart jl, de pilot loopt t/m 2021*
(688/709) 18/T298	Raad 01-11-18	Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet NRU	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal in het bomencompensatieplan antwoord geven op de vraag naar de ecologische luchtkwaliteit en klimaatwaarde en het aanplanten van voldoende groen binnen de gemeentegrenzen.	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020, meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*
(691/709) 18/M189	Raad 01-11-18	vaststelling IPvE, FO en NRU	Mobiliteit	M189 vergeet de verkeersveiligheid op het kruispunt Oranjerivierdreef, Einsteindreef en Humberdreef niet	31-03-21 *(stand van zaken) afhandeling van de motie komt in Q1 2021*
(692/709) 18/M188	Raad 01-11-18	vaststelling IPvE, FO en NRU	Mobiliteit	M188 Boter bij de vis deel II	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020, meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*
(693/709) 18/M187	Raad 01-11-18	Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet NRU	Mobiliteit	M187 Fiets 'm d'r langs	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020; meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*
(695/709) 18/T211	cie. S&R 04-10-18	Raadsvoorstel Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet Noordelijke Randweg	Mobiliteit	Wethouder van Hooijdonk stuurt het bomencompensatieplan voor de NRU voor oktober 2019 naar de raad, als bijlage bij het voorlopig onderwerp	01-07-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Kostenraming Voorlopig Ontwerp Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)' van 29 mei 2020; meer duidelijkheid over het vervolgproces voorzien in eerste helft 2021.*
(698/709) 18/T54	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Taxiverordening 2018 en Tweede wijzigingsverordening legesverordening 2018	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe de verordening twee jaar na invoering te evalueren en de raad hierover te informeren.	30-09-21 *(stand van zaken) In verband corona kan er niet geevalueerd worden. Op dit wordt er weinig gebruik gemaakt van taxi's. Deze toezegging wordt afgehandeld in het derde kwartaal 2021.*
(699/709) 18/T52	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe een half jaar na afronding van het project de maximum snelheid van 30 km en verkeersveiligheid te evalueren en de raad daarover te informeren	31-12-21 *(stand van zaken) Dit volgt te zijner tijd na realisatie van de HOVbaan.*
(700/709) 18/M59	Raad 08-03-18	RV BP Opaalweg, Amthistweg, Tolsteeg	Mobiliteit	M59 Herstel fietsroute Opaalweg-Waterlinieweg	31-03-21 *(stand van zaken) Dit wordt afgehandeld in Q1 2021*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(5/709) 21/T78	Raad 18-02-21	Raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen	Openbare ruimte	De raad ontvangt in 2021 een voorstel voor aanpassing van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) naar aanleiding van de evaluatie herplantplicht.	16-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(6/709) 21/T77	Raad 18-02-21	Raadsbrief Evaluatie herplantplicht en bomenbeleid, vaststelling beleidsregel Handhaving illegaal vellen of beschadigen van bomen	Openbare ruimte	De raad ontvangt voor de zomer 2021 de evaluatie van het bomenbeleid.	15-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(9/709) 21/T74	Raad 18-02-21	Raadsbrief Intensiveer het gebruik van de buurtschouw	Openbare ruimte	De raad ontvangt in Q4 2021 informatie over de voortgang op de uitvoering van motie 159 Intensiveer het gebruik van de buurtschouw.	18-11-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(47/709) 21/LIS9	Raad 04-02-21		Openbare ruimte	Op LIS raadsvergadering d.d. 18 februari 2021. Comite Werfkelders Oudegracht over Verzoek om van gedachten te wisselen over inhoud rapport Werfkelders onder druk (Code Oranje Boek) + afschrift brief wethouder Diepeveen van 29 januari 2021. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	18-03-21 *(stand van zaken) Dit afschrift is op 29 januari 2021 naar de raad verzonden. Brief is hiermee beantwoord en afgehandeld.*
(70/709) 21/LIS4	Raad 26-01-21		Openbare ruimte	LIS raadsvergadering 4 februari 2021. De heer I. Theelen over ingebrekestelling Gemeente Utrecht werkzaamheden de Wijde Doelen. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	09-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(72/709) 21/T31	Raad 14-01-21	Vragenuur 14 januari 2021	Openbare ruimte	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake ratten- en muizenvallen. Wethouder Diepeveen zal de raad in Q1 2021 een voorstel voorleggen inzake een voederverbod van dieren in de openbare ruimte.	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(91/709) 21/T17	cie. S&R 07-01-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte	Openbare ruimte	De raad ontvangt in Q3 2021 een nieuwe verordening voor kabels en leidingen, met daarbij de samenhang met de nog op te stellen strategie voor de ondergrond. (deze staat al op de lange termijn agenda maar nu met nieuwe deadline)	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(92/709) 21/T16	cie. S&R 07-01-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe de raad eind 2021 de meerjarige investeringsprogrammering Openbare ruimte toe te sturen alsmede te informeren over de voortgang van de invoering van ontwikkelend beheer. Hierna ontvangt de raad jaarlijks een rapportage over ontwikkelend beheer bij de VJN.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(116/709) 20/T606	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Voortgangsrapportage essentaksterfte. De raad ontvangt in het voorjaar 2021 de voortgangsrapportage essentaksterfte.	22-04-21 De raad is geïnformeerd op 26 januari 2021.
(117/709) 20/T605	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Voortgangsrapportage essentaksterfte. De raad ontvangt eind 2020 de resultaten van de monitoring van circa 6000 essen op essentaksterkte.	31-12-20 De raad is geïnformeerd op 26 januari 2021.
(126/709) 20/T596	Raad 17-12-20	LIS raad 17 december 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Startnotitie Islamitische begraafplaats. Het college informeert de raad in maart 2021 over de voortgang van het juridisch onderzoek hoe kan worden gekomen tot de exploitant en de realisatie van de Islamitische begraafplaats.	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(166/709) 20/T554	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Openbare ruimte	M393 Slimmer melden	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(187/709) 20/M387	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Openbare ruimte	M387 Geen zesjescultuur wij willen een 7 scoren op de kwaliteit van de openbare ruimte	03-01-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(195/709) 20/T536	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Openbare ruimte	De raad ontvangt in april 2021 het programmaplan wervengebied waarin het advies van de commissie van wijzen wervengebied wordt betrokken.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(218/709) 20/T515	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	Wethouder Verschuure stuurt de raad in het 1e kwartaal 2021 een brief over jongerenplekken in Leidsche Rijn.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(241/709) 20/T488	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	Het college komt in de volgende coronaverzamelbrief terug op de punten informatievoorziening in de parken en de stippen op de banken in de openbare ruimte.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(244/709) 20/T485	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt bij de Water- en rioleringsvisie, die voor het 1e kwartaal 2021 gepland staat, informatie over groene gevels en de combinatie watertonnen en groene daken	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(245/709) 20/T484	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt in 1e kwartaal 2021 informatie over de aanpak van zelfbeheer groen	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(246/709) 20/T483	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Openbare ruimte	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 nadere informatie over de aanpak Invasieve exoten, inclusief informatie van Rijkswaterstaat en Prorail	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(345/709) 20/T374	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om in Q4 2021 terug te komen op de effecten van de campagne bloemrijk 030 van Utrecht natuurlijk die in het voorjaar 2021 van start gaat.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(346/709) 20/T373	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om de raad in juni 2021 een afwegingskader maaibeleid toe te sturen	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(356/709) 20/T362	Raad 29-06-20	Raadsbrief Beantwoording vragen RIB wervengebied	Openbare ruimte	In het voorjaar van 2021 ontvangt de raad een voorstel voor het integrale programma Wervengebied en de scope daarvan	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(364/709) 20/T357	Raad 01-10-20	LIS raad 1 oktober 2020	Openbare ruimte	Raadsbrief Openstelling Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht. De in de brief genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: In het voorjaar van 2021 ontvangt de raad de keuzes voor een meer fundamentele aanpak voor het wervengebied, in samenhang met de omgevingsvisie binnenstad en het beleid goederenvervoer.	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(414/709) 20/T278	Raad 18-06-20	LIS/ Raadsbrief Herijking beleid zelfbeheer voor groen	Openbare ruimte	De raad ontvangt eind 2020 het nieuwe zelfbeheerbeleid voor groen.	31-03-21 *(stand van zaken) Verzending van het nieuwe zelfbeheerbeleid schuift door naar Q1 2021.*
(417/709) 20/T273	Raad 28-05-20	LIS/ Raadsbrief Aanpak eikenprocessierups 2020	Openbare ruimte	De raad ontvangt in het laatste kwartaal van 2020 een brief met de evaluatie van de aanpak eikenprocessierups in 2020 met een vooruitblik op de toekomstige bestrijding zonder Xen Tari of nematoden.	01-02-21 *(stand van zaken) N.a.v. prioritering: we informeren de raad in januari 2021*
(436/709) 20/T252	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Openbare ruimte	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(453/709) 20/T227	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Plan van Aanpak Wervengebied	Openbare ruimte	M158 Zicht op volledige dekking	28-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(575/709) 19/M438	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Actieprogramma Samen Stad Maken op de Utrechtse Manier	Openbare ruimte	M438 Buurtbijeenkomsten op het plein over kwaliteit openbare ruimte en groen	30-06-21 *(stand van zaken) M438 wordt opgepakt in samenhang met 2019/M147 (Beter in de buurt) Terugkoppeling van M438 vindt uiterlijk plaats in Q2 2021.*
(610/709) 19/T456	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - gescheiden afvalbakken	Openbare ruimte	In Q1 2020 komt de wethouder met een notitie terug in de raad over gescheiden afvalbakken in parken. 23/06/2020: Wordt Q4. Zie Memo Uitstel toezegging: informeren resultaten proef gescheiden afvalbakken	31-03-21 *(stand van zaken) N.a.v. prioritering: in Q1 2021 informeren we de raad over de resultaten van de proef met gescheiden afvalbakken in parken*
(611/709) 19/T454	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - zelfbeheerbeleid	Openbare ruimte	Herijking zelfbeheerbeleid komt de wethouder in de loop van 2020 op terug en in Q3 zal er actief naar buiten getreden worden om nieuwe zelfbeheerders te werven.	31-03-21 *(stand van zaken) Verzending van het nieuwe zelfbeheerbeleid schuift door naar Q1 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(612/709) 19/T453	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - Utrecht schoon	Openbare ruimte	De wethouder zal in het derde kwartaal van 2020 in de Voortgang Utrecht schoon inzichtelijk maken welke 'vervuilingshotspots' er in Utrecht zijn	30-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(650/709) 19/T316	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M159 Intensiveer het gebruik van de buurtschouw	30-06-21 *(stand van zaken) 19/T316 heeft een relatie met 19/M438. De afdoening van deze twee zaken nemen we samen.*
(653/709) 19/T308	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M134 Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand	01-10-20 *(stand van zaken) In het Plan Gemeentelijke Watertaken en de Klimaatadaptatiestrategie gaan we uitgebreid in op klimaatadaptatie. Ook in de Nota Beheer openbare ruimte geven we aan hoe we bij het onderhoud van de stad de openbare ruimte klimaatadaptiever maken. Deze nota heeft de raad begin november 2020 ontvangen.*
(655/709) 19/T305	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M128 Veiligheidsverleiding	31-03-21 *(stand van zaken) Stand van zaken: De raad wordt in Q2 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(663/709) 19/T183	cie. M&S 28-05-19	Jarstukken 2018- Plan Watertaken	Openbare ruimte	De wethouder zal op de onderwerpen ontharding en afkoppeling teruggekomen in 4e kwartaal 2019 in het Plan Watertaken en dan zal ook aandacht worden besteed aan specifieke indicatoren.	31-03-21 *(stand van zaken) Het Plan Gemeentelijke Watertaken en de Klimaatadaptatiestrategie worden in Q1 2021 naar de raad gestuurd.*
(707/709) 16/T1551	Raad 22-12-16	de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte zal het gebruik van gerecycled materiaal opnemen in het Handboek Openbare Ruimte.	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt in Q2 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(708/709) 16/T1550	Raad 22-12-16	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	Voorstel inzake de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (Jaargang 2016, nr. 116). Wethouder Geldof neemt motie 265 (Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte) over.	25-06-21 *(stand van zaken) De raad wordt in Q2 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(709/709) 16/M265	Raad 01-12-16	Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	M 265 Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte	31-03-21 *(stand van zaken) Stand van zaken: De raad wordt in Q2 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(4/709) 21/M34	Raad 18-02-21	Actuele Moties	Ruimtelijke Ontwikkeling	M34 Maak afweging locatie Ronald McDonaldhuis bij omgevingsvisie USP	31-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(26/709) 21/T57	cie. S&R 11-02-21	QuickScan Rijnenburg	Ruimtelijke Ontwikkeling	De raad ontvangt in april 2021 een plan van aanpak voor de Ontwerpstudie Rijnenburg, met daarin onderzoeksvragen, scope en uit te werken scenario's.	30-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(31/709) 21/LIS10	Raad 09-02-21		Ruimtelijke Ontwikkeling	LIS raadsvergadering d.d. 18 februari 2021. Buurtcomité Stalau over Nieuw Buurland. Ter afdoening in handen stellen van het college. SPvE en alle ingebrachte reacties worden te zijner tijd aan de raad voorgelegd.	23-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(41/709) 21/T46	Raad 04-02-21	Raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder	Ruimtelijke Ontwikkeling	M32 Buurtfunctie in Voordorp	24-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(54/709) 21/LIS5	Raad 28-01-21		Ruimtelijke Ontwikkeling	Aangepast behandeladvies: ter afdoening in handen stellen van het college. De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp- Voorveldsepolder. LIS raadsvergadering 4 februari 2021. Stichting Het Groene Dak over bezwaar Bestemmingsplan Voordorp. Behandeladvies griffie: Voor advies in handen stellen van het college en de raad hierover informeren. De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp- Voorveldsepolder.	11-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(85/709) 21/LIS3	Raad 14-01-21		Ruimtelijke Ontwikkeling	LIS raadsvergadering d.d. 21 januari 2021. Diverse indieners bezwaarschrift plan Strosteeg. Voorgesteld behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg en Raadsbrief Ruimtelijke Ontwikkelingen Strosteeg.	25-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(93/709) 21/T15	cie. S&R 07-01-21	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt n.a.v. de behandeling van het raadsvoorstel bestemmingsplan 2e Daalsedijk toe dat wanneer het college gebruik maakt van de bevoegdheid op basis van het voorgestelde delegatiebesluit onder beslispunt 6 van het raadsvoorstel, de raad conform de regels van de Algemene Verklaringen van Geen Bedenkingen een raadsbrief ontvangt waarbij de raad in de gelegenheid is ook nog wat te vinden van de toepassing van de bevoegdheid op de vestiging van de hotels.	08-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(137/709) 20/T585	cie. S&R 10-12-20	Raadsbrief Toepassing algemene verklaring van geen bedenkingen bij omgevings-vergunningen (Wabo)	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe de raad in het eerste kwartaal van 2021 een raadsbrief toe te zenden waarin wordt aangegeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de invoering van de Omgevingswet, waaronder de voorbereiding op de toepassing van het bindend advies en delegatie ter vervanging van het huidige instrument (Algemene) Verklaring van geen bedenkingen.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(176/709) 20/T547	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Ruimtelijke Ontwikkeling	M379 Meer mogelijk op zelfbouwkavels	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(304/709) 20/LIS64	Raad 16-11-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	LIS raadsvergadering d.d. 26 november 2020. Stichting Milieugroep Zuilen over uitblijven besluiten De Trip B.V. Afdoeningsadvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	28-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(311/709) 20/LIS62	Raad 26-10-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raad d.d. 26 november 2020. Werkgroep behoud JWK 1-10B over Behoud Johan Wagenaarkade l-10b - concept bouwenvelop juni 2020. Afdoeningadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	07-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(312/709) 20/LIS61	Raad 09-11-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raad 26 november 2020. mr. R.J.G. Bäcker, BarentsKrans advocaten, namens Urban Interest over Urban Interest / herontwikkeling Jaarbeursterrein. Afdoeningsadvies griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college, de raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	21-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(344/709) 20/T377	cie. S&R 08-10-20	Raadsvoorstel Verruiming algemene verklaring geen bedenkingen voor 3 zonne-energieprojecten	Ruimtelijke Ontwikkeling	De raad ontvangt na november, als de indieningstermijn voor zonneveldprojecten in Rijnenburg vestreken is, een nieuw voorstel als vervanging voor de Algemene Verklaring van geen bedenkingen	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(358/709) 20/T361	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1,	Ruimtelijke Ontwikkeling	M308 Voorkom trillingshinder met duurzaam beton	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(359/709) 20/T360	Raad 01-10-20	Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1	Ruimtelijke Ontwikkeling	M307 Keuzevrijheid in mobiliteit	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(360/709) 20/T359	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel 'Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1'.	Ruimtelijke Ontwikkeling	M304 Na Fase 1 is de bouw van geplande sociale huurwoningen aan de beurt	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(362/709) 20/M305	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1,	Ruimtelijke Ontwikkeling	M305 Poging inpassing bomen Spoordijk	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(371/709) 20/T347	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Verruiming van de algemene verklaring van geen bedenkingen voor zonne-energieproject Meijewetering	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe voor 1 oktober in de bij de RES behandeling toegezegde brief over de 4 zonne-energieprojecten ook de planning mee te sturen, alsmede een juridisch advies over Avvgb- procedure na aanvraag van een omgevingsvisie.	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(373/709) 20/T345	cie. S&R 24-09-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure (vervangt wethouder Eerenberg) zegt toe een evaluatie op te stellen van het fenomeen startnotities, eventueel in samenhang met een raadswerkgroep	31-03-21 *(stand van zaken) Er wordt gewerkt aan de evaluatie en de verwachting is dat deze in Q1 2021 naar de raad kan worden gestuurd.*
(392/709) 20/T317	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	M288 Van Stadsakkoord naar Regio Akkoord Wonen	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(393/709) 20/M285	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	M285 Werken binnen de grenzen van de aarde REP	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(394/709) 20/M284	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	M284 Klimaatcrisis en biodiversiteitscrisis zijn ook urgent voor REP	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(407/709) 20/T292	Vragenuur 03-09-20	Vragen van de heer Te Hoonte inzake rechtsongelijkheid bij uitvoering bestemmingsplan.	Ruimtelijke Ontwikkeling	Vragen van de heer Te Hoonte inzake rechtsongelijkheid bij uitvoering bestemmingsplan. Wethouder Verschuure zal middels een raadsbrief in september schriftelijk terugkomen op de specifieke vragen over het LPG-vulpunt en op de vraag of de afwijzing van de vergunningen te maken heeft met de risicocontouren inzake externe veiligheid.	01-10-20 *(stand van zaken) Brief volgt in september 2020*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(410/709) 20/T289	cie. S&R 03-09-20	Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe in december 2020, dan wel januari 2021, aan de raad een raadsbrief te sturen waarin wordt aangegeven in hoeverre de Utrechtse inbreng is vertaald in de stukken van de REP.	31-03-21 *(stand van zaken) volgt in q1 2021*
(411/709) 20/T287	cie. S&R 03-09-20	Raadsvoorstel Zienswijze eerste bestuursrapportage 2020 RUD	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe dat hij voor het einde van het jaar (2020) de raad een raadsbrief stuurt waarin hij een terugkoppeling geeft over de gesprekken met het Rijk over de financiële consequenties van de Omgevingswet voor gemeenten.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(412/709) 20/LIS42	Raad 30-07-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raadsvergadering dd 17 september 2020. De heer G. Bonenkamp over Rechtsongelijkheid bij uitvoering bestemmingsplan. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	10-09-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(429/709) 20/M201	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M201 Maak vaart met het TAK plantsoen	31-12-20 *(stand van zaken) Antwoord volgt in Q4 2020*
(434/709) 20/T254	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M260 Motie Westelijke Stadsboulevard inclusief de variant Fris Alternatief versneld uitvoeren	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(450/709) 20/T231	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M198 Winstneming grondexploitatie LR	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(461/709) 20/M193	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Ruimtelijke Ontwikkeling	M193 Onderzoek naar start woningbouw in Rijnenburg	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(464/709) 20/M174	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M174 Een sociaalveilig Maarschalkerweerd met respect voor elkaar	23-07-21 *(stand van zaken) Dit thema wordt meegenomen in de uitwerking van deelplannen conform het UPP. Bij de op te stellen Intentiedocumenten zal sociale veiligheid als onderzoekvraag worden geformuleerd en in de plandocumenten (waaronder IPvE/FO voor de openbare ruimte) zal dit thema worden uitgewerkt. Wij zullen uw raad hierover voor de zomer 2021 informeren.*
(465/709) 20/M172	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M172 Tijdelijke (jongeren)huisvesting	31-12-20 *(stand van zaken) Dit onderzoek loopt. Wij verwachten dat de uitkomsten hiervan eind 2020 bekend zijn en kunnen daarna over de resultaten rapporteren.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(466/709) 20/M169	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M169 Forten toegankelijk	31-12-20 *(stand van zaken) De aandachtspunten zijn meegeven aan het projectteam dat het haalbaarheidsonderzoek begeleidt en het IPvE/FO voor het Lunettenpark opstelt. De punten zullen worden opgenomen in het nog op te stellen Intentiedocument voor het Lunettenpark. Bij de besluitvorming over de op te stellen plandocumenten (conform UPP) zal over genoemde punten worden gerapporteerd.*
(467/709) 20/M168	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M168 Versnelling planvorming Mytylbrug	30-11-21 *(stand van zaken) De voorbereiding wordt in het najaar van 2020 opgestart*
(468/709) 20/M167	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M167 Zorg voor een veilig Maarschalkerweerd	31-12-20 *(stand van zaken) Dit wordt meegenomen in de uitwerking van deelplannen. De wijze waarop wordt geformuleerd in plandocumenten uit het UPP waaronder bijvoorbeeld het IPvE / FO.*
(505/709) 20/T137	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe voor de begrotingsbehandeling dit najaar terug te komen om de regels rondom de toekenning middelen voor ruimte voor initiatief.	31-12-20 *(stand van zaken) Antwoord volgt in q4 2020*
(506/709) 20/T136	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe in de eerste adviescommissie C&F na de zomer de bevindingen van de accountant inzake de grex te bespreken en de opvolging daarvan in het bijzonder middels een raadsbrief aan de orde te stellen.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(508/709) 20/T133	Raad 18-06-20	RV Agenda en Uitvoeringsprogramma Utrecht voor iedereen toegankelijk	Ruimtelijke Ontwikkeling	M137 Toegankelijkheid ook bij gebiedsontwikkelingen beter regelen	30-09-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(512/709) 20/T129	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een RSU 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	M122 Hoger dan de Dom	30-09-20 *(stand van zaken) In uitvoering*
(513/709) 20/T128	Raad 18-06-20	RV Op weg naar de RSU 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	M115 Voldoende voorzieningen als buurtgerichte randvoorwaarde	01-10-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(516/709) 20/M118	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een RSU	Ruimtelijke Ontwikkeling	M118 Beeldkwaliteit op ooghoogte	30-09-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(517/709) 20/T126	Raad 18-06-20	Raadsvoorstel Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	Motie 112 Hoogbouw met een visie	10-09-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(521/709) 20/M103	Raad 28-05-20	Vaststelling Bestemmingsplan Strijkviertel	Ruimtelijke Ontwikkeling	M103 Neem initiatief tot verkennen van aquathermie in Strijkviertel	31-12-21 *(stand van zaken) antwoord volgt q4 2021*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(522/709) 20/M101	Raad 28-05-20	Vaststelling bestemmingsplan Strijkviertelpark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M101 Naamgeving bedrijventerrein Strijkviertel	31-08-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(523/709) 20/T90	Raad 28-05-20	RV Omgevingsvisie Lunetten	Ruimtelijke Ontwikkeling	M83 Wegwijs in de groene wijk Lunetten	01-07-21 *(stand van zaken) Q2 2021*
(524/709) 20/T89	Raad 28-05-20	Vaststelling Omgevingsvisie Lunetten	Ruimtelijke Ontwikkeling	M80 Neem ook de mogelijkheden voor nieuwbouw en seniorenwoningen mee bij de toekomstplannen voor de Musketon en het Gezondheidscentrum op Oeral 1	31-12-20 *(stand van zaken) Q4 2020*
(531/709) 20/M77	Raad 12-03-20	Bestemmingsplan Veldhuizen	Ruimtelijke Ontwikkeling	M77 Diervriendelijk bouwen in de omgevingswet	31-03-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in bestemmingsplan Algemene regels Utrecht begin 2021*
(532/709) 20/M76	Raad 12-03-20	Bestemmingsplan Veldhuizen	Ruimtelijke Ontwikkeling	M76 Leren van invoering van Omgevingswet met VTH	30-09-21 *(stand van zaken) Dit wordt verwacht in het 3e kwartaal 2021.*
(533/709) 20/T51	Raad 12-03-20	RV Koersdocument Leefbare stad	Ruimtelijke Ontwikkeling	M73 Echt ruimte voor experiment	30-09-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(534/709) 20/T50	Raad 12-03-20	Vaststelling bestemmingsplan Veldhuizen De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	M74 Omgevingsvisie beter verwerken in omgevingsplannen	30-09-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(536/709) 20/T46	Vragenuur 06-02-20	Vragen van de heer Koning (D66), de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Van der Zweth (PvdA), mevrouw Zwinkels (CDA) en mevrouw Sasbrink (PvdD) inzake Ringpark Dichterswijk.	Ruimtelijke Ontwikkeling	Vragen van de heer Koning (D66), de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Van der Zweth (PvdA), mevrouw Zwinkels (CDA) en mevrouw Sasbrink (PvdD) inzake Ringpark Dichterswijk. Wethouder Verschuure zal de raad middels een raadsbrief informeren als het aanbestedingsproject is afgerond.	01-07-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(539/709) 20/T41	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hindersteinlaan, het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M59 Beeldkwaliteit als zwaarwegend criterium met inwonersparticipatie uit Vleuten (motie is overgenomen en ingetrokken)	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(540/709) 20/T40	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hindersteinlaan, het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M58 De locatie Hindersteinlaan draagt ook bij aan klimaatdoelstellingen (motie is overgenomen en ingetrokken)	01-07-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(542/709) 20/M56	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hindersteinlaan, Het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M56 houd het Lint veilig	01-07-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(543/709) 20/M55	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hinderstein, Het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M55 Hindersteinlaan diervriendelijk en klimaatadaptief	01-06-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(549/709) 20/M17	Raad 06-02-20	Actuele moties	Ruimtelijke Ontwikkeling	M27 Ontsluiting Rijnenburg is niet gratis	07-05-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(551/709) 20/T16	cie. S&R 30-01-20	Raadsvoorstel Overeenkomst Máximapark, locatie De Tol en kavel Hooggelegen	Ruimtelijke Ontwikkeling	De wethouder zegt toe nadat de overdracht van de gronden rond is de raad een raadsbrief toe te zenden over de tendervoorwaarden, zodat hiermee in gesprek kan worden gegaan met de commissie.	01-04-21 *(stand van zaken) Q1 2021*
(552/709) 20/T13	Raad 23-01-20	RV Vaststelling bestemmingsplan Vrouwjuttenhof	Ruimtelijke Ontwikkeling	M19 Behoud het groene en sociaal veilige karakter van de buitenruimte Vrouwjuttenhof	01-01-21 *(stand van zaken) Q4 2020*
(578/709) 19/M422	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M422 Naar 130% plancapaciteit in de U16	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(579/709) 19/M421	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M421 Klimaatadaptie kansen kwantificeren in beoordelingskader	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(580/709) 19/M420	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M420 Ruimtelijk Economisch Perspectief leesbaar, begrijpelijk en voor iedereen	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(581/709) 19/M419	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M419 Breder kijken naar gevolgen van verdichting	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(582/709) 19/M417	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M417 Voorkom onnodige grootschalige uitbreiding van werk- en winkelgebieden	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(583/709) 19/M416	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M416 Verbind grote bedrijven met kleine en startende ondernemers via regionaal vestigingsklimaat	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(584/709) 19/M407	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M407 Onderzoek ontwikkellocatie optimaal	31-07-20 *(stand van zaken) Er wordt een quickscan uitgevoerd, de uitkomsten worden meegenomen in RSU 2040*
(586/709) 19/T532	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M418 Huisvesten van diverse doelgroepen in stad en regio	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(587/709) 19/T531	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M415 Utrechtse inzet is de RSU2040	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021 na vaststelling van de RSU 2040*
(588/709) 19/T530	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M413 Klimaatadaptie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand in de regio	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(589/709) 19/T529	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)(agendapunt)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M412 Bijdrage van bedrijven aan goed leven in de regio	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(590/709) 19/T528	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M410 Digitale infrastructuur is goed voor de economie	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(591/709) 19/T527	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M404 Global Goals for Sustainable Development	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(592/709) 19/T526	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M403 Klimaatakkoord in de REP	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021, stavaza volgt bij de bespreking van het beoordelingskader REP en de contour REP in Q3 2020*
(594/709) 19/T523	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M396 woonzorgconcepten als onderdeel van gebiedsontwikkeling	01-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(598/709) 19/T506	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M331 Woningbouw duidelijke cijfers	30-11-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in het MPR en in de Peilstok*
(601/709) 19/T497	Raad 17-10-19	Raadsvoorstel Parkeerregime Cartesiusdriehoek	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zal gesprekken voeren met de bewoners van het Werkspoorkwartier en de Schepenbuurt over de invulling van het eventuele betaald parkeren en daarvan een verslag of een einddocument naar de raad sturen.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(604/709) 19/T483	cie. S&R 07-11-19	Raadsbrief Verbeteringen werkwijze initiatieffase Utrechts Planproces en kostenverhaal - college informatiebijeenkomst	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe een college-informatiebijeenkomst (CIB) te beleggen in het voorjaar van 2020 waarin met de raad een 'klantreis' door het proces wordt gemaakt.	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(605/709) 19/T482	cie. S&R 07-11-19	Raadsbrief Verbeteringen werkwijze initiatieffase Utrechts Planproces en kostenverhaal	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe de verbeteringen in de werkwijze Utrechts Plan Proces en kostenverhaal te evalueren en de raad daar over binnen één jaar per raadsbrief over te informeren.	31-12-20 *(stand van zaken) Q4 2020*
(609/709) 19/T462	cie. S&R 31-10-19	PB 2020 - Werkspoorkwartier	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe dat de raad in het eerste kwartaal van 2020 een raadsbrief ontvangt inzake een actualisatie van de ontwikkelingen in het Werkspoorkwartier.	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(621/709) 19/M305	Raad 17-10-19	RV Verstedelijkings- en mobiliteitsconcept Wiel met spaken (U Ned)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M305 Verstedelijking Lunetten - Koningsweg	25-06-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*
(645/709) 19/T343	Raad 18-07-19	Woonvisie: Utrecht beter in balans	Ruimtelijke Ontwikkeling	M 251 échte sociale huur	01-12-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(651/709) 19/T315	Raad 11-07-19	VJN 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	19/M152 Kansrijke grondposities gemeente Utrecht voor maatschappelijke voorzieningen	01-01-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*
(657/709) 19/M199	Raad 11-07-19	VJN 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verticaal bestemmen	30-06-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de RSU 2040*
(680/709) 19/M41	Raad 11-04-19	RV Vaststelling Omgevingsvisie deelgebied Vleuten De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	M41 Van verwijzing naar vertaling in Omgevingsvisies	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(684/709) 19/T47	cie. S&R 05-03-19	Raadsvoorstel Vaststelling Omgevingsvisie, deelgebied Vleuten-De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	Wethouder Verschuure zegt toe na vaststelling van de Omgevingsvisie Vleuten – De Meern de visie te monitoren hoe die werkt en de raad uiterlijk een jaar na vaststelling van deze visie een verslag toe te zenden. Dit zodat door de raad bekeken kan worden of er een aanpassing van de visie noodzakelijk wordt geacht.	01-07-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(690/709) 18/M195	Raad 08-11-18	PB 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	18/M195 Utrechste stadsbouwmeester	31-12-19 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*
(705/709) 17/158	Raad 21-09-17	SpvE Kruisvaartkade	Ruimtelijke Ontwikkeling	M 158 Kruisvaart: nieuwe buurt, nieuwe bushaltes	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(706/709) 17/39	Raad 22-06-17	VJN 2017, jaarstukken 2016	Ruimtelijke Ontwikkeling	M2017/39 Meer banen en leefbaarder wijken II	01-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(60/709) 21/T35	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M21 Naar een werkplaats die werkt	31-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(61/709) 21/T34	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M19 Samen scoren in Overvecht	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(62/709) 21/T33	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M18 Werk aan knelpunten sociaal bereik wijkinstanties	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(63/709) 21/T32	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M17 Ondersteuning bewonersinbreng op buurtniveau	16-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(64/709) 21/M22	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M22 Geen groen voor poen	30-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(65/709) 21/M20	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M20 Begin bij Overvecht, verzilver het goud	15-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(66/709) 21/M16	Raad 21-01-21	Debat Overvecht	Samen voor Overvecht	M16 Focus op Jongeren Overvecht	15-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(433/709) 20/T257	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Samen voor Overvecht	M262 Gerichte aanpak voor de meest kwetsbare wijken	01-10-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(644/709) 19/T347	Raad 18-07-19	Vaststelling Ambitiedocument Samen voor overvecht	Samen voor Overvecht	M 270 Ecologische uitwerking van het Groene Lint	31-12-20 De motie is beantwoord met de raadsbrief Voortgang groene lint Overvecht die op 26 januari 2021 naar de raad is verstuurd.
(660/709) 19/T211	cie. S&R 13-06-19	Raadsvoorstel Vaststelling Ambitiedocument Samen voor Overvecht - burgeraudit	Samen voor Overvecht	Wethouder Diepeveen zegt toe een burgeraudit te houden naar aanleiding van het Ambitiedocument Samen voor Overvecht.	01-01-21 *(stand van zaken) Concernaudit heeft een aanpak ontwikkeld voor het uitvoeren van een audit in één van de Utrechtse wijken. Daarbij krijgen inwoners de mogelijkheid om te participeren in alle fasen van de audit (formuleren onderzoeksvragen, uitvoering onderzoek en maken van conclusies en adviezen. Voor het eind van 2020 zal het onderzoek zijn afgerond. Waarschijnlijk in een andere wijk dan in Overvecht omdat in Overvecht veel onderzoek loopt en wat veel vraagt van inwoners.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(49/709) 21/T42	cie. S&R 28-01-21	Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein	Stationsgebied	Wethouder Eerenberg zegt toe in het definitief ontwerp een plintenstrategie op te nemen.	29-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(50/709) 21/T41	cie. S&R 28-01-21	Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein	Stationsgebied	Wethouder Eerenberg zegt toe in het definitief ontwerp een bomenparagraaf op te nemen	29-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(227/709) 20/T504	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder zal voor de VJN 2021 een raadsbrief toe te zenden omtrent de investeringen moreelse pak.	01-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(228/709) 20/T503	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder zal In Q1 2021 een raadsbrief omtrent plan om de “Theepot” zichtbaarder maken.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(229/709) 20/T502	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder stuurt voor het einde van 2020 een raadsbrief over wat er uit onderzoek is gekomen omtrent het bouwen boven het spoor.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(230/709) 20/T501	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder stuurt in Q1 2022 een raadsbrief met een tussenbericht/kleine evaluatie inzake events space en bijbehorende dilemma’s (evaluatie schuift jaar op, dat is maart 2023, bestaande toezegging).	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(231/709) 20/T500	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Stationsgebied	De wethouder stuurt in Q2 2021 een raadsbrief inzake het Jaarbeurs plein gebouw met integrale afweging.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(337/709) 20/M318	Raad 15-10-20	RV Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M318 Laat ontwikkeling nieuwe stad ten goede komen aan bestaande stad	30-06-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief wordt verstuurd, later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting eind Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(338/709) 20/M317	Raad 15-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M317 ook onderzoek doen naar ondergronds parkeren	30-06-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*
(339/709) 20/M315	Raad 15-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M315 Voorzieningen dichtbij als uitgangspunt.	30-06-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief wordt verstuurd, later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting eind Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*
(343/709) 20/T378	cie. S&R 08-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	Wethouder Eerenberg zegt toe de raad een raadbrief (uitgangspuntenbrief) toe te zenden in het 1e kwartaal van 2021 en dus voordat het raadsvoorstel over de Omgevingsvisie Jaarbeurs aan de raad wordt voorgelegd.	31-03-21 *(stand van zaken) Wvb de uitgangspuntenbrief Jaarbeurs, heeft de wethouder tijdens de raadsbehandeling op 15 oktober 2020 aangegeven dat de termijn waarop deze brief verwacht wordt, later zal vallen, i.v.m. het toenemend aantal onderzoeken dat is gevraagd door de raad. Naar verwachting eind Q2. De uitkomsten van de onderzoeken worden verwerkt in de uitgangspuntenbrief, dan zijn dus ook de resultaten bekend.*
(400/709) 20/T309	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Stationsgebied	De raad wordt in de 2e helft van 2020 geïnformeerd over de nadere uitwerkingen en het aanvullende loopstromenonderzoek met betrekking tot de Moreelsebrug.	31-03-21 *(stand van zaken) Zoals afgesproken in de raadscommissie van 19 november 2020 en mede i.v.m. de coronamaatregelen, zal de nadere informatie over het loopstromenonderzoek m.b.t. de Moreelsebrug later naar de raad worden gestuurd, nl. in Q1 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(550/709) 20/T17	cie. S&R 30-01-20	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Smakkelaarsveld, 1e herziening	Stationsgebied	Als het college met de marktpartij er helemaal uit is, houdt de wethouder een screening wat wel openbaar kan van de geheime bijlage bij het raadsbesluit van juli 2017 inzake Smakkelaarsveld. Hij informeert daar dan de raad over, zodat de geheimhouding door de raad eventueel deels kan worden opgeheven.	01-07-21 *(stand van zaken) Het moment dat we er helemaal uit zijn met de marktpartij is dan wanneer het uitgiftecontract voor de bovenbouw is ondertekend. Dit zou in de oorspronkelijke planning december 2020 zijn, maar is vertraagd. De marktpartij zal nu begin volgend jaar het DO indienen. Na toetsing en akkoord kan het uitgiftecontract worden getekend. Dit wordt naar verwachting eind tweede kwartaal 2021. Op dat moment kan de geheimhouding deels worden opgeheven, en wordt de raad geïnformeerd.* *Datum afhandeling verschuift naar 1 juli 2021.*
(629/709) 19/T372	Vragenuur 19-09-19	Vraag van de heer Van Waveren (CDA) over de afspraken met Klépierre over het Stationsplein en de uitgifte in erfpacht van de evenementenruimte.	Stationsgebied	Vraag van de heer Van Waveren (CDA) over de afspraken met Klépierre over het Stationsplein en de uitgifte in erfpacht van de evenementenruimte. Wethouder Everhardt •zal uiterlijk op 30 maart 2022 een evaluatie en een voorgenomen besluit over het al dan niet opzeggen van de erfpachtovereenkomst aan de raad voorleggen.	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(673/709) 19/T130	Raad 09-05-19	Voorstel Keuze richtinggevende modellen voor de verdere planontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat	Stationsgebied	M55 Logische besluitvorming rond het Daalsepark	31-12-20 *(stand van zaken) De verkeerssituatie rond het gebied 'kop Amsterdamsestraatweg—Oude Daalstraat' wordt opgenomen in de nog op te stellen Startnotitie, die -zoals afgesproken- wordt voorgelegd aan de raad.*
(674/709) 19/M56	Raad 09-05-19	Keuze richtinggevende modellen voor de verdere planontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat	Stationsgebied	M56 Houd de oude bomen in het Daalsepark	31-12-20 *(stand van zaken) De opdracht er alles aan te doen om de meest waardevolle (oude) bomen te behouden in de toekomstige ontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat wordt opgenomen in de nog op te stellen Startnotitie, die -zoals afgesproken- wordt voorgelegd aan de raad.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(678/709) 19/T108	Raad 28-03-19	Voorstel Uitvoering Amendement Creatieve inpassing panden Croeselaan en voorbereidingskrediet Beurskwartier	Stationsgebied	De andere grondexploitatie (fase 2)moet nog worden geopend. Er is een deel Beurskwartier, een deel Lombokplein en omgeving en een deel Rabobank en Jan van Foreeststraat. Er bestaat een duidelijke verbinding tussen de Jan van Foreeststraat en het Beurskwartier. Het college heeft nog geen besluit genomen over de vraag hoe wij deze grondexploitatie precies vormgeven. Wij zullen dit nogmaals ter hand nemen en met een gedragen voorstel naar de raad terugkomen. De raad kan daarover dan een definitieve keuze maken	31-03-21 *(stand van zaken) Naar verwachting wordt begin 2021 het bestemmingsplan Beurskwartier voorgelegd aan de raad. Op dat moment kan dan ook de grondexploitatie, inclusief uitgebreide rapportage, ter vaststelling voorgelegd worden.*
(679/709) 19/T106	Raad 28-03-19	Voorstel Uitvoering Amendement Creatieve inpassing panden Croeselaan en voorbereidingskrediet Beurskwartier	Stationsgebied	Wethouder Everhardt: Wij willen bekijken of wij bij de nadere uitwerking meer sociale huur en middenhuur kunnen realiseren. Wij zullen daarover bij de raad terugkomen als het Stedenbouwkundig Plan van Eisen aan de orde is	31-03-21 *(stand van zaken) Volgend jaar gaat het Bestemmingsplan Beurskwartier ter visie, maar de nadere uitwerking van de categorieën woningen zal plaatsvinden in het Stedenbouwkundig Plan. Dit wordt eind 2020/begin 2021 verwacht.*
(149/709) 20/T572	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Vastgoed	M434 Ook een nieuwe plek voor de kledingbank	04-03-21 *(stand van zaken) De Kledingbank heeft via onze Leegstandsbeheerder Ad Hoc een plek gekregen in het pand van de voormalige Julianaschool aan de Amsterdamsestraatweg.*
(186/709) 20/T540	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Vastgoed	M356 Vastgoedportefeuille onder de loep	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(232/709) 20/T499	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Vastgoed	in Q2 2021 wordt de raad in een tussenbericht geïnformeerd over een pilot voor o.a. energieopwekking en multigebruik daken voor de nieuwbouw cultuurgebouw Berlijnplein.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(233/709) 20/T498	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Vastgoed	De wethouder zal in Q2 2021 een dakenvisie toe te sturen waarin opgenomen doelstellingen daken gemeentelijke panden.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(234/709) 20/T497	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Vastgoed	De wethouder stuurt in Q1 2021 een raadsbrief over verkoop of in bezit houden van het stadskantoor	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(387/709) 20/T322	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Het college onderzoekt de alternatieven in den lande over interne huuropbrengsten en doorbelastingen en de raad wordt hierover geïnformeerd	30-06-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd medio 2021.*
(388/709) 20/T321	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	De sturing en verantwoording op reserves worden in de P&C documenten verbeterd, per reserve wordt inzichtelijk gemaakt hoe de stortingen en onttrekkingen gedaan worden, zodat een integrale afweging door de raad kan worden gemaakt;	04-03-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad wordt hierover geïnformeerd bij de Jaarrekening 2020.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(389/709) 20/T320	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Door middel van de voortgangsmelding en bijsturing op de Nota Kapitaalgoederen op te nemen in het MPUV (vanaf MPUV 2021) wordt de raad meegenomen in aanstaande investeringsplannen (in de komende 4 a 10 jaar). rwerp)	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(390/709) 20/T319	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Vanaf het MPUV 2021 worden de resultaten opgenomen van een betere meting van de klanttevredenheid door een verbeterde methode van uitvragen, het inzicht in de doelgroepen, inzicht in de belangrijkste klachten en doelgroepen die mogelijk niet bereikt worden	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021.*
(391/709) 20/T318	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Vastgoed	Na vaststelling van nieuwe doelstellingen voor het vastgoedprogramma worden de prestatie- en effectindicatoren aangepast en meegenomen in het MPUV 2021	30-06-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(428/709) 20/M203	Raad 16-07-20	Jaarstukken	Vastgoed	M203 raadstoets vastgoed	30-06-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. We zullen in het MPUV 2021 duidelijker aangeven hoe MPUV, nota kapitaalgoederen en jaarstukken met elkaar samenhangen en hierbij duidelijk aangeven wanneer het gaat om verantwoording en wanneer het gaat om een besluit.*
(478/709) 20/T209	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Vastgoed	Wethouder Eerenberg zegt toe in het eerste kwartaal van 2021 de pandvisie van het Broesepand naar de raad sturen.	31-03-21 *(stand van zaken) De pandvisie wordt verwacht in 1e kwartaal 2021.*
(479/709) 20/T208	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Vastgoed	Wethouder Eerenberg zegt toe in het MPUV 2021 een strakkere sturing te beschrijven op circulariteit.	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(502/709) 20/T144	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Vastgoed	De wethouder zegt toe om bij maatschappelijk vastgoed van de gemeente “bordjes” op te hangen en ervoor te zorgen dat de interne regels toestaan dat dit ook daadwerkelijk mogelijk is.	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(638/709) 19/T369	Raad 03-10-19	Nota Kapitaalgoederen	Vastgoed	M289 integrale visie op beheer van gemeentelijk vastgoed	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(639/709) 19/T368	cie. S&R 24-09-19	Raadsvoorstel Nota Kapitaal Goederen (NKG) 2020- 2023 - Fietsdepot Belcapmpostraat	Vastgoed	Wethouder Everhardt zegt toe de raad per memo te informeren over de besluitvorming en investeringen/ verplaatsing fietsdepot aan de Belcampostraat	31-03-21 *(stand van zaken) De raad zal in 1e kwartaal van 2021 worden geïnformeerd over locatiekeuze voor het fietsdepot.*
(659/709) 19/T274	cie. S&R 27-06-19	VJN 2019 - Vastgoed - toegankelijkheid van panden	Vastgoed	De wethouder zal in het kader van Agenda 22 met collega-wethouder Van Ooijen de toegankelijkheid van panden die niet in het beheer/ eigendom zijn van de gemeente in Utrecht op te pakken	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021. Het MPUV 2021 wordt verwacht in 2e kwartaal 2021.*
(569/709) 19/T547	Raad 05-12-19	Startnotitie Omgevingsvisie Binnenstad	Wijk Binnenstad	M450 Participatie Omgevingsvisie Binnenstad- Iedereen doet mee!	31-12-20 Zie raadsbrief 'Communicatie Omgevingsvisie Binnenstad' van 5 januari 2021.
(1/709) 21/LIS16	Raad 22-02-21		Wonen	LIS raadsvergadering d.d. 11 maart 2021. De heer R. Riyani over beëindiging huurovereenkomst Mitros. Afdoeningsadvies Griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. Daarnaast kunnen de individuele fracties hier desgewenst actie op ondernemen.	05-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(11/709) 21/T72	Raad 18-02-21	Raadsbrief Onderzoek toevoegen standplaatsen woonwagens	Wonen	De raad ontvangt naar verwachting in de tweede helft van 2021 de resultaten van een onderzoek naar de mogelijkheden van het aanleggen van extra standplaatsen inclusief een voorstel.	14-10-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(13/709) 21/T70	Raad 18-02-21	Raadsbrief Leegstandverordening	Wonen	De raad ontvangt in de 1e helft van 2022 een voorstel voor een kosteneffectieve en doelmatige leegstandsaanpak inclusief een leegstandsverordening voor woningen.	19-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(16/709) 21/T66	Vragenuur 04-02-21	Vragen van de heer Schipper (SP), mevrouw Dekker (D66), de heer (Koppelaar), Student & Starter, de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Nagtegaal (PVV), de heer Isik (PvdA), mevrouw Sasbrink (PvdD), de heer El Abassi (DENK), de heer Van der Marel (VVD), mevrouw Zwinkels (CDA), de heer Wijmenga (ChristenUnie), de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) inzake vragen Onderhoud Hanoidreef.	Wonen	Wethouder Diepeveen zal in het gesprek met Bo-Ex vragen of er bij bewoners behoefte is aan vervangende woonruimte en of daartoe mogelijkheden zijn.	04-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(17/709) 21/T65	Vragenuur 04-02-21	Vragen van de heer Schipper (SP), mevrouw Dekker (D66), de heer (Koppelaar), Student & Starter, de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Nagtegaal (PVV), de heer Isik (PvdA), mevrouw Sasbrink (PvdD), de heer El Abassi (DENK), de heer Van der Marel (VVD), mevrouw Zwinkels (CDA), de heer Wijmenga (ChristenUnie), de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) inzake vragen Onderhoud Hanoidreef.	Wonen	Wethouder Diepeveen zal in de aangekondigde brief ook ingaan op wat Bo-Ex aan de betrokken bewoners heeft gecommuniceerd.	04-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(18/709) 21/T64	Vragenuur 04-02-21	Vragen van de heer Schipper (SP), mevrouw Dekker (D66), de heer (Koppelaar), Student & Starter, de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Nagtegaal (PVV), de heer Isik (PvdA), mevrouw Sasbrink (PvdD), de heer El Abassi (DENK), de heer Van der Marel (VVD), mevrouw Zwinkels (CDA), de heer Wijmenga (ChristenUnie), de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) inzake vragen Onderhoud Hanoidreef.	Wonen	Wethouder Diepeveen zal er bij Bo-Ex op aandringen dat, vooruitlopend op de geplande aanpak van de problemen in 2022, de ergste gebreken zo snel mogelijk worden verholpen.	04-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(19/709) 21/T63	Vragenuur 04-02-21	Vragen van de heer Schipper (SP), mevrouw Dekker (D66), de heer (Koppelaar), Student & Starter, de heer Zwanenberg (GroenLinks), de heer Nagtegaal (PVV), de heer Isik (PvdA), mevrouw Sasbrink (PvdD), de heer El Abassi (DENK), de heer Van der Marel (VVD), mevrouw Zwinkels (CDA), de heer Wijmenga (ChristenUnie), de heer Bos (Stadsbelang Utrecht) inzake vragen Onderhoud Hanoidreef.	Wonen	Wethouder Diepeveen zal de raad uiterlijk in de eerste helft van maart a.s. per brief informeren over de vervolgstappen die Bo-Ex zal zetten, waarbij ook de bredere aanpak van de schimmelproblematiek aan de orde zal komen.	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(28/709) 21/LIS13	Raad 11-02-21		Wonen	LIS raadsvergadering d.d. 18 februari 2021. Bureau Rechtsbescherming J. Verheugen namens belanghebbenden / Werkgroep behoud JWK 1-10B over verzoek om handhaving tijdens sloop panden Johan Wagenaarkade nrs. 1-10c. Behandeladvies griffie: ter afdoening in handen stellen college. Raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(75/709) 21/T27	Raad 21-01-21	LIS raad 21 januari 2021	Wonen	Raadsbrief Planologische procedure project De Mix. De raad ontvangt begin 2021 het SPvE van het project De Mix.	18-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(79/709) 21/T23	Raad 21-01-21	LIS raad 21 januari 2021	Wonen	Raadsbrief Beantwoording vervolgvragen technische bijeenkomst huisjesmelkers. De raad ontvangt in het voorjaar 2021 de uitkomst van de verkenning naar verhuurdersvergunningen	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(108/709) 20/T609	Raad 15-12-20	SV 2020, nr. 273 over Betaalbaar wonen vraagt om meer creativiteit en regierol	Wonen	De raad wordt begin 2021 geïnformeerd over een onderzoek naar publiek- of privaatrechtelijke instrumenten om prijs en kwaliteit langjarig te kunnen borgen in het betaalbare koopsegment.	04-02-21 *(stand van zaken) Gekoppeld aan actieplan betaalbare koop (Q2).*
(112/709) 20/M452	Raad 17-12-20	Actuele Moties	Wonen	M452 Compensatie sociale huurwoningen Wilhelminawerf	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(113/709) 20/M451	Raad 17-12-20	Actuele Moties	Wonen	M451 Komt KWP de gemaakte afspraken alsnog na	24-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(147/709) 20/T574	Vragenuur 26-11-20	Vragenuur 26 november Vragen van de heer Dekkers (GroenLinks), mevrouw van Dun (D66), de heer Sungur (DENK) en de heer Koppelaar (S&S) inzake Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen.	Wonen	Vragen van de heer Dekkers (GroenLinks), mevrouw van Dun (D66), de heer Sungur (DENK) en de heer Koppelaar (S&S) inzake Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen. Wethouder Diepeveen zal de raad in het eerste kwartaal van 2021 over de in de vragen genoemde onderwerpen middels een raadsbrief informeren.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(148/709) 20/T573	Vragenuur 12-11-20	Vragenuur 12 november Vragen van mevrouw Podt (D66), mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66), de heer Zwanenberg, (GroenLinks), de heer Schipper (SP) en de heer Isik (PvdA) inzake woonwagenstandplaatsen.	Wonen	Vragen van mevrouw Podt (D66), mevrouw Dekker-Abdulaziz (D66), de heer Zwanenberg, (GroenLinks), de heer Schipper (SP) en de heer Isik (PvdA) inzake woonwagenstandplaatsen. Wethouder Diepeveen stuurt in januari 2021 de raad het rapport over de behoeftepeiling onder woonwagenbewoners inclusief een brief over de eventueel te nemen vervolgstappen.	31-01-21 Is afgehandeld met de raadsbrief van 26-01-2021 met kenmerk: 8476304.
(155/709) 20/T566	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M420 Meer betaalbare koopwoningen door erfpacht, verleggen van meerwaardeafracht	04-03-21 *(stand van zaken) Gekoppeld aan actieplan betaalbare koop (Q2).*
(169/709) 20/T551	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M389 Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(189/709) 20/M376	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M376 Terug naar Volkshuisvesting 1e stap	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(196/709) 20/T534	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Wonen	De raad ontvangt in 2023 een voorstel voor een volledige herziening van de Huisvestingsverordening.	19-01-23 *(antwoord niet aangegeven)*
(197/709) 20/T533	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Wonen	De raad ontvangt halverwege 2021 een voorstel voor een tussentijdse aanpassing van de Huisvestingsverordening	24-06-21 *(stand van zaken) Na de zomer, zie raadbrief Procesevaluatie huisvestingsverordening 04-11-2020.*
(198/709) 20/T532	Raad 26-11-20	LIS raad 26 november 2020	Wonen	De raad ontvangt eind 2020 of begin 2021 een voorstel tot wijziging van de Huisvestigingsverordening met een registratieplicht voor de toeristische verhuur	21-01-21 *(stand van zaken) Aanbieding aan raad in Q1 2021 (zie raadsbrief 04-11-2020)*
(219/709) 20/T514	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Wonen	Wethouder Diepeveen stuurt de raad in het 1e kwartaal 2021 een brief over de mogelijkheden tot het invoeren van een verhuurdersvergunning.	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(220/709) 20/T512	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Wonen	Wethouder Diepeveen stuurt in januari/februari 2021 de raad een brief over het inrichten van de evaluatie/actualisatie van het Actieplan middenhuur in relatie met de doelgroepenverordening.	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(221/709) 20/T511	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Wonen	Wethouder Diepeveen legt in het 2e kwartaal 2021 het Actieplan betaalbare koop aan de raad voor.	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(366/709) 20/T355	Vragenuur 10-09-20	Vragen van de PvdA-fractie inzake Bewoners van het Boerhaaveplein moeten zeker kunnen zijn van fijn en gezond wonen	Wonen	Vragen van de PvdA-fractie inzake Bewoners van het Boerhaaveplein moeten zeker kunnen zijn van fijn en gezond wonen Wethouder Diepeveen zal de raad binnenkort laten weten wanneer de desbetreffende woningen het label B of hoger zullen hebben.	31-12-20 Op 22-01-2021 is Raadsbrief Boerhaaveplein en Graadt van Roggenweg / schimmelwoningen verstuurd.
(420/709) 20/T266	Raad 12-03-20	LIS/Raadsbrief Doorstroomregelingen: verhuisadviseur en kortingsregeling	Wonen	- De wethouder zegt toe in 2021 de raad te informeren over de effecten van de nieuwe regel uit de Huisvestingsverordening waarbij woningzoekenden 75 procent van de inschrijfduur behouden wanneer zij verhuizen en zich binnen 12 maanden opnieuw inschrijven. - De wethouder zegt toe in 2021 de raad te informeren over de evaluatie van de gewijzigde kortingsregeling door de corporaties	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de huisvestingsverordening (medio 2021).*
(424/709) 20/M263	Raad 16-07-20	Kaderbrief 2020	Wonen	M263 Vergroten van het middensegment ook in kleinere nieuwbouwprojecten	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij Evaluatie Actieplan Middenhuur: medio 2021*
(480/709) 20/T207	cie. S&R 02-07-20	Kaderbrief 2020	Wonen	Wethouder Diepeveen zal in september 2020 een brief sturen aan de raad met informatie over het toegepast maatwerk bij de huurverlaging bij corporaties en de particuliere verhuurders.	31-12-20 Op teruggekomen in raadsbrief Update gevolgen en aanpak coronavirus in Utrecht 22-01-2021.
(498/709) 20/T159	cie. S&R 25-06-20	Studentenconvenant 2020	Wonen	Wethouder zegt toe de raad bij de volgende voortgangsrapportage (in oktober-november 2020) te informeren over de bijdrage van de buurgemeenten, loten en het verlagen van het aantal hospiteerpogingen, over het huurprijsniveau en over het gesprek met Solgu en concrete acties voor studenten met een beperking.	31-03-21 *(stand van zaken) Mede vanwege vertraging cijfers Kences (het lokale deel van de Kences-monitor over studentenhuisvesting) volgt raadsbrief over voortgang (convenant) studentenhuisvesting in Q1 2021.*
(525/709) 20/T87	cie. S&R 26-05-20	Debat over de gevolgen van Covid-19	Wonen	Wethouder Diepeveen informeert de raad per raadsbrief over nieuwe signalen die zijn ontvangen van Student en Starter en SP omtrent verhuurders.	31-03-21 *(stand van zaken) Terugkoppeling wordt verwacht in Q1 2021.*
(547/709) 20/T31	cie. S&R 13-02-20	Raadsbrief Stand van zaken Actieplan Studentenhuisvesting, Huurteam en aanpak huisjesmelkers	Wonen	De wethouder informeert de raad uiterlijk half maart over de stand van zaken van de uitwerking van de motie Blijf inventief in het aanpakken van huisjesmelkers (M2019/157)	16-03-20 Zie antwoord 9 van Beantwoording SV 2020 nr 273 over Betaalbaar wonen vraagt om meer creativiteit en regierol (van 15 december 2020).

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(599/709) 19/T504	Raad 21-11-19	LIS raadsvergadering d.d. 21 november 2019	Wonen	Aangenomen behandeladvies uit raadsvergadering van 21 november 2019: deze brief voor kennisgeving aan te nemen en tevens de in de brief gedane toezegging dat een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Locatie De Mix Overvecht in augustus 2020 aan de raad ter besluitvorming voorgelegd op te nemen in de LTA	30-06-21 *(stand van zaken) Streven is dat het SPvE De Mix Overvecht in het voorjaar 2021 wordt voorgelegd aan de raad.*
(646/709) 19/M248	Raad 18-07-19	Woonvisie: Utrecht beter in balans	Wonen	M 248 Niet DAEB deel van woningcorporaties onder actieplan middenhuur	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij evaluatie van het actieplan middenhuur (medio 2021)*
(656/709) 19/T304	Raad 11-07-19	VJN 2019	Wonen	19/M126 Bewoners voor betaalbaar wonen	31-03-21 *(stand van zaken) Voortgangsbrief bewonersinitiatieven en woonconcepten volgt in Q1 2021*
(658/709) 19/T298	cie. S&R 09-07-19	Raadsvoorstel Woonvisie: Utrecht beter in Balans - woonwagenbeleid	Wonen	De raad ontvangt voor eind 2019 een nadere uitwerking op het woonwagenbeleid uit de woonvisie.	29-01-21 Is afgedaan met de raadsbrief van 26-01-2021 met kenmerk: 8476304.
(664/709) 19/T154	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht	Wonen	Motie 79 Inzicht in de beschikbare middenhuurwoningen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt in medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van actieplan middenhuur.*
(665/709) 19/T153	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening regio Utrecht	Wonen	Motie 77 Intensivering van groot naar beter	01-07-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de Huisvestingsverordening, medio 2021*
(666/709) 19/T152	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 76 Behoud van inschrijftijd ten dienste van doorstroming	30-06-21 *(stand van zaken) Communicatie over doel van behoud inschrijftijd en doorstroming bevorderen: 4e kwartaal van 2019. Tussentijdse evaluatie volgt na 2 jaar, in tweede kwartaal van 2021.*
(667/709) 19/T151	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 74 Ook Middenhuurwoningen worden eerlijk verdeeld	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt in medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van het actieplan middenhuur.*
(668/709) 19/T150	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 70 Onderzoek bijzondere doelgroepen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van het actieplan middenhuur.*
(669/709) 19/M75	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M75 Geen belemmering om te huren in Utrecht voor middeninkomens	01-07-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij Evaluatie Actieplan Middenhuur: medio 2021*
(670/709) 19/M71	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M71 beter U10 proces voor de regionale huisvestingsverordening	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de huisvestingsverordening (medio 2021).*
(671/709) 19/M69	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M69 Tussentijds rapportage effecten loslaten van schaarstegrens en verlagen van compensatiebedragen bij omzetten van woningen	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt geïnformeerd middels een brief Q1 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd26 februari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(682/709) 19/LIS16	Raad 28-03-19		Wonen	Ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. Fracties kunnen de inhoud desgewenst betrekken bij behandeling van de Woonvisie en de Stedelijke prestatieafspraken.	09-05-19 antwoordmail is op 11 februari 2021 verzonden. Afschrift aan de raad is op 16 februari 2021 verzonden.

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 10 februari 2020

nummer	portefeuille	pfhouder	onderwerp	commissie
(68/97) raadsbrief 19/RBR5	Dierenwelzijn	Van Hooijdonk	Evaluatie contract met dierenbescherming als input voor nieuwe contract. Bron: Raadsbrief Verlenging contract Dierenbescherming d.d. 13 maart 2019	12-12-2019
(67/97) raadsbrief 19/RBR6	Energie	Van Hooijdonk	Plan van aanpak kantoren in 2023 naar label C Bron: Raadsbrief Groeiende opgave Energietransitie 2019 d.d. 29 januari 2018	12-12-2019
(66/97) raadsbrief 19/RBR7	Erfgoed	Klein	Resultaten gemeentebrede inventarisatie van jong erfgoed, vanaf 1970, inclusief een inschatting van kosten, bekostiging en benodigde expertise. Bron: Raadsbrief Plan van aanpak inventarisatie jong erfgoed	12-12-2019
(60/97) raadsvoorstel 19/RV135	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Voorlopig Ontwerp Westelijk Stadsboulevard Bron LTA college 2019 en LTA college voorjaar 2020: Afhankelijk van verkeersstudie NoordWest of uitwerking VO door college binnen door raad vastgesteld IPVE plaats kan vinden.	7-1-2020
(89/97) raadsvoorstel 19/RV32	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Hogenoord 20 Ult LTA college d.d. 16 04 2019	30-9-2020
(88/97) raadsvoorstel 19/RV33	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma vam Eisen Thomas a Kempisplantsoen Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met verkeersstudie Noordwest	10-12-2020
(36/97) raadsvoorstel 20/RV27	Stationsgebied	Eerenberg	Raadsvoorstel Startnotitie Oude Daalstraat/Kop ASW Bron: LTA college voorjaar 2020: Samenhang met verkeersstudie Noordwest. LTA college najaar 2020: Samenhang met verkeersstudie Noordwest.	10-12-2020
(59/97) raadsvoorstel 19/RV137	Vastgoed	Eerenberg	Actualisatie vastgoedbeleid(skader) Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Aanpassing planning gemeld in raadsbrief d.d. 18 december 2019. LTA najaar 2020: De impact van de coronacrisis op het vastgoed leidt tot herbezinning op sturing maatschappelijke waarde van vastgoed.	10-12-2020
(61/97) raadsvoorstel 19/RV124	Economische Zaken	Verschuure	Wijziging legesverordering duurzame evenementen Bron: LTA college april 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Zie raadsbrief 21 oktober 2019. LTA college najaar 2020: PM Hangt samen met diverse ontwikkelingen, oa. de ontwikkeling van locatieprofielen etc. deze vertragen als gevolg van corona.	31-12-2020

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 10 februari 2020

(81/97) raadsvoorstel 19/RV51	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Heycopplein Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: De uitloop van de vaststelling is veroorzaakt door de berekening van de stikstofdepositie.	31-12-2020
(74/97) raadsvoorstel 19/RV85	Energie	Van Hooijdonk	Transitievisie warmte (concept) Uit LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 LTA college najaar 2020: Het is een groot traject (met meerdere publieke belangen en grote effecten op de wijken) vandaar een iets ruimere periode ingepland. Dit betreft deel 1.	4-3-2021
(34/97) raadsvoorstel 20/RV29	Stationsgebied	Eerenberg	IPvE/SPvE Visie Moreelse Park Bron: LTA college voorjaar 2020 + najaar 2020	4-3-2021
(37/97) raadsvoorstel 20/RV26	Stationsgebied	Eerenberg	Raadsvoorstel Ontwikkeling Jaarbeurspleingebouw Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA najaar 2020: Omdat een eerdere haalbaarheidsverkenning is beëindigd (raadsbrief maart 2020) is de planning aangepast.	4-3-2021
(14/97) raadsvoorstel 20/RV54	Groen	Van Hooijdonk	Rondje Stadseiland LTA college najaar 2020: NIEUW - participatie is deels door corona vertraagd en deels afhankelijk van planning MWKZ	18-3-2021
(50/97) raadsvoorstel 20/RV5	Groen	Van Hooijdonk	RV Klimaatadaptatiestrategie Bron: LTA college najaar 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: In samenhang met Plan Watertaken. Verschoven naar januari 2021 vanwege meer tijd benodigd voor afstemming.	18-3-2021
(12/97) raadsvoorstel 20/RV56	Handhaving en vergunningen	Dijksma	Verordening ingevolge de Wet Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG)	18-3-2021
(41/97) raadsvoorstel 20/RV16	Leidsche Rijn	Verschuure	RV SpvE Papendorp Noord Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: De onderhandelingen met de ontwikkelaar nemen meer tijd in beslag	18-3-2021
(48/97) raadsvoorstel 20/RV9	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Stedenbouwkundig Plan Groenewoud Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 202: De onderhandelingen met de ontwikkelaar nemen meer tijd in beslag	18-3-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 10 februari 2020

(39/97) raadsvoorstel 20/RV19	Merwedekanaalzone	Diepeveen	RV Bestemmingsplan Eendrachtlaan 10 Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Planning aangepast ivm aanvullende onderzoeken nodig tbv WABO vergunningaanvraag (gecoördineerd traject is)	18-3-2021
(95/97) raadsvoorstel 19/RV20	Merwedekanaalzone	Diepeveen	Vaststellen stedenbouwkundig plan deelgebied 5 Merwedekanaalzone Bron LTA college najaar 2019 UIt LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Onderhandeling met de marktpartijen nog niet afgerond	18-3-2021
(96/97) raadsvoorstel 19/RV19	Merwedekanaalzone	Diepeveen	Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 'uitwerkingsplan ' vaststelling. Bron: LTA college najaar 2019 Uit LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: onderhandeling met de marktpartijen nog niet afgerond	18-3-2021
(72/97) raadsvoorstel 19/RV89	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Parkeervisie en modules Invoeren Betaald Parkeren en Parkeernormen Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 + LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020: Samenhang met actualisering mobiliteitsplan LTA college najaar 2020: Samenhang met actualisering mobiliteitsplan (na inspraakprocedures)	18-3-2021
(73/97) raadsvoorstel 19/RV88	Mobiliteit	Van Hooijdonk	RV Actualisatie Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) Bron: Uit LTA college d.d. 16 04 2019 + LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020: Samenhang met RSU 2040 LTA najaar 2020: Samenhang met RSU 2040 (na inspraakprocedure)	18-3-2021
(94/97) raadsvoorstel 19/RV23	Openbare ruimte	Diepeveen	Plan Gemeentelijke watertaken en de gemeentelijke klimaatstrategie Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 + LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020 LTA najaar 2020: In samenhang met Klimaatadaptatiestrategie. Verschoven naar januari 2021 vanwege meer tijd benodigd voor afstemming.	18-3-2021
(3/97) raadsvoorstel 20/RV66	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	SPvE de Mix LTA college najaar 20920	18-3-2021
(24/97) raadsvoorstel 20/RV41	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Tuindorp (omzetting beheersverording, crisis- en herstelwet) LTA college najaar2020	18-3-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 10 februari 2020

(25/97) raadsvoorstel 20/RV40	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 LTA college 2020: Vertraging oa door minder fysiek samenwerken vanwege corona, vrijgave voor inspraak eind 2020 voorzien.	18-3-2021
(84/97) raadsvoorstel 19/RV39	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Actualisatie Visie Werkspoorkwartier Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: De planning is aangepast vanwege aanvullende onderzoeken	18-3-2021
(90/97) raadsvoorstel 19/RV31	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek, fase 2 t/m 5fase 2 t/m 5 Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging door de stikstofdiscussie, en vanwege aanpassen opbouw CABgebouw heeft de onderhandeling over de anterieure overeenkomst langer geduurd	18-3-2021
(31/97) raadsvoorstel 20/RV33	Stationsgebied	Eerenberg	Bestemmingsplan Beurskwartier 1 (incl. De Foreest) LTA college najaar 2020 Planning aangepast ivm stikstofonderzoeken	18-3-2021
(43/97) raadsvoorstel 20/RV14	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Stedenbouwkundig Plan Bedrijventerrein Strijkviertel Bron: LTA college voorjaar 2020	25-3-2021
(86/97) raadsvoorstel 19/RV35	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Omloop/Laan van Chartroise Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020	31-3-2021
(54/97) raadsvoorstel 19/RV152	Economische Zaken	Verschuure	Aanpassen Huisvestingsverordening met registratieplicht vakantieverhuur Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Verschuiving in de planning vanwege vertraging wetsvoorstel van juli 2020 naar januari 2021	1-4-2021
(65/97) raadsbrief 19/LIS30	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Raadsbrief Startdocument sloop/nieuwbouw Lauwerecht complexen 2 en 4 d.d. 30-04-2019 Het nieuw op te stellen Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Integraal Programma van Eisen zullen ter besluitvorming worden voorgelegd aan uw raad. Volgens planning in het bijgevoegde startdocument: SPvE: april 2020, vaststelling bestemmingsplan: mei 2021	27-5-2021
(47/97) raadsvoorstel 20/RV10	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Bestemmingsplan Hooggelegen Bron: LTA college voorjaar 2020	24-6-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 10 februari 2020

(16/97) raadsvoorstel 20/RV50	Energie	Van Hooijdonk	Definitief bod Regionale Energiestrategie LTA college najaar 2020: Het Rijk heeft als vanwege corona 3 maanden extra tijd gegeven voor het Ontwerp-RES, het definitieve bod is daardoor ook doorgeschoven.	1-7-2021
(97/97) raadsvoorstel 19/RV12	Erfgoed	Klein	Vernieuwing erfgoedbeleid inclusief archeologiebeleid Uit LTA d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Het in werking treden van de omgevingswet (was 2021) is met een jaar uitgesteld, de planning is hier op aangepast	1-7-2021
(13/97) raadsvoorstel 20/RV55	Groen	Van Hooijdonk	Wijziging kapverordening LTA college najaar 2020	1-7-2021
(45/97) raadsvoorstel 20/RV12	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Stedenbouwkundig Plan MARK, Hoogbouwkavel Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging planuitwerking bij ontwikkelaar door corona	1-7-2021
(76/97) raadsvoorstel 19/RV74	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Zonneveld geluidswal Veldhuizen Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Aanvullend stabiliteitsonderzoek voor mogelijkheden technische constructies en optimalisatie businesscase. LTA college najaar 2020: Vertraging in afstemming door corona	1-7-2021
(77/97) raadsvoorstel 19/RV71	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Park West Zuid Bron: LTA college najaar 2019 Uit LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Nader onderzoek nodig naar het leefgebied en duurzaam behoud van de steenuil in het Maximapark terwijl er ruimte wordt geboden aan ontwikkelingen.	1-7-2021
(78/97) raadsvoorstel 19/RV67	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Haarrijn Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: De uitloop van de vaststelling is veroorzaakt door de herberekening van de stikstofdepositie. LTA college najaar 2020: Vertraging in afstemming door corona	1-7-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 10 februari 2020

(79/97) raadsvoorstel 19/RV62	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Passiebloemweg; scholen Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: De nieuwbouwscholen waren binnen 50 meter van een drukke weg gepland, er word gewerkt aan alternatieve inrichting van de kavel. LTA college najaar 2020: Inmiddels overeenstemming over alternatieve inrichting van de kavel (eerder planning binnen 50 m van een drukke weg), maar heeft wel tot vertraging geleid.	1-7-2021
(7/97) raadsvoorstel 20/RV61	Milieu en Emissieloos Vervoer	Eerenberg	Nota Geluid LTA college najaar 2020: Komt later vanwege uitstel omgevingswet.	1-7-2021
(8/97) raadsvoorstel 20/RV60	Milieu en Emissieloos Vervoer	Eerenberg	Nota externe veiligheid LTA college najaar 2020	1-7-2021
(4/97) raadsvoorstel 20/RV65	Openbare ruimte	Diepeveen	Programmaplan wervengebied	1-7-2021
(22/97) raadsvoorstel 20/RV43	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Jagerskade LTA college najaar 2020	1-7-2021
(23/97) raadsvoorstel 20/RV42	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Contour en beoordelingskader REP LTA college najaar 2020	1-7-2021
(49/97) raadsvoorstel 20/RV7	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan International School Utrecht Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging in de planvoorbereiding en afronding onderzoeken, hierdoor verschuift ook de vrijgave van het ontwerpbestemmingsplan.	1-7-2021
(55/97) raadsvoorstel 19/RV150	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	SPVE woningbouwvlek Zuilense vecht en IPVE Lint Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Raadsbesluit Gebiedsplan Zuilense Vecht januari 2020 LTA college najaar 2020. Het proces heeft langer geduurd door de ingewikkeldheid van het project en de samenwerking met 2 gemeentes (Utrecht/Stichtse Vecht)	1-7-2021
(85/97) raadsvoorstel 19/RV37	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Johan Wagenaarkade Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Nog geen overeenstemming over stedenbouwkundige kwaliteit LTA college najaar 2020: Nog geen overeenstemming over stedenbouwkundige kwaliteit	1-7-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 10 februari 2020

(91/97) raadsvoorstel 19/RV28	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020	1-7-2021
(93/97) raadsvoorstel 19/RV24	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Visie Strosteeg Uit LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Visie volgt na raadsbesluit Toekomst parkeergarage Springweg (zie beleidsveld grondzaken). LTA college najaar 2020: Visie volgt na raadsbesluit Toekomst parkeergarage Springweg (zie beleidsveld grondzaken).	1-7-2021
(69/97) raadsvoorstel 19/RV111	Stationsgebied	Eerenberg	Stedenbouwkundig Programma vam Eisen De Foreest/Raboterrein Bron: LTA college d.d. april 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Het SPVE volgt na het bestemmingsplan LTA najaar 2020: Het SPVE volgt na het bestemmingsplan	1-7-2021
(33/97) raadsvoorstel 20/RV31	Wijk Binnenstad	Klein	Raadsvoorstel Omgevingsvisie Binnenstad Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA College najaar 2020: Aanpassing planning toegelicht in raadsbrief Voortgang Omgevingsvisie Binnenstad op 9 juli 2020	1-7-2021
(17/97) raadsvoorstel 20/RV48	Wijk Overvecht	Diepeveen	Omgevingsprogramma Overvecht LTA college najaar 2020	1-7-2021
(18/97) raadsvoorstel 20/RV47	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Gruttersdijk	9-9-2021
(19/97) raadsvoorstel 20/RV46	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Lomanlaan de Zusters LTA college najaar 2020	9-9-2021
(20/97) raadsvoorstel 20/RV45	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Beneluxlaan 911 LTA college najaar 2020	9-9-2021
(21/97) raadsvoorstel 20/RV44	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Juttfaseweg 178 LTA college najaar 2020	9-9-2021
(92/97) raadsvoorstel 19/RV27	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma vam Eisen Gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord Bron:LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020:Participatie is vetraagd door Corona	9-9-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 10 februari 2020

(30/97) raadsvoorstel 20/RV34	Stationsgebied	Eerenberg	Omgevingsvisie Jaarbeurs LTA najaar 2020	9-9-2021
(35/97) raadsvoorstel 20/RV28	Stationsgebied	Eerenberg	Raadsvoorstel Beatrixgebouw Jaarbeurs, specifieke verklaring van geen bedenkingen ihkv ontheffing tijdelijke verruiming gebruiksmogelijkheden LTA college najaar 2020: De planning is aangepast vanwege een andere besluitvormingsprocedure, een specifieke verklaring geen bedenkingen in plaats van een bestemmingsplanwijziging.	9-9-2021
(26/97) raadsvoorstel 20/RV38	Wonen	Diepeveen	Techniche actualisatie Huisvestingsverordening LTA college najaar 2020	9-9-2021
(32/97) raadsvoorstel 20/RV32	Wonen	Diepeveen	Raadsvoorstel: Actualisatie Actieplan middenhuur Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: De actualisatie van het Actieplan middenhuur voorzien begin 2020 wordt betrokken bij de brede evaluatie van het Actieplan.	9-9-2021
(1/97) raadsbrief 21/RBR1	Economische Zaken	Verschuure	Utrecht Marketing. Het college zegt toe in Q2 2021 de raad te betrekken bij de meerjarenovereenkomst met Utrecht Marketing en zegt toe de raad middels een raadbrief in Q2 2021 te informeren hoe de aanbevelingen van Berenschot zijn overgenomen. Bron: SV 2020 nr. 266 Utrecht Marketing (met antwoord)	7-10-2021
(52/97) toezegging 19/T504	Wonen	Diepeveen	Aangenomen behandeladvies uit raadsvergadering van 21 november 2019: deze brief voor kennisgeving aan te nemen en tevens de in de brief gedane toezegging dat een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Locatie De Mix Overvecht in augustus 2020 aan de raad ter besluitvorming voorgelegd op te nemen in de LTA	21-10-2021
(2/97) toezegging 21/T17	Openbare ruimte	Diepeveen	De raad ontvangt in Q3 2021 een nieuwe verordening voor kabels en leidingen, met daarbij de samenhang met de nog op te stellen strategie voor de ondergrond. (deze staat al op de lange termijn agenda maar nu met nieuwe deadline)	25-11-2021
(57/97) raadsvoorstel 19/RV142	Openbare ruimte	Diepeveen	Verordening kabels en leidingen Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college 2020: Samenhang met Handboek Kabels en Leidingen wat tegelijkertijd geupdate moet worden. LTA college najaar 2020: Toevoeging van ambities op het gebied van klimaatadaptatie, energietransitie en vergroening vragen meer afstemming.	25-11-2021
(44/97) raadsvoorstel 20/RV13	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Bestemmingsplan Plan MARK, Hoogbouwkavel Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA najaar 2020: Vertraging planuitwerking bij ontwikkelaar door corona	16-12-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 10 februari 2020

(46/97) raadsvoorstel 20/RV11	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Visie Burgemeester Verderlaan Bron: LTA college voorjaar 2020: Titel is aangepast. Planning afhankelijke van particuliere ontwikkelaar LTA college najaar 2020: Deze visie is niet urgent daarom wordt daar binnen de beschikbare capaciteit geen prioriteit aan gegeven.	16-12-2021
(6/97) raadsvoorstel 20/RV62	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Permanent Voetgangersgebied Bron: LTA college voorjaar 2020 en LTA najaar 2020	16-12-2021
(62/97) raadsvoorstel 19/RV122	Wonen	Diepeveen	Het stedenbouwkundig programma van eisen voor De Mix Utrecht wordt aan de raad voorgelegd. Besluitvorming rondom bestemmingsplanwijzigingen vindt in 2021 plaats. Raadsbrief De Mix Utrecht (100 dagen challenge) 20/5/2019	17-12-2021
(75/97) raadsvoorstel 19/RV78	Leidsche Rijn	Verschuure	Bestemmingsplan Zandweg 186aKoedam Bron: LTA college najaar 2019 Uit LTA college d.d. 16 04 2019 LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: PM Planning is vertraagd door externe omstandigheden (bij ontwikkelaar)	31-12-2021
(38/97) raadsvoorstel 20/RV23	Mobiliteit	Van Hooijdonk	RV Kredietvrijgave NRU Bron: LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27 LTA college Najaar 2020: PM Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021
(71/97) raadsvoorstel 19/RV91	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Bestemmingsplan NRU Noordelijke Stadsrand Utrecht + MER (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 +LTA college najaar 2019 + LTA college voorjaar 2020 :Samenhang met vernietiging tracébesluit A27 LTA college najaar 2020: PM Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021
(80/97) raadsvoorstel 19/RV52	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Ivoordreef Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d 16 04 2019 en LTA voorjaar 2020: De uitloop van de vaststelling is veroorzaakt door de berekening van de stikstofdepositie.	31-12-2021
(82/97) raadsvoorstel 19/RV45	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Pagelaan 1 (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 10 februari 2020

(83/97) raadsvoorstel 19/RV43	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Befuterrein (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college najaar 2019 en LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27	31-12-2021
(42/97) raadsvoorstel 20/RV15	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Bestemmingsplan - ZO kwadrant De Meern Bron: LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Vertraging door andere aanpak en door vertraging bij ontwikkelaar vanwege corona	31-3-2022
(9/97) raadsvoorstel 20/RV59	Markten en Havens	Diepeveen	Watervisie LTA college najaar 2020	30-9-2022
(87/97) raadsvoorstel 19/RV34	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Thomas a Kempisplantsoen Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020 LTA college najaar 2020: Planning bestemmingsplan stond per abuis onjuist in de vorige versie LTA.	8-12-2022

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1581
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	4 maart 2021
Agendapunt	5
Omschrijving	Raadsvoorstel Aanvullende bijdrage La Vuelta Holanda
ID	1631
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Economie
Portefeuillehouder	
Beleidsveld	Economische Zaken
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Willemien Kok/Cultuur, Onderwijs, Sport/06-24862310

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	**4 maart 2021**
Gemeenteraad	25 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Aanvullende bijdrage start La Vuelta 2022

Beleidsveld	Economische Zaken
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Ton Wetselaar
Kenmerk	506194/20210202
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Een totaalbedrag van € 250.000,- vrij te geven voor het project La Vuelta Holanda om de start van het evenement in 2022 op hetzelfde ambitieniveau als 2020 mogelijk te maken.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Aan de Raad wordt voorgesteld om in het eerste kwartaal van 2021 de reservering van € 200.000,- (programmabegroting 2021, Economie en Werk voor Iedereen) beschikbaar te stellen aan het project La Vuelta Holanda om het evenement in 2022 alsnog plaats te laten vinden nadat het vanwege de Corona pandemie in 2020 werd afgelast. Onder voorbehoud van besluitvorming in de Raad wordt dit bedrag met € 50.000,- aangevuld vanuit de reguliere begrotingen van de programma's Sport en Economische Zaken tot een totale aanvullende bijdrage van € 250.000,-. Met de totale aanvullende bijdrage van € 250.000,- wordt beoogd het evenement op hetzelfde ambitie niveau als 2020 te organiseren met een feestelijk activatieprogramma en zichtbaarheid voor de stad. Met de mogelijke start van La Vuelta in 2022 wordt een verbinding gemaakt met de viering van 900 jaar stadsrechten. Zo ontstaat een breed gevierd en feestelijk programma dat inwoners, bedrijven en maatschappelijke partners perspectief biedt op een stadsbreed feest na een lange periode van maatregelen i.v.m. het Corona virus.

Context

Aanleiding

Vanwege de wereldwijde uitbraak van het Corona virus kon – net als vele andere evenementen – de geplande start van La Vuelta in 2020 in Utrecht en N-Brabant niet plaatsvinden. Na afgelasting van het evenement zijn door de stuurgroep van La Vuelta Holanda (bestuurlijke vertegenwoordigers van provincies Utrecht en N-Brabant en de gemeentes 's-Hertogenbosch, Breda en Utrecht) een drietal scenario's onderzocht;

- Verplaatsing naar 2022 met dezelfde ambities (als in 2020) met extra budget (budget volgt ambitie)
- Verplaatsing naar 2022 met gelijkblijvend budget (ambitie volgt budget)
- Afgelasten van het evenement

De stuurgroep heeft in beginsel de voorkeur gegeven aan scenario 1. Voor het organiseren van het evenement in 2022 met gelijkblijvende ambities als in 2020 zou in totaal ongeveer 2.1 mln. euro extra nodig zijn, zo is berekend. Deze kosten zijn voor een groot deel gebaseerd op het opnieuw opstarten en inrichten van een projectorganisatie en werkzaamheden die voor het evenement in 2022 aan de huidige context moeten worden aangepast.

Hierbij is het uitgangspunt dat de publieke partners het reeds beschikbaar gestelde bedrag (minus de gemaakte kosten) in de organisatie houden en op dezelfde voet blijven participeren in de stichting La Vuelta Holanda. Gemeente Utrecht had voor het evenement zoals beoogd voor 2020 al een bijdrage van € 2,1 miljoen beschikbaar gesteld op de totale beoogde begroting van € 14,3 miljoen.

Aanvullende financiering

Voor de gemeente Utrecht zou het, op basis van de eerder gehanteerde verdeelsleutel, gaan om een (extra) bedrag van 250.000 euro. De publieke partners provincie Utrecht, provincie N-Brabant, gemeente Breda en gemeente 's-Hertogenbosch hebben reeds een extra bijdrage toegezegd op basis van de afgesproken verdeelsleutel. Het overgrote deel van de reeds gecommitteerde private partners heeft zich bereid getoond een aanvullende bijdrage aan het evenement te doen. Daarnaast worden er aanvullende private partners geworven. Tot slot is bij het ministerie van VWS een verzoek voor een aanvullende subsidie ingediend welke kansrijk geacht wordt. Van de benodigde extra kosten van 2,1 miljoen is op dit zicht op een bedrag van 1,9 mln. euro

De totale beoogde bijdrage van vijf publieke bedraagt € 750.000,-. De bijdrage is opgebouwd volgens dezelfde verhoudingen – welke eveneens zijn vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst van de vijf publieke partners - van de oorspronkelijke bijdragen voor het evenement als beoogd in 2020. Wat wil zeggen dat de twee Utrechtse publieke partners twee-derde bijdragen (€ 500.000,-) en de drie Brabantse publieke partners één-derde (€ 250.000). Gemeente en provincie Utrecht dragen in die verhouding elk een gelijke bedrag van € 250.000,- bij.

Het bijdragen in gezamenlijkheid en in verhouding tot elkaar als publieke partners heeft als gevolg dat wanneer één van de publieke partners een lagere bijdrage doet dit leidt tot een lagere totale bijdrage van de vijf publieke partners aangezien zij de bijdragen leveren in verhouding tot elkaar. De wederkerigheid tussen de vijf publieke partners is ten dele ook van toepassing op de andere

financieringsbronnen; het ministerie van VWS overweegt een bijdrage, maar doet dat in verhouding tot de andere vijf publieke partners. Voorts zijn private partners bereid een extra bijdrage te doen, maar zij stemmen hun bijdrage daarbij ook af op investering van de overheden.

Met de huidige dekking van € 1,9 miljoen lijkt de organisatie van La Vuelta Holanda in 2022 op hetzelfde ambitie niveau als voor 2020 voorzien was realistisch. Voor de dan nog te realiseren dekking van € 200.000,- worden aanvullende private partners geworven. Zolang deze niet gecommitteerd zijn worden er besparingen aan de kostenkant van het evenement doorgevoerd.

Vervolgproces
Voor de twee organisaties waar nog formele besluitvorming moet plaatsvinden; gemeente Utrecht en ministerie van VWS geldt dat besluitvorming in het eerste kwartaal van 2021 verwacht wordt. Hiervoor is gekozen omdat de Vuelta directie uiterlijk op 1 april 2021 een besluit wil nemen over de toewijzing van de start van het evenement in 2022.

Door het beschikbaar stellen van de aanvullende bijdrage van € 250.000,- door de gemeente Utrecht blijft het scenario reëel om de start van La Vuelta in Utrecht en N-Brabant te organiseren zoals bedoeld was voor 2020. Dit betekent een breed gedragen (wieler)feest dat al ruim 100 dagen voor het evenement start. Hiervoor hadden ruim 160 organisatoren (sportverenigingen, culturele instellingen, onderwijs en bedrijfsleven) met meer dan 200 evenementen en activiteiten zich aangesloten bij het La Vuelta Holanda. Bij de bekendmaking van de afgelasting (april 2020) heeft het overgrote deel aangegeven graag in 2022 opnieuw onderdeel te zijn van La Vuelta Holanda. Het belang van de doorgang van het evenement in 2022 is onlangs nog door verschillende private en maatschappelijke partners onder de aandacht gebracht van gemeente en provincie Utrecht, de betreffende brieven zijn als bijlagen toegevoegd. Ondernemers geven hierbij o.a.aan dat een mogelijke Vuelta start in 2022 hen perspectief biedt waar het hen vanwege de huidige maatregelen aan ontbreekt.

Tot slot geldt voor 2022 dat Utrecht 900 jaar stadsrechten viert. Voor deze viering is eveneens een breed activatieprogramma voorzien. De beiden programma's kunnen verbonden worden en de uitstraling, bereik en impact van beiden evenementen versterken. De verbinding en wederzijdse versterking van La Vuelta Holanda en Utrecht 900 zorgt voor een brede viering georganiseerd door inwoners, ondernemers, onderwijs, sportverenigingen en culturele instellingen die velen het perspectief biedt dat momenteel ontbreekt. 2022 wordt zo een jaar om naar uit te zien en te vieren met de hele stad.

Doelstellingen
De doelstellingen voor het evenement La Vuelta Holanda zijn voor 2022 gelijk aan de ambities die voor 2020 geformuleerd waren, namelijk;
- La Vuelta Holanda is een top(sport)evenement, een breed gedragen en georganiseerd feest in de steden en regio's en een brede maatschappelijke beleving
- De verhalen van Utrecht en Brabant worden daarbij verteld: gezond stedelijk leven in optima forma
- Duurzaamheid is een centraal thema voor zowel de organisatie van het evenement an sich als voor de voorbereiding en de aanloop via het activatieprogramma
- La Vuelta Holanda moet – juist in de nasleep van de Coronacrisis - leiden tot economische waarde: een impuls voor de lokale economie (inclusief horeca en toerisme), zowel direct (bestedingen) als indirect (exposure, toeristisch vervolgbezoek)

Voor 2022 wordt daar voor gemeente Utrecht de verbinding met en versterking van de viering van 900 jaar stadsrechten aan toegevoegd.

Beoogd effect
De start van de Ronde van Spanje in Utrecht en Noord-Brabant (La Vuelta Holanda) heeft tot doel een breed gedragen (wieler)feest van, voor en door de stad te zijn. Duurzaamheid, gezond stedelijk leven en profileren van de stad Utrecht zijn hierbij belangrijke pijlers voor het hoofdevenement en het activatieprogramma.
Aansluitend wordt met het uitstel van de start van La Vuelta naar 2022 beoogd om bewoners, maatschappelijke partners en private partners (waaronder horeca) perspectief te bieden op een breed gevierd evenement waarmee men de periode van het Corona virus achter zich kan laten.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Vanwege de wereldwijde corona pandemie heeft de stuurgroep La Vuelta Holanda op 29 april 2020 besloten de start van La Vuelta Holanda in 2020 af te gelasten. Het college heeft de Raad hierover op 29 april geïnformeerd. Aanvullend op de besluitvorming heeft het college de Raad in september 2020 geïnformeerd over de afronding van het project voor 2020. Voor het uitstellen van de start naar 2022 heeft het college aan Raad voorgesteld om een reservering van € 200.000,- op te nemen in de programmabegroting van 2021.
Raadsbrief afgelasting La Vuelta Holanda 2020
Raadsbrief tussentijdse rapportage La Vuelta Holanda
Voorgestelde reservering aanvullende bijdrage in programmabegroting 2021

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Een totaalbedrag van € 250.000,- vrij te geven voor het project La Vuelta Holanda om de start van het evenement in 2022 op hetzelfde ambitieniveau als 2020 mogelijk te maken.
Argumenten	
1.1	Met deze aanvullende bijdrage kan La Vuelta Holanda in 2022 plaatsvinden met een uitgebreid activatieprogramma en zichtbaarheid voor de stad zoals dat beoogd was voor 2020.
	Voor de start van La Vuelta in Utrecht en N-Brabant was een breed gedragen wielerfeest voorzien dat een bijdrage moest leveren aan gezond stedelijk leven, een feest van, voor en door de steden en regio's en een zo duurzame mogelijk evenement. Met de aanvullende bijdrage van € 250.000,- door de gemeente Utrecht en de andere publieke en private partners is het mogelijk om het evenement en de genoemde doelstellingen in 2022 alsnog te realiseren.
1.2	Naast de gemeente Utrecht leveren ook de andere publiek en private partners een aanvullende bijdrage om de benodigde € 2,1 miljoen te realiseren
	De dekking van de benodigde extra € 2,1 miljoen wordt gerealiseerd door aanvullende bijdragen van de vijf publieke partners, de vele private partners en het ministerie van VWS. Het is daarmee een gezamenlijk extra investering en inspanning om het evenement alsnog te organiseren en reeds gedane investeringen niet verloren te laten gaan.
1.3	Onder maatschappelijke en private partners is een breed draagvlak om het evenement in 2022 alsnog te organiseren
	Voor het activatieprogramma van La Vuelta Holanda hadden al ruim 160 organisaties (sportverenigingen, culturele organisaties, onderwijs en bedrijfsleven) meer dan 200 evenementen en activiteiten aangemeld. Na afgelasting in april 2020 heeft het overgrote deel aangegeven hun ideeën in 2022 alsnog te willen realiseren. Aanvullend heeft een brede groep vanuit bedrijfsleven, onderwijs, sport en anders maatschappelijke organisaties in december 2020 per brief (gericht aan gemeente en provincie Utrecht) een oproep gedaan om het evenement in 2022 alsnog te organiseren.
1.4	In de programmabegroting 2021 is reeds een reservering voor de mogelijke start in 2022 gemaakt ter hoogte van € 200.000,-
	Op basis van de cijfers van de projectorganisatie La Vuelta Holanda en vanuit de voorkeur om het evenement bij een verplaatsing naar 2022 op het gelijke ambitieniveau te organiseren is reeds een eerste reservering van € 200.000,- opgenomen in de programmabegroting 2021 in het programma Economie en Werk voor Iedereen.

1.5	Vanuit de reguliere begroting 2021 is er € 50.000,- beschikbaar vanuit programma Sport en Economische zaken
	Om de genoemde reservering in de PB 2021 aan te vullen tot de gewenste bijdrage van € 250.000,- is vanuit de bestaande programma's Sport en Economische Zaken een bijdrage van € 50.000,- beschikbaar. De bijdrage van € 200.000 wordt aangevuld tot € 250.000,- om daarmee te voldoen aan de verdeelsleutel die tussen de vijf publieke partners is overeengekomen in de samenwerkingsovereenkomst.
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	De benodigde 2,1 miljoen is op het moment van besluitvorming (Q1-2021) nog niet volledig gerealiseerd.
	Op het moment dat dit voorstel voorligt aan de Raad (eerste kwartaal 2021) is er zicht op extra dekking ter hoogte van 1,9 miljoen. Hierbij geldt dat naast gemeente Utrecht ook het ministerie van VWS nog formeel moeten besluiten over de aanvullende bijdrage. Hierbij geldt wel dat voor deze organisaties het besluit in het eerste kwartaal verwacht wordt en dat deze besluiten genomen moeten worden voordat aan de Vuelta directie de eventuele toewijzing van het evenement wordt gevraagd. Aanvullend geldt dat – na eventuele toewijzing – de begroting van het evenement wordt afgeschaald tot het niveau van de dan beoogde gerealiseerde dekking (1,9 miljoen) en ingezet wordt op het werven van aanvullende private partners ter waarde van minimaal € 200.000,-.
2.2	Het is nog onzeker of de Corona pandemie voorbij is en de daarmee samenhangende maatregelen in 2022 volledig zijn afgeschaald.
	Ten tijde van de besluitvorming over de aanvullende bijdrage (Q1-2021) zijn er nog verregaande corona maatregelen van kracht. De verwachting is dat met de start van de vaccinatie de maatregelen in de loop van 2021 afgeschaald kunnen worden en dat 2022 de samenleving grotendeels terugkeert naar normaal. Op dit moment is dat echter nog een onzekere factor.

Financiën

Het voorstel aan de Raad is om de reeds bij de programmabegroting 2021 gereserveerde € 200.000,- vrij te geven voor een bijdrage aan de stichting La Vuelta Holanda. Dit bedrag zal door het College vanuit de bestaande begroting (programma Sport en Economische zaken) worden aangevuld tot € 250.000,-. Vanuit het programma Sport (topsport, talentontwikkeling en evenementen) kan een bijdrage van € 25.000,- geleverd worden in 2021 aangezien er in 2021 een aantal evenementen nog niet door kunnen gaan vanwege geldende corona maatregelen.

Het betreft een aanvullende bijdrage (€ 250.000,-) omdat de gemeente Utrecht voor de beoogde start in 2020 reeds een bijdrage van € 2,1 miljoen aan het project La Vuelta Holanda heeft gedaan. Bij eventuele afgelasting van La Vuelta Holanda zal naar schatting € 1,05 miljoen euro vanuit het project terugvloeien naar de gemeente Utrecht. Daarmee hangt samen dat bij een scenario van afgelasting van de oorspronkelijke investering van € 2,1 miljoen naar schatting € 1,05 miljoen euro als desinvestering beschouwd moet worden.

Vanuit de stuurgroep La Vuelta wordt gestuurd op een neutraal resultaat na afronding van het project. Bij een eventueel onverhoopt negatief resultaat zal dit resultaat gedragen worden door de vijf publieke partners volgens de gebruikelijke verdeelsleutel.

Vervolg

Na de behandeling van dit voorstel in het eerste kwartaal wordt op uiterlijk 1 april de definitieve toewijzing van de Vuelta start 2022 aan Utrecht en N-Brabant verzocht aan de Vuelta directie. Bij toewijzing van het evenement aan Utrecht en N-Brabant zullen vanaf de zomer van 2021 de eerste voorbereidingen weer worden getroffen, vanaf januari 2022 wordt de projectorganisatie weer ingericht zoals deze in april 2020 actief was. Vanaf januari 2022 zal de Raad ook weer middels kwartaalrapportages op de hoogte gehouden worden van de voortgang.

Participatie
Participatie heeft plaatsgevonden middels het consulteren van tal van private en maatschappelijke stakeholders. In grote meerderheid ondersteunen zij het verplaatsen van het evenement naar 2022.

Communicatie
Na de eventuele positieve besluitvorming van de Raad op dit voorstel en vervolgens de toewijzing van het evenement worden belanghebbende via een persbericht geïnformeerd. Aanvullende zullen de bestaande kanalen van het project La Vuelta Holanda gebruikt worden om inwoners en stakeholders te informeren.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
-

Bijlagen informatief
- Bijlage 1 Oproep tot Vuelta in Utrecht
- Bijlage 2 Oproep kopgroep Vuelta 2022 aan Provinciale Staten Utrecht om ambitie Vuelta 2022 te steunen

Aan: Wethouder Economische Zaken Klaas Verschuure
Van: Koninklijke Horeca Nederland afdeling Utrecht

2 december 2020

Geachte wethouder, beste Klaas,

Het zijn zware tijden voor de horeca, voor de toerisme- en recreatiebranche en voor de evenementenbranche en de culturele sector. Covid-19 en alle maatregelen om het virus te beperken treffen onze branches enorm hard. En naast deze branches, zien wij ook bij de andere ondernemers in de stad dat het zware tijden zijn. Veel onzekerheid, weinig perspectief, sterk gedaalde bezoekersaantallen en voor veel restaurants, cafés en instellingen zelfs helemaal geen omzet.

Een nieuw normaal?
Toch is deze brief geen klaagzang, maar een hartstochtelijke oproep. Er gloort namelijk licht aan het eind van de tunnel. Een vaccin lijkt binnen handbereik en de vooruitzichten van dat vaccin in combinatie met (snel)testen geeft hoop. Hoop dat de maatregelen verlicht kunnen worden en de ondernemers in onze mooie stad weer kunnen en mogen ondernemen. Maar de wonden zijn diep en gaan tijd vragen om te helen en te herstellen. Vele ondernemers hebben zwaar in moeten teren op reserves. Bovendien is het niet de verwachting dat alles straks weer terug gaat naar “normaal” en voorheen. Het virus heeft ons laten zien dat aandacht voor gezondheid, bewegen, minder auto en meer OV en fiets en daarmee schonere buitenlucht belangrijk is en de vraag zal nog wel even blijven hoe lang een deel van de maatregelen nodig blijft.

Perspectief
Een goed vooruitzicht is dus belangrijk. Een vooruitzicht op weer meer bezoekers in en om de stad, niet alleen vanuit lokaal, maar ook internationale bezoekers en niet alleen particulier, maar ook zakelijk toerisme. De stad en de regio hebben behoefte aan een stevige economische boost. Deze hadden we dit jaar zullen hebben, met de komst van één van de grootste wielerevenementen ter wereld: La Vuelta. Alles was opgelijnd voor een indrukwekkend activatieprogramma van 100 dagen vol verbinding tussen sport/bewegen, economie, kennis en cultuur. De thema’s die er mee verbonden waren, lijken belangrijker dan ooit. Duurzaamheid, gezondheid en bewegen, schone mobiliteit en economische stimulans voor vele sectoren en in het bijzonder die welke nu het hardst getroffen zijn.

Verzoek
Koninklijke Horeca Nederland en het Centrum Management Utrecht roepen het College en de gemeenteraad op zich volop in te zetten voor een La Vuelta en Holanda 2022, om daarmee het eerste grote internationale post-Covid-event naar onze stad en regio te halen. Ze roept het College en de raad tevens op om samen met de Provincie in te zetten op een brede regio-activatie, waarbij stad en regio zich profileren met de al genoemde belangrijke thema’s rondom gezondheid, sport en bewegen en duurzaamheid. Daarbij de kennisinstellingen te betrekken en het internationale event tevens te benutten om de getroffen culturele sector zich in onze regio weer volop te laten profileren. Positionering van de regio als dé fietsregio van de wereld helpt het beeld van Utrecht op dat gebied versterken en is een extra motivatie voor de inzet op la Vuelta 2022. Hoewel een

Koninklijke Horeca Nederland
Afdeling Utrecht
utrecht@khn.nl
www.khn.nl

KONINKLIJK VERBOND VAN ONDERNEMERS IN HET HORECA- EN AANVERWANTE BEDRIJF ‘ HORECA NEDERLAND’

oproep vanuit Centrum Management en Utrechtse Horeca richting verbinding met de regio wellicht wat vreemd in de oren klinkt, is het onze overtuiging dat juist een sterke regiofunctie en goede lokale samenwerking, randvoorwaarde is voor continuïteit en economische stabiliteit. De stad heeft de regio nodig en de regio de stad.
Gezien het feit dat de reserves bij de horeca op zijn, zullen wij als KHN Utrecht de Vuelta ondersteunen middels commitment en groot enthousiasme.
Het gaan nog moeilijke maanden worden en een aantal ondernemers en instellingen zal de komende periode niet overleven. Dat gaat zwaar drukken op ons als samenleving. Als ondernemers weten wij dat wij op zoek moeten naar de “vermenigvuldigingsfactor”. Zorgen dat inzet meervoudig effect heeft. Investeren in events die dat bewerkstelligen is voor ons dus vooral nu extra belangrijk en wij zetten daar graag samen de schouders onder. Juist nu.

Vriendelijke groet,

KHN Utrecht

Pieter Honing, voorzitter KHN Utrecht
Erik Derksen, vice voorzitter KHN Utrecht

CMU

Arjan Kleuver, voorzitter CMU

KONINKLIJK VERBOND VAN ONDERNEMERS IN HET HORECA- EN AANVERWANTE BEDRIJF ‘ HORECA NEDERLAND’

business
peloton
utrecht

7 december 2020

Aan: Provinciale Staten Provincie Utrecht

Beste Statenleden,

Hierbij doen wij namens een breed collectief van bedrijven, instellingen en organisaties in de Provincie Utrecht een indringende oproep aan Provinciale Staten om de ambitie voor de komst van de Vuelta in 2022 politiek volledig te steunen (en daarmee ook de benodigde extra financiële bijdrage) .

Wij begrijpen dat u staat voor een lastige politieke afweging gezien de minimale steun die de Vuelta 2020 oorspronkelijk binnen Provinciale Staten had. Bovendien is er in 2019 een motie aangenomen om geen extra geld aan de Vuelta uit te geven. Desondanks denken wij dat maatschappelijk en economisch sprake is van een hele bijzondere en kwetsbare situatie. Een situatie die een heroverweging vraagt van eerder ingenomen standpunten. Want een La Vuelta Holanda in 2022 kan en moet naar onze mening een perspectief bieden om vanuit een integrale benadering en onderlinge verbondenheid/partnership ambities helpen te verwezenlijken. Graag geven wij (volledigheidshalve) ter overweging een aantal aanknopingspunten.

Vuelta 2022 is bindmiddel
In onze ogen is de komst van de Vuelta niet een doel op zich maar een (bind)middel dat kan bijdragen aan een breed scala van provinciale bestuurlijke doelstellingen.

In vergelijking met de steun die inmiddels door de andere publieke partners, te weten de Provincie Noord-Brabant en de steden Breda, Den Bosch en Utrecht, is uitgesproken, is ons beeld dat binnen Provinciale Staten Utrecht wellicht nog onvoldoende oog is voor de kansen, die de komst van dit evenement naar de provincie Utrecht geeft.

Hierbij dan ook een breed gedragen appel om uw steun voor het continueren van de Vuelta-ambitie richting 2022.

Vuelta 2022 bezien vanuit breed beleidsperspectief
Wij doen een dringend beroep op u om de Vuelta 2022-ambitie vanuit een breed beleidsperspectief te bezien. Bekijk het niet uitsluitend als een op zichzelf staand zeer aansprekend internationaal sportevenement. Dat is natuurlijk wel mooi meegenomen, maar de grootste kansen liggen bij de mogelijkheden om de ambitie te verbinden aan de veel bredere bestuurlijke agenda: economisch, cultureel, gezondheid, maatschappelijk, milieu & duurzaamheid, mobiliteit en uiteraard ook vanuit de terreinen (duurzaam) toerisme en recreatie.
Heel concreet is in onze ogen de komst van de Vuelta een passende aanjager voor de verdere positionering van de provincie Utrecht als internationaal aansprekende fietsregio. Dat profiel is er natuurlijk vooral op gericht om concreet handen en voeten te geven aan Utrecht als Regio van Gezond Stedelijk Leven voor zowel inwoners als recreatieve en zakelijke bezoekers.

Vuelta 2022 versterkt de netwerksamenwerking
Vorige activatie-programma's hebben laten zien dat zij een groot effect hebben op verbinding op de terreinen duurzaamheid, milieu, cultuur, sport, participatie en economie. De komst van de Vuelta is bij uitstek een gelegenheid om, zeker in het kader van herstel naar weer een gezonde bezoekerseconomie en herstel van werkgelegenheid, een verbindend activatieprogramma uit te rollen. Het is daarmee voor een langere periode een passend verbindend middel in de netwerksamenwerking binnen de provincie.

En daardoor ook een enorme stimulans voor het realiseren van politiek bestuurlijke doelstellingen in de provincie Utrecht, ongeacht de politieke richting. De identiteit van de provincie wordt hierdoor echt versterkt.

Vuelta 2022 verdient steun van Provinciale Staten
De organisatie van La Vuelta heeft aangegeven graag in 2022 te willen starten in Nederland en in de provincie Utrecht in het bijzonder. Mede door de goede ervaringen in 2010 (Giro d'Italia) en 2015 (Tour de France) is er een breed maatschappelijk draagvlak voor de komst van het evenement in 2022 en is het zaak om juist nu ook de steun van Provinciale Staten te hebben.
Met uw steun en met een goede voorbereiding vanaf 2021 ligt er, zoals gezegd, een enorme kans om samen met en voor bewoners, bezoekers, partners, ondernemers, culturele instellingen, sportverenigingen en maatschappelijke instellingen in de provincie een internationaal evenement in de overtreffende trap te realiseren als het gaat om beleving en maatschappelijke en economische opbrengst. Een opbrengst die bestuurlijk-politiek van grote waarde is en voor de door Covid-19 getroffen sectoren in het bijzonder.

Vuelta 2022 versnelt COVID-19 herstel
Een kans die we niet mogen laten lopen! Juist in deze onzekere tijd, waarbij er zeker in 2020 en naar het zich nu laat aanzien ook in 2021, nog geen sprake is van grote publieksevenementen, is er bij bewoners en samenwerkende partners in stad en regio sterk behoefte aan een concreet én ambitieus houvast. Iets om met voorpret omgeven naar toe te leven om er vervolgens in de jaren erna, net zoals bij de Giro en Tour, ook met genoegen op terug te kunnen blikken.
Gegeven de verwachting dat het duurzaam herstel voor veel door de Covid-19 crisis getroffen sectoren pas echt in 2022 doorzet, wordt La Vuelta Holanda in dat jaar een van de logische sleutelprojecten in het hersteloffensief van de Nederlandse gastvrijheidssector gericht op de komst van de gewenste Europese kwaliteitsbezoeker.
La Vuelta Holanda 2022 is daardoor juist ook een belangrijke drager en versneller in het herstel na Covid-19. Bovendien draagt het ook bij aan de verstevigen van de relatie tussen gezondheid en fietsen die juist nu en uiteraard ook straks na Covid-19 evenzeer om aandacht vraagt.

Vuelta 2022 laat gedane investeringen renderen
Gaan voor 2022 is dan ook een logische volgende stap die past bij de reeds gedane investeringen om deze daarmee publiek-privaat optimaal te laten renderen.
Want één ding staat als een paal boven water: de start van de Vuelta in 2022 verbindt partners in de provincie Utrecht.

Mooie voorbeelden hiervan zijn verbindingen met de partijen die samenwerken rondom bijvoorbeeld fietsen en gezondheid in de Utrecht Bike Community en de partners van Visit Utrecht Region, waardoor juist vanwege een grensoverschrijdend internationaal topevenement als de Vuelta letterlijk de verbinding tussen de stad en regio wordt gemaakt. De Utrechtse regio wordt daardoor in alle opzichten, maar vooral als het gaat om wonen, vitaliteit, mobiliteit, toerisme en recreatie, gepositioneerd als dé regio voor gezond leven in een stedelijke omgeving. Vanuit de gezamenlijke ambitie rond de Vuelta 2022 hebben de ondertekenaars van dit appel elkaar gevonden. Onder meer in de strategie om door inzet van de fiets, als drager van duurzame innovatie, economische- en mobiliteitsontwikkelingen samen in de provincie Utrecht te investeren. En daarbij komt uiteraard ook de sterke behoefte aan perspectief voor zwaar getroffen sectoren, zoals cultuur, gastvrijheid, hotels, horeca, evenementen en grote delen van de retail-sector. Door de komst van de Vuelta in 2022

kunnen we de daarin opgebouwde energie vasthouden. En dat maakt deze bijzondere publiek-private samenwerking wat ons betreft uniek en onderscheidend.
Wij rekenen op uw steun en politiek bestuurlijke bijdrage. Waarbij het natuurlijk vanzelfsprekend is dat, daar waar dat door u op prijs gesteld wordt, wij beschikbaar zijn voor nadere toelichting. En uiteraard u kunt rekenen op onze actieve support bij de realisatie van de ambitie Vuelta 2022.
#Vamos!

Namens de Kopgroep La Vuelta Holanda 2022

Marloes van den Berg,
Voorzitter Business Peloton Utrecht

c.c. Gedeputeerde Staten Provincie Utrecht

Kopgroep La Vuelta Holanda 2022

- AFAS Software
- Agterberg Bedrijven
- Arcadis Nederland
- a.s.r.
- BrabantSport
- Bureau In Ontwikkeling b.v.
- Business Peloton Utrecht, in het BPU zijn 51 bedrijven, organisaties en instellingen uit de regio Utrecht vertegenwoordigd.
- Cap Gemini Nederland
- Central Events
- Centrum Management Utrecht
- Citymarketing Amersfoort
- Conclusion B.V.
- EY Nederland
- FC Utrecht
- Heuvelman Sound And Vision
- Holla Advocaten
- HOST, 33 hotels uit stad en regio Utrecht
- InterImage
- Jaarbeurs
- Klepierre Management Nederland
- Koninklijke Horeca Nederland afdeling Utrecht namens 456 leden in de stad Utrecht
- Koninklijke Horeca Nederland afdeling Midden Nederland namens 16 afdelingen, 33 gemeenten en 1508 leden in de regio Midden Nederland
- KWS Infra
- Leidsche Rijn Marketing
- More2Win
- Movares – adviseurs & ingenieurs
- Movico B.V.
- Oud London Horeca Groep
- Platform Sportevenementen Utrecht, samenwerkingsverband van 20 organisaties

Kopgroep La Vuelta Holanda 2022 (vervolg)

- PwC Nederland
- RBT Heuvelrug & Vallei
- ROC Midden Nederland
- Sport Utrecht
- Sportvibes - Sportmarketing
- Stichting Utrecht Science Park
- TivoliVredenburg
- Traffic Service Nederland
- Triple Double - Sportmarketing
- Universiteit Utrecht
- Utrecht Marketing
- Van Zoelen, Aannemersbedrijf
- Velotours
- Vereniging Evenementen Utrecht, samenwerkingsverband van 4 evenementenorganisaties in Utrecht
- Visit Utrecht Region, In dit door de Provincie Utrecht ondersteunde Toeristisch samenwerkingsverband werken 19 gemeenten in de provincie Utrecht samen met 10 lokale marketingorganisaties waaronder City Marketing Amersfoort, RBT Heuvelrug & Vallei, Utrecht Marketing en Woerden Marketing
- Weijman Vastgoedonderhoud
- Wielerplatform Utrecht. Dit is het samenwerkingsverband waarin 11 Utrechtse wielerverenigingen zijn vertegenwoordigd
- Woerden Marketing

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1525
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	4 maart 2021
Agendapunt	6
Omschrijving	Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan
ID	1573
Behandelend ambtenaar	Baren, Esther van
Telefoon	2861277
E-mail	e.van.baren@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	**4 maart 2021**
Gemeenteraad	25 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Transitiestrategie omgevingsplan

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Portefeuillehouder	Klaas Verschuure
Opsteller	Esther van Baren
Kenmerk	8298105
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Transitiestrategie omgevingsplan vast te stellen als kader voor het omgevingsplan, waarmee tevens invulling wordt gegeven aan het begrip '*omgevingswet-proof*' op de belangrijkste onderdelen:

   a. Leidende principes, namelijk:
   - Regels maken ontwikkelingen mogelijk met behoud van de kwaliteiten en waarden van Utrecht.
   - Over de regels participeren we en staan we in contact met de stad.
   - Regels zijn voor iedereen begrijpelijk, duidelijk en digitaal vindbaar en raadpleegbaar.
   - Regels vinden hun motivering in geldend beleid, zoals de Omgevingsvisie Utrecht.
   - Regels zijn uitvoerbaar en handhaafbaar.
   - Regels zijn verdedigbaar en uitlegbaar bij de rechter.

   b. Wijze van opnemen en afwegen van regels door:
   - bij het opbouwen van het omgevingsplan Utrecht naar eind 2029 toe aan te sluiten bij de indeling van de Omgevingsvisie Utrecht én
   - het Chw-bestemmingsplan Algemene regels Utrecht als uitgangspunt (casco) hiervoor te nemen.

   c. Uitgangspunten voor participatie, die een uitwerking zijn van het Utrechtse participatiebeleid 'Samen stad maken op de Utrechtse manier', namelijk:
   - We participeren over regels als daar een aanleiding voor is (bijvoorbeeld wijzigen van beleid of nieuw beleid).
   - Als het Utrechts planproces (UPP) wordt gevolgd, dan vindt participatie daar plaats.
   - Als er geen inhoudelijke wijziging is van regels bij het opnemen in het definitieve omgevingsplan, vindt geen participatie plaats.
   - Cumulatie van participatie en inspraak vermijden we. Kortom, we participeren over regels die er voor de stad echt toe doen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Utrecht krijgt op 1 januari 2022 één omgevingsplan, dan treedt namelijk de Omgevingswet in werking. Tot eind 2029 hebben we de tijd om er een ‘definitief’ omgevingsplan van te maken. De nu ter vaststelling voorliggende transitiestrategie voor het omgevingsplan geeft duiding en richting op de drie belangrijkste onderdelen, namelijk Leidende principes, Wijze van het opnemen en afwegen van regels en Uitgangspunten voor participatie. Deze onderdelen zijn als het ware de bouwstenen die nodig zijn om tot één omgevingsplan te komen.

Context

Aanleiding

Op 1 januari 2022 treedt de Omgevingswet in werking. Dan krijgt Utrecht van de wetgever het omgevingsplan ‘cadeau’. Dit betekent dat er een juridische en digitale strik zit om alle bestemmingsplannen en een groot aantal regels die we van het rijk krijgen (de zogeheten ‘bruidsschat’). Dit wordt het omgevingsplan ‘van rechtswege’ genoemd of ook wel het ‘tijdelijke deel’ van het omgevingsplan. Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet moeten ook regels uit lokale verordeningen in het omgevingsplan worden opgenomen, bijvoorbeeld de archeologieverordening en regels uit de APV (openbare orde en veiligheid uitgezonderd).

Omdat het samenbrengen van al deze regels een omvangrijke ‘operatie’ is, krijgen we van de wetgever vanaf 1 januari 2022 tot eind december 2029 de tijd om er een definitief omgevingsplan van te maken. Deze tijd gebruiken we om de regels in het omgevingsplan ‘omgevingswet-proof’ te maken (zie hierover verder de volgende alinea in deze paragraaf). We zorgen er allereerst voor dat we voldoen aan de wet. Tegelijkertijd hebben we Utrechtse ambities en doelen bij de implementatie van deze wet. Dit staat in het Plan van aanpak Invoering Omgevingswet dat de raad op 5 december 2019 heeft vastgesteld. De transitiestrategie voor het omgevingsplan is een concretisering van dit plan van aanpak. Deze concretisering voor het omgevingsplan is nodig, omdat er op dit moment een kader voor het maken van een definitief omgevingsplan naar eind 2029 toe ontbreekt. In deze transitiestrategie staat wat er nodig is om een definitief omgevingsplan te kunnen maken. We krijgen vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de wet hier een jaar langer de tijd voor. De overgangstermijnen voor de omgevingsvisie en omgevingsplan zijn namelijk verschoven, resp. naar eind 2024 en eind 2029.

Wat maakt deze transitiestrategie voor het omgevingsplan anders dan hoe we het nu doen?
Ondanks dat we al langere tijd bezig zijn met de Ow, is er onvoldoende tot geen richting en duiding gegeven aan het ‘omgevingswet-proof’ maken van het omgevingsplan. Dit zorgt zowel in de ambtelijke organisatie als bij college en raad voor onduidelijkheid en draagt onvoldoende bij aan een verbetering van de dienstverlening. We kiezen dan ook voor een aanpak waarbij op de drie eerder genoemde onderdelen invulling wordt gegeven aan het begrip ‘omgevingswet-proof’.
De aanpak betekent concreet:

- We zorgen er voor dat Utrechtse regels niet meer tegenstrijdig zijn aan elkaar, digitaal vindbaar en raadpleegbaar zijn én in begrijpelijke taal zijn opgeschreven. Dit is één van de elementen van de ‘Leidende principes’. De transitiestrategie draagt dus in belangrijke mate bij aan het verbeteren van de dienstverlening.
- We zorgen voor een juridische borging van onze ambities en doelen die zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Utrecht. De bestuurlijke prioriteiten zijn hierbij leidend voor het opnemen van regels in het omgevingsplan. Dit betekent dat we niet alleen per gebied of per thema de regels gaan omzetten naar het definitieve omgevingsplan. We kiezen bewust voor een gecombineerde aanpak. We werken niet (meer) sectoraal (alleen ruimtelijk gericht), maar zorgen voor een integrale afweging van de regels (ruimtelijk én milieu). We werken hierdoor efficiënt en zorgen ervoor dat de regels passen bij de geldende ambities en doelen.
- We gaan, meer dan nu gebeurt, participeren over regels. We hebben input vanuit de stad namelijk nodig bij het vormen van onze regels. Tegelijkertijd kiezen we het juiste momentum uit waarover er wordt geparticipeerd; uiteraard over de regels die er toedoen voor de stad. Wijzigt er inhoudelijk niets, dan is participatie niet nodig. Cumulatie van participatie vermijden we dan ook.

Beoogd effect

Er is een kader voor de regels die in het omgevingsplan komen dat borgt dat deze regels aan de Omgevingswet voldoen én aan de gemeentelijke ambities en doelen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- Omgevingsvisie 1.0 (raadsbesluit 6 juli 2017, agendapunt 8);
- Aanvulling op de Omgevingsvisie Utrecht d.d. 6 juli 2017 met gebiedsbeleid (raadsbesluit 5 december 2019, agendapunt 12);
- Bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik (raadsbesluit 30 november 2017, agendapunt 5);
- Actieprogramma Samen stad maken op de Utrechtse manier (raadsbesluit 21 november 2019, agendapunt 14);
- Plan van aanpak Invoering Omgevingswet (raadsbesluit 5 december 2019, agendapunt 11); Technische bijeenkomst raad d.d. 8 oktober 2020;
- Raadsbrief "technische informatie bestemmingsplan Veldhuizen" d.d. 4 februari 2020 (Commissie Stad en Ruimte d.d. 5 maart 2020, agendapunt 8.1, punt 5 in de brief over de vervolgstappen naar het omgevingsplan);
- Bestemmingsplan Veldhuizen, de Meern (raadsbesluit 12 maart 2020, agendapunt 11).

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Transitiestrategie omgevingsplan vast te stellen als kader voor het omgevingsplan, waarmee tevens invulling wordt gegeven aan het begrip 'omgevingswet-proof' op de belangrijkste onderdelen: a. Leidende principes, namelijk: • Regels maken ontwikkelingen mogelijk met behoud van de kwaliteiten en waarden van Utrecht. • Over de regels participeren we en staan we in contact met de stad. • Regels zijn voor iedereen begrijpelijk, duidelijk en digitaal vindbaar en raadpleegbaar. • Regels vinden hun motivering in geldend beleid, zoals de Omgevingsvisie Utrecht. • Regels zijn uitvoerbaar en handhaafbaar. • Regels zijn verdedigbaar en uitlegbaar bij de rechter. b. Wijze van opnemen en afwegen van regels door: • bij het opbouwen van het omgevingsplan Utrecht naar eind 2029 toe aan te sluiten bij de indeling van de Omgevingsvisie Utrecht én • het Chw-bestemmingsplan Algemene regels Utrecht als uitgangspunt (casco) hiervoor te nemen. c. Uitgangspunten voor participatie, die een uitwerking zijn van het Utrechtse participatiebeleid 'Samen stad maken op de Utrechtse manier', namelijk: • We participeren over regels als daar een aanleiding voor is (bijvoorbeeld wijzigen van beleid of nieuw beleid). • Als het Utrechts planproces (UPP) wordt gevolgd, dan vindt participatie daar plaats. • Als er geen inhoudelijke wijziging is van regels bij het opnemen in het definitieve omgevingsplan, vindt geen participatie plaats. • Cumulatie van participatie en inspraak vermijden we. Kortom, we participeren over regels die er voor de stad echt toe doen.
Argumenten	
1.1	De zes hoofd leidende principes voor het omgevingsplan zorgen voor een concretisering en duiding van het algemeen leidende principe, zoals vastgelegd in het Plan van aanpak Invoering Omgevingswet (raadsbesluit 5 december 2019).

	Het algemeen leidende principe dat geldt voor algehele invoering van de Omgevingswet in Utrecht luidt: *“Het geldende beleid is leidend bij de invoering van de Omgevingswet (hierna: Ow) in Utrecht. Als we het beleid (omgevingsvisie) en/of regels (omgevingsplan) aanpassen of verduidelijken, dan maken we dat onderdeel van de omgevingsvisie of het omgevingsplan. Dat doen we passend bij zowel onze Utrechtse ambities en doelen én de verbeterdoelen uit de Ow. Dit doen we samenhangend in de beleidscyclus. Zodat beleid en regelgeving een goede beleidsmatige en juridische basis zijn voor vergunningverlening, toezicht en handhaving”.* Nu we steeds dichter bij de datum van inwerkingtreding van de Omgevingswet komen, is gebleken dat er meer duiding en richting nodig is om het algemeen leidende principe toe te kunnen passen op het omgevingsplan. De kaders voor de Omgevingsvisie Utrecht zijn grotendeels herkenbaar en toepasbaar. De doorwerking en juridische borging van de ambities en doelen uit de Omgevingsvisie Utrecht gebeurt nog onvoldoende. Voor het omgevingsplan is het dan ook nodig om dit algemeen leidende principe concreet te maken. De zes hoofdprincipes voor het omgevingsplan zijn uitgewerkt in een onderverdeling ‘juridisch inhoudelijk’, ‘digitalisering’ en ‘anders werken’. Dat komt omdat de Omgevingswet op al deze drie onderdelen voor een grote verandering zorgt. Deze onderdelen zijn afhankelijk van elkaar en kunnen zonder elkaar niet functioneren.
1.2	<u>Dit draagt bij aan een betere herkenbaarheid, doorwerking en juridische borging van ambities en doelen uit de Omgevingsvisie Utrecht én een eenduidige en transparante werkwijze in het opstellen en vastleggen van regels en de opbouw daarvan in het omgevingsplan Utrecht.</u>
	De eerder genoemde leidende principes werken door in de wijze waarop regels in het omgevingsplan worden opgenomen en afgewogen. We bouwen het omgevingsplan naar eind 2029 op door: • *Bij het vertalen van Utrechtse ambities en doelen in regels voor in het omgevingsplan aan te sluiten bij de indeling van de Omgevingsvisie Utrecht (Koers-thematisch beleid-gebiedsbeleid), zoals eerder door de raad vastgesteld (Omgevingsvisie 1.0 d.d. 6 juli 2017 en de aanvulling d.d. 5 december 2019).* Dit betekent dat we zoveel als mogelijk gemeentebrede (of algemene) regels voor activiteiten hebben, die gelden voor het gehele grondgebied van de gemeente Utrecht. Dit past het meeste bij ‘de Koers’ uit de Omgevingsvisie Utrecht. Deze regels noemen we ‘Algemene regels Utrecht’. Daarnaast hebben we, net als de indeling van de Omgevingsvisie Utrecht, regels voor thema’s en voor gebieden. Het algemene kader is ‘de Koers’, per deelgebied of thema kunnen andere (afwijkende) keuzes nodig zijn, die vervolgens in de omgevingsvisie voor het deelgebied (of het thematische deel) zijn onderbouwd. Door deze gecombineerde aanpak sluiten we beter aan bij bestuurlijke prioriteiten en worden deze juridisch beter geborgd. Hierbij wordt steeds de vraag gesteld ‘wat willen we regelen en waarom’ (gemeentebreed of gebiedsgericht) en ‘hoe willen we het regelen’ (van niets regelen tot een absoluut verbod). Dit wordt in de volgende bullet toegelicht. Ook vindt een betere en duidelijke samenhang plaats tussen beleid (de omgevingsvisie) en de regels (het omgevingsplan). Dit past in de beleidscyclus uit de Ow. • *Het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht als uitgangspunt (casco) te nemen voor het Omgevingsplan Utrecht 2022 en de jaren daarna* Door te kiezen voor een casco voor het omgevingsplan geven we richting aan de indeling van het omgevingsplan. Een indeling die herkenbaar is en herleidbaar is naar de Omgevingsvisie Utrecht én de bestemmingsplannen die vooruitlopend hierop al gemaakt zijn (zie hierover meer in dit voorstel bij ‘Vervolg’). Met een indeling alleen zijn we er nog niet. Het omgevingsplan wordt met steeds meer regels over de fysieke leefomgeving gevuld. Soms zijn dit nieuwe regels, soms

	regels die verbetering en aanpassing nodig hebben. Het is van belang om bij het opnemen en afwegen van regels in het omgevingsplan ons steeds een aantal belangrijke vragen te stellen: a. Wat willen we regelen (dit moet in beginsel uit de omgevingsvisie blijken of uit wet- en regelgeving) en waarom: zijn het regels die gemeentebreed (en algemeen) gelden, zijn ze gericht op een thema of gelden ze voor één of meer gebieden (en is er een uitzondering op de algemene regel nodig)? b. Hoe wordt het geregeld? Van niets regelen tot een verbod bepaalt de mate van overheidsregulering. De piramide op pagina 16 van kan hierbij helpen.
1.3	<u>We doen hiermee recht aan wat de Omgevingswet op dit onderdeel van ons vraagt. Tegelijkertijd voldoen we aan ons geldende Utrechtse participatiebeleid.</u>
	Participatie is onder de Omgevingswet een belangrijke pijler. De wet laat ons vrij in hoe we participatie vormgeven. Aangezien de raad al participatiebeleid heeft vastgesteld, is het logisch en efficiënt om hier voor het omgevingsplan bij aan te sluiten en hier een aantal uitgangspunten voor op te stellen. Dit participatiebeleid wordt ook genoemd Actieprogramma Samen stad maken op de Utrechtse manier, zoals door de raad vastgesteld op 21 november 2019. Op pagina 25 van dat document wordt ingegaan op de Omgevingswet. Voor het omgevingsplan zorgen we ervoor dat we participeren over de regels die er voor de inwoners, bedrijven en instellingen van onze stad écht toe doen. Daarmee gaat de participatie over regels in het omgevingsplan onder de Omgevingswet een stap verder dan de participatie die bij bestemmingsplannen plaatsvindt. Bij lokale verordeningen vindt overigens op dit moment geen participatie plaats. Het maken van het omgevingsplan Utrecht is een complexe en omvangrijke ‘operatie’ waarmee we tot en met 2029 aan de slag zullen zijn. Het is ondoenlijk om over iedere regel die in het omgevingsplan wordt opgenomen te participeren. Tegelijkertijd is het omgevingsplan hét instrument waarmee de inwoner, de initiatiefnemer, een bedrijf of een instelling het meest te maken krijgt. Men heeft het meest baat bij óf last van de regels en kan bij het omgevingsplan echt ervaren dat we van ‘nee, tenzij’ naar ‘ja, mits’ gaan. Het is dan ook van belang om inwoners, initiatiefnemers, ontwikkelaars, corporaties e.a. te betrekken bij het maken van het omgevingsplan. We hebben hun input nodig om de komende jaren stap voor stap tot een begrijpelijk en gebruiksvriendelijk omgevingsplan te komen dat niet alleen aansluit bij de door de raad vastgestelde kaders, maar ook bij wat in de stad leeft en gewenst is. Naast participatie blijft de verplichte voorbereidingsprocedure uit de Algemene wet bestuursrecht op het omgevingsplan bestaan (afdeling 3.4 Awb). Dat betekent dat een wijziging van het omgevingsplan zes weken ter inzage ligt en iedereen zijn of haar zienswijze kan geven op die wijziging.

Financiën

Inzet van extra ambtelijke capaciteit en uren voor de jaren 2021/2023 voor het opstellen van het nieuwe omgevingsplan, is geborgd via de extra middelen die met de begroting 2021 voor de “Invoering Omgevingswet” beschikbaar zijn gesteld. Daarnaast betreffen het reguliere werkzaamheden die anders ook hadden plaatsgevonden, maar nu worden uitgevoerd conform het nieuwe op te stellen instrument. De reguliere werkzaamheden worden gedekt binnen de beschikbare budgetten voor de ambtelijke capaciteit. Gedurende 2021-2023 zal verder in kaart worden gebracht welke werkzaamheden resteren voor de implementatie van de Omgevingswet en hoe die georganiseerd, geborgd en bekostigd worden.

Vervolg

De Transitiestrategie omgevingsplan is het kader voor het opbouwen en vullen van het omgevingsplan en geeft hiermee duiding aan het begrip ‘omgevingswet-proof’. In het najaar 2021 wordt een voorloper

van het omgevingsplan met gemeentebrede regels, het Chw-bestemmingsplan Algemene regels Utrecht, aan de raad voorgelegd. Dit is het eerste moment dat de raad kan toetsen of het kader met de drie belangrijkste onderdelen daadwerkelijk bedraagt aan het stapsgewijs toewerken naar het echte omgevingsplan.

Het Chw-bestemmingsplan Algemene regels Utrecht wordt een verbeterde versie van het bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik (raadsbesluit 30 november 2017). Ook wordt in dit plan een aantal regels uit lokale verordeningen opgenomen, zoals de regels voor het kappen van bomen en de herplantplicht en regels over archeologie. Het plan bouwt deels voort op de bestemmingsplannen Veldhuizen, de Meern (raadsbesluit 12 maart 2020) en Voordorp-Voorveldsepolder (ter vaststelling aan de raad aangeboden). De regels in deze bestemmingsplannen zijn in de geest van de Omgevingswet vormgegeven: minder regels, duidelijkere regels en de 'activiteiten' staan centraal. Met het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht gaan we hiermee verder. Dit plan is dan ook een belangrijke stap in het ‘omgevingswet-proof’ maken van het omgevingsplan. De transitiestrategie voor het omgevingsplan wordt hierbij als kader gebruikt, waarbij we ons in de periode tot de inwerkingtreding van de wet richten op de basis op orde brengen.

In 2022 zal een volgend moment zijn dat een omgevingsplan met gemeentebrede regels wordt voorgelegd. In dit plan worden onder andere voormalige rijksregels (de ‘bruidsschat’) opgenomen, gewijzigd of geschrapt. Daarnaast kunnen we dan écht werken met de nieuwe digitale standaarden voor het omgevingsplan. Het maken van het omgevingsplan is een omvangrijke ‘operatie’ is, het kader is dan ook organisch bedoeld. Het vormt zich naar eind 2029 toe met regels die de raad van belang vindt, in welke vorm én op welke wijze de participatie over de regels plaatsvindt.

Participatie
Participatie is bij de Transitiestrategie omgevingsplan niet van toepassing.

Communicatie
De Transitiestrategie omgevingsplan wordt in een beknopte bijlage aan de raad voorgelegd. Dit doen we omdat de Omgevingswet ons vraagt om op een andere manier te werken. De beslispunten staan dan ook overzichtelijk en in begrijpelijke taal op één pagina bij elkaar. Zo is in één oogopslag te zien en te lezen wat de belangrijkste onderdelen van deze Transitiestrategie zijn. Over de Transitiestrategie omgevingsplan vindt interne communicatie plaats.
De Transitiestrategie zelf heeft geen directe doorwerking naar inwoners, bedrijven en instellingen. Over het uiteindelijke omgevingsplan vindt in 2021 en de jaren daarna in- en externe communicatie plaats: waar kan ik straks als inwoner, bedrijf, instelling of initiatiefnemer de regels van het omgevingsplan inzien? Wat betekenen deze regels en waar kan ik met vragen over een idee of initiatief terecht?

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Transitiestrategie omgevingsplan

Bijlagen informatief
-

Transitiestrategie omgevingsplan –
hoe te komen tot het omgevingsplan en wat is daarbij van belang?



Utrecht is aan de slag
met de omgevingswet

College en raad
Opgave Omgevingswet

Gemeente Utrecht

Voorstel voor besluitvorming door de raad: ‘Kader* voor de transitie naar het omgevingsplan’

1. Leidende principes (pagina 14)
2. Wijze van het opnemen en afwegen van regels (pagina 15)
3. Uitgangspunten voor participatie (pagina 16)



Ter info:

- *De pagina’s 3 tot en met 13 zijn ter inleiding op de besluit-onderdelen voor de raad, te weten de pagina’s 14, 15 en 16. Deze besluit-onderdelen komen overeen met het raadsvoorstel.*
- *De sterretjes * geven aan dat nadere uitleg van het onderwerp wordt gegeven (pagina’s 17 t/m 27). Klik op de rode knop onderaan de pagina om naar de uitleg te gaan.*

*Klik hier om naar toelichting te gaan

Hoe werken wij in Utrecht aan de Omgevingswet?

Het omgevingsplan is één van de vier instrumenten* uit de Omgevingswet (Ow). Naast de vier verbeterdoelen** uit de wet, werken we aan en geven inhoud aan die instrumenten met als uitgangspunt onze Utrechtse ambities. Dat zijn:

- In 2022, 2024 en 2029 voldoen aan wettelijke (juridische) eisen.
- Maar vooral: bereiken van doelen van de wet. Deze sluiten aan bij onze eigen doelen namelijk opgaven centraal, samen met de stad, werkprocessen verbeteren, flexibele rol overheid.

Tevens sluit het aan bij de organisatievisie Utrecht Centraal, Coalitieakkoord Ruimte voor iedereen, Vernieuwen participatie, verbeteren publieksdienstverlening, versterken integraal en opgavegericht werken, Transitie Ruimte.



*Klik hier om naar toelichting te gaan

Hoe helpt de Omgevingswet ons?

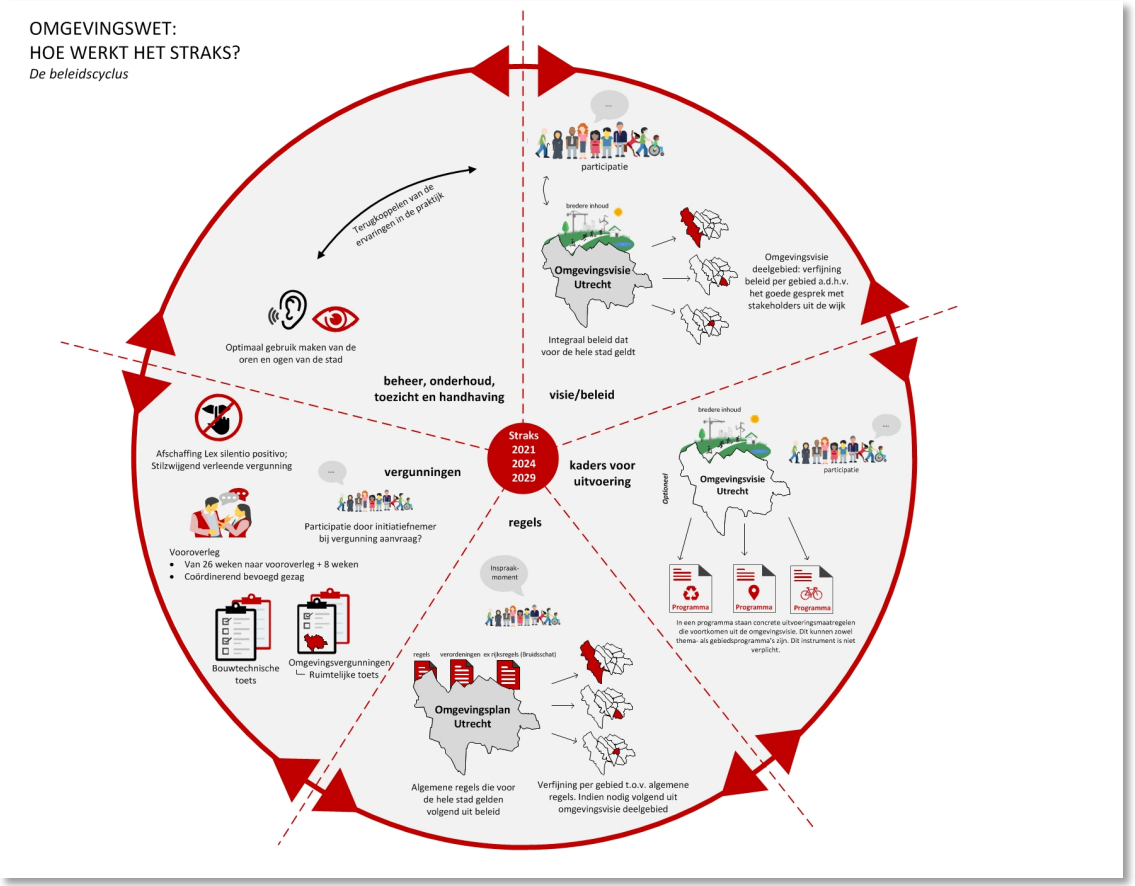
De wet helpt ons om beleid, regels en uitvoering (vergunning, handhaving en toezicht) beter in samenhang te brengen met elkaar.

Ons leidende principe hierbij is:

Het geldende beleid is leidend bij de invoering van de Ow in Utrecht.

Als we het beleid (omgevingsvisie) en/of regels (omgevingsplan) aanpassen of verduidelijken dan maken we dat onderdeel van de omgevingsvisie of het omgevingsplan. Dat doen we passend bij zowel onze Utrechtse ambities en doelen én de verbeterdoelen uit de Ow.

Dit doen we samenhangend in de beleidscyclus*. Zodat beleid en regelgeving een goede beleidsmatige en juridische basis zijn voor vergunningverlening, toezicht en handhaving.

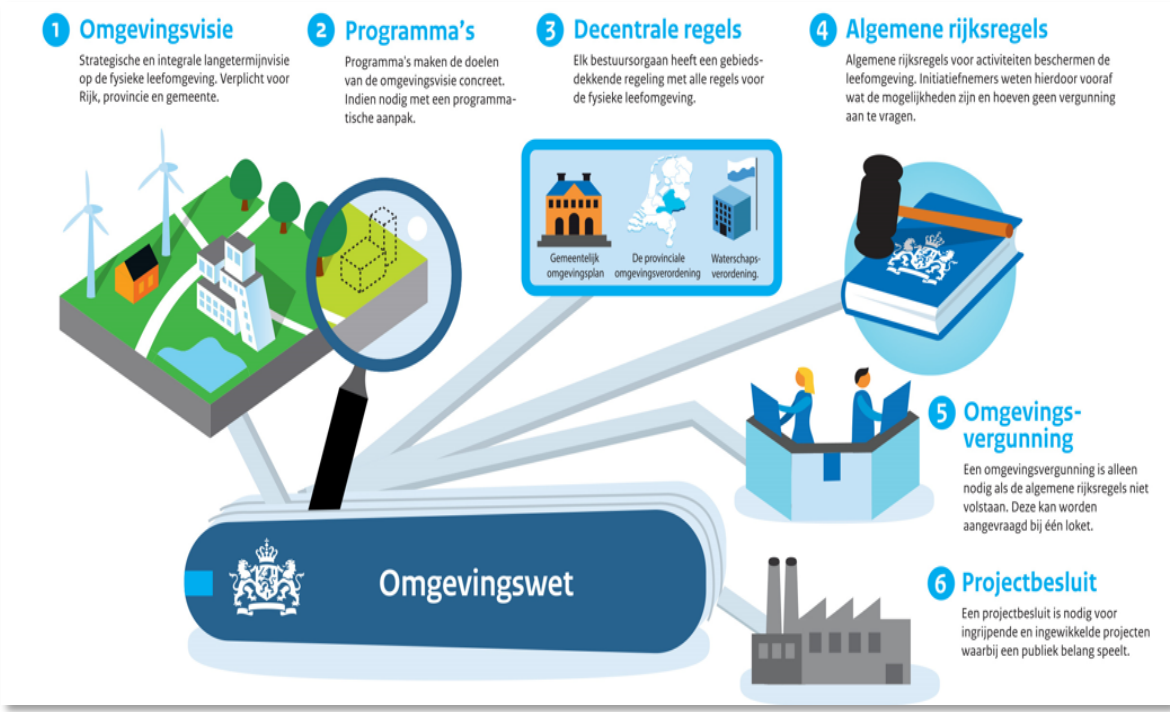


*Klik hier om naar toelichting te gaan

Waar zijn wij mee aan de slag*?

De gemeente is verantwoordelijk voor vier (sturings)instrumenten:

1. Omgevingsvisie. Deze visie wordt naar 2024 toe doorontwikkeld, zowel op inhoud als qua digitalisering.
2. Programma's. We proberen de documenten die worden vastgesteld te onderscheiden naar wat maatregelen zijn en wat in de visie hoort. Denk aan Actieplan geluid, Maatregelenpakket luchtkwaliteit.
3. Decentrale regels = Omgevingsplan. We zijn bezig met een bestemmingsplan met regels die gelden voor de hele stad (Algemene regelplan) en het bestemmingsplan nieuwe stijl voor Veldhuizen. Het Algemene regelplan gaan we omvormen naar het omgevingsplan. Hiervoor hebben we tot en met 2029 de tijd.
4. Omgevingsvergunning. VTH bereidt zich voor op vergunnen binnen 8 weken (werkprocessen), nieuw vergunningensysteem (Squit 2020) en de Omgevingstafel (integrale advisering initiatieven).



*Klik hier om naar toelichting te gaan

Waar staan onze regels?

Onze regels staan overal verspreid. In rijksregels, in provinciale regelgeving, Europese regelgeving, en onze eigen lokale regels. Zowel de ruimtelijk regels, milieuregels en al het overige.

We weten zelf niet altijd welke regels* geldig zijn en welke niet, soms ook niet dat er regels zijn. Dat zorgt voor onduidelijkheid, voor de burger en ook voor onszelf.

De bedoeling van de Omgevingswet is om alle regels die over de fysieke leefomgeving staan op één digitale plek te zetten. Deze regels komen in het Omgevingsplan.



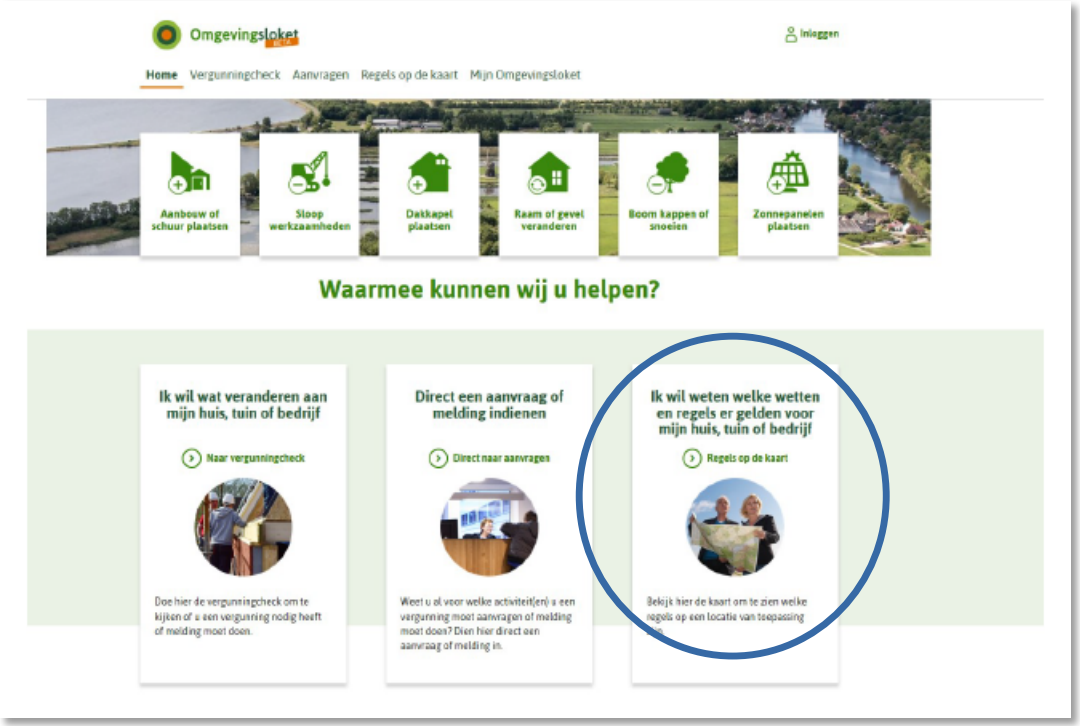
*Klik hier om naar toelichting te gaan

Waar kan ik straks regels vinden?

In het Omgevingsplan staan de regels die gaan over de fysieke leefomgeving. Deze regels staan straks op overheid.nl.

De publieksvriendelijke versie van de regels is het Omgevingsloket* (zie de cirkel waar de regels te vinden zijn)

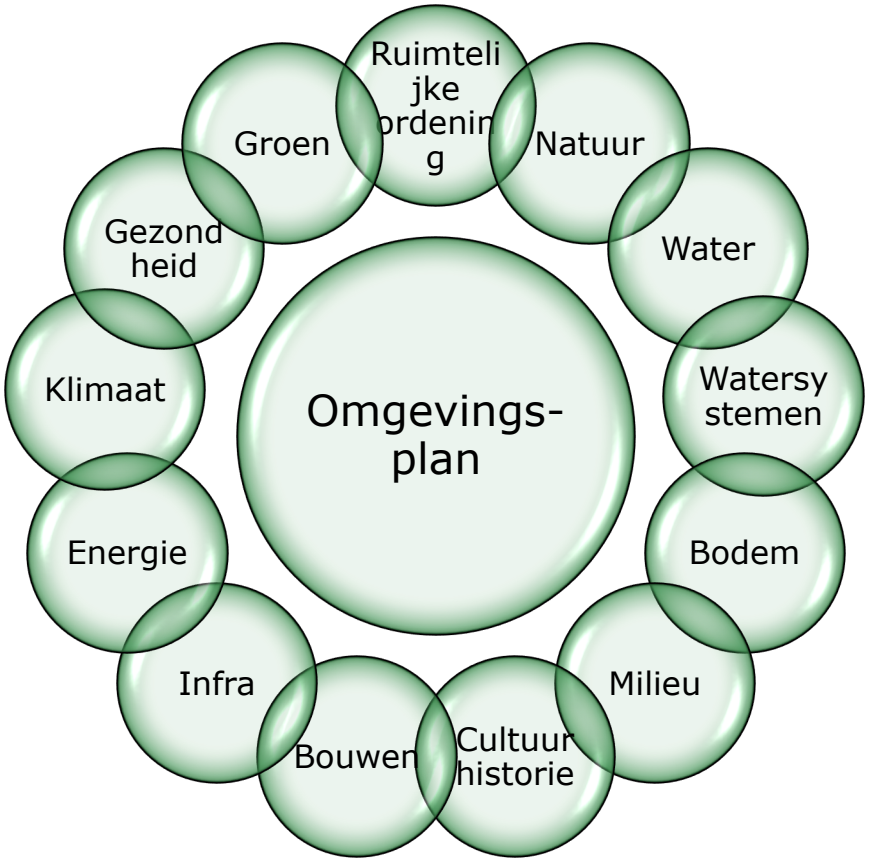
De inwoner kan op het Omgevingsloket ook checken of een vergunning nodig is en gelijk een aanvraag doen. Om een aanvraag te doen, moet de inwoner een vragenboom doorlopen (wat wil de inwoner doen en waar)** .



*Klik hier om naar toelichting te gaan

Wat is het omgevingsplan?

- Eén omgevingsplan* per gemeente (nu circa 150 bestemmingsplannen).
- Veel regels uit lokale verordeningen naar omgevingsplan dus geen losse verordeningen en andere regelgeving meer (nu circa 350 regelingen).
- Bredere reikwijdte = fysieke leefomgeving, dat is dus meer dan alleen ruimtelijke ordening.
- Geen rijksregels meer voor groot aantal milieubelastende activiteiten. Gemeente krijgt bevoegdheid om hiervoor regels te stellen, met name voor horeca, geluid, recreatie. De zogeheten 'bruidsschat'**.
- Verbeelding (plankaart) en bestemmingen veranderen.
- Nieuwe digitale standaarden.



*Klik hier om naar toelichting te gaan

Omgevingsplan 2022-2029:
van tijdelijk naar definitief

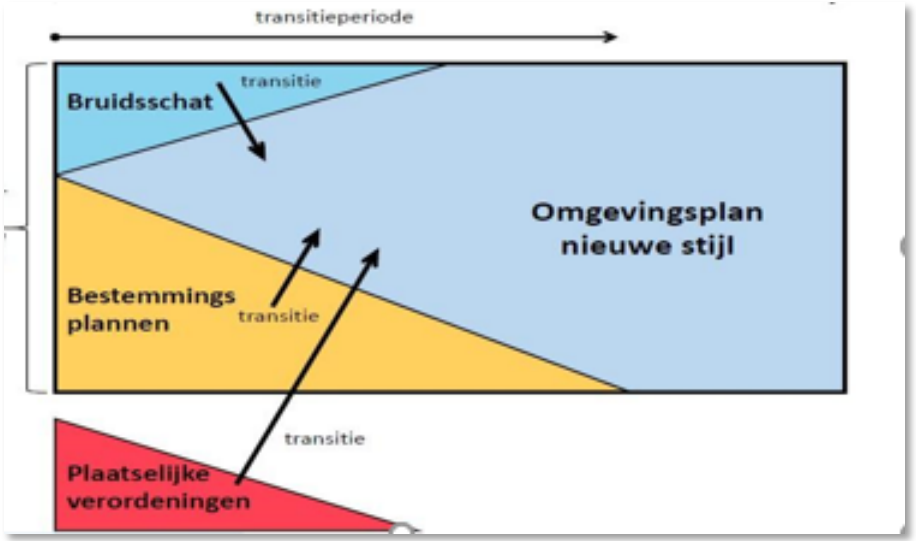
Vanaf 1 januari 2022 hebben we één tijdelijk omgevingsplan. Daar hoeven we niets voor te doen, die krijgen we (zeg maar) cadeau. Maar dan zijn we er nog niet. We hebben tot eind 2029 de tijd om er een echt omgevingsplan van te maken.

Dat betekent het in samenhang en integraal opnemen van:

- ruimtelijke regels uit bestemmingsplannen;
- regels uit verordeningen die over de fysieke leefomgeving gaan zoals bijv. regels over het kappen van bomen, het slopen van een gemeentelijk monument, het aanleggen van een uitweg, het aanbrengen van zichtbare reclame;
- regels uit de bruidsschat (de voormalige rijksregels);
- instructieregels* van het Rijk en provincie.

Dat is een flinke en omvangrijke klus en doen we niet allemaal tegelijk (dat hoeft ook niet), maar gefaseerd tussen nu en 2029.

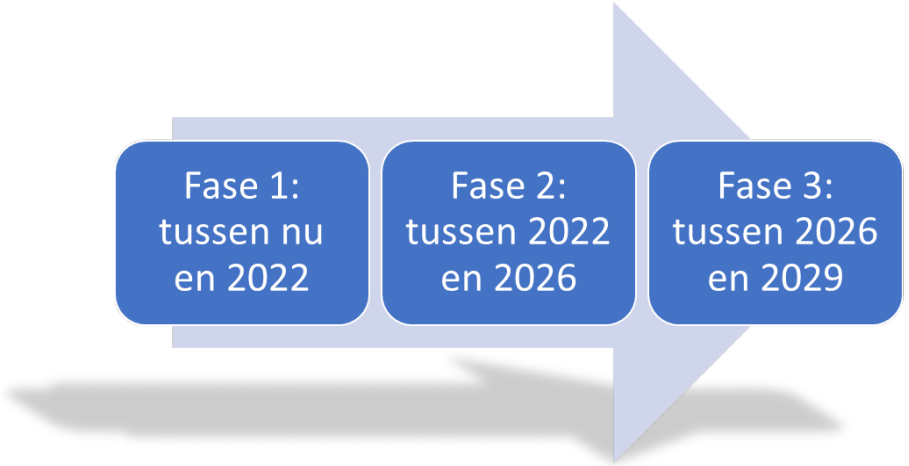
*Klik hier om naar toelichting te gaan



Hoe werken we naar het omgevingsplan toe?

We werken naar het omgevingsplan toe door een fasering aan te brengen in het werk:

- Transitie 1e fase: tussen nu en inwerkingtreding van de wet (2022). Focus ligt op de basis op orde brengen, werk met werk maken en vooral veel oefenen en uitzoeken. En zoveel mogelijk de ambtelijke organisatie, college en raad zelf te laten ervaren wat de Ow betekent voor het werk en bestuurlijke keuzes die nodig zijn, bijvoorbeeld over de regels uit de bruidsschat.
- Transitie 2e fase: tussen 2022 en 2026. Focus ligt op concreet vertalen van ambities naar regels en het verder vullen, opbouwen en inrichten van het omgevingsplan.
- Transitie 3e fase: tussen 2026-2029. Deze fase wordt verder ingevuld aan de hand van de dan bestaande samenstelling van college en raad.

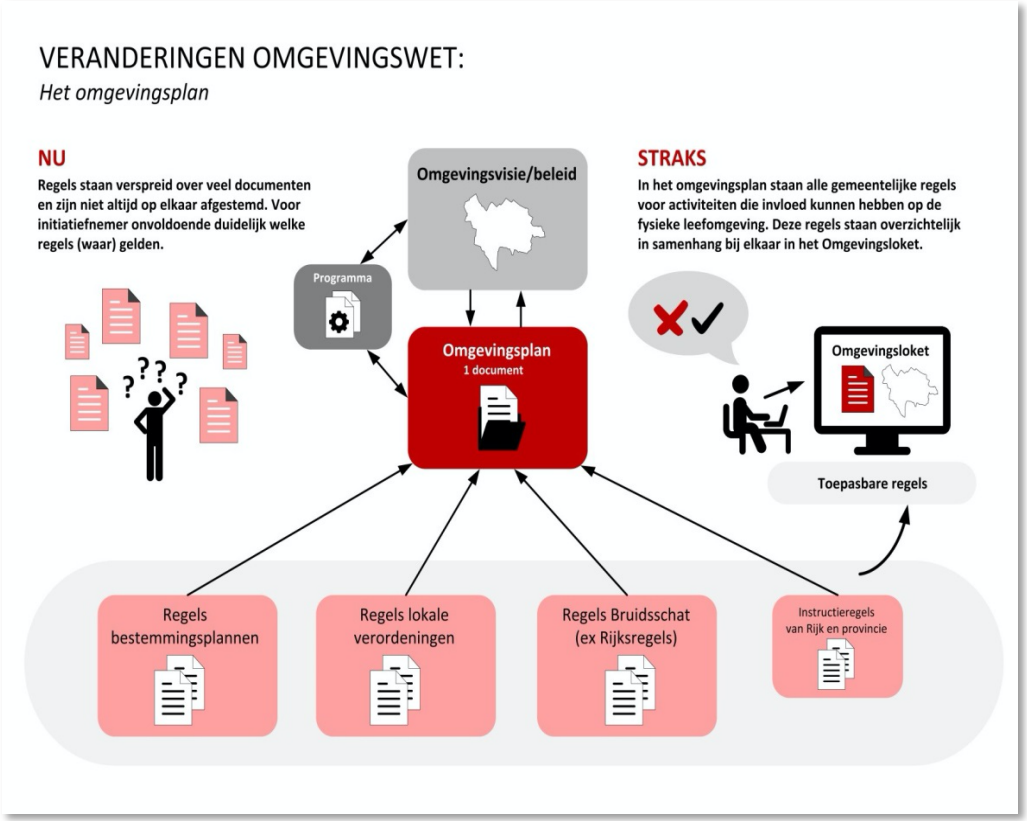


Transitie 1e fase – basis op orde tussen nu en de Ow

We zorgen er met onze aanpak voor dat regels in samenhang zijn met beleid en uitvoering en integraal worden opgenomen in het omgevingsplan. In de 1e fase* richten wij ons op:

- Het op orde brengen van de ruimtelijke regels (omzetten beheersverordeningen zoals Veldhuizen) én het vullen van het Algemene regelplan met gemeentebrede ruimtelijke regels én verbreden met regels uit lokale verordeningen.
- Het toepasbaar** maken van regels voor top-activiteiten (meest aangevraagde vergunningen) uit de lokale verordeningen.
- Het voorbereiden op de regels uit de bruidsschat, zodat we weten welke regels de raad kan overnemen, welke niet en waar aanscherping nodig is.
- Het voorbereiden op de instructieregels van Rijk en provincie, zodat we weten wat deze regels voor de gemeente betekenen.

*Klik hier om naar toelichting te gaan



Transitie 2e fase – Utrechtse ambities vanaf Ow - 2026

In deze 2e fase zorgen we ervoor dat:

- Het 1e omgevingsplan op de nieuwe manier wordt vastgesteld. Deze bestaat uit algemene (gemeentebrede) regels, regels uit de bruidsschat, regels over top-activiteiten en instructieregels.
- Gebiedsontwikkelingen door kunnen gaan. We denken na over welke regels hierbij van belang zijn en oefenen hier nu al mee (bijvoorbeeld Beurskwartier).
- Bestuurlijke ambities uit omgevingsvisie en coalitieakkoord, thematische - en gebiedsopgaven, raadsmoties en wettelijke taken (erfgoed, geluid, ondergrond, energie) worden vertaald naar concrete regels in het omgevingsplan.

Zodat we geleidelijk naar het definitieve omgevingsplan toewerken.







Transitie 3e fase – de puntjes op de i naar 2029 toe

In deze 3e fase die loopt van 2026 tot en met 2029:

- Is de basis van de regels op orde.
- Zijn regels beter vindbaar en begrijpelijk én digitaal raadpleegbaar.
- Zijn regels integraal afgewogen en in samenhang met beleid en uitvoering.
- Zijn bestuurlijke ambities meer en meer geborgd in het omgevingsplan.
- En gaan we gezamenlijk op weg naar 2029, zodat we alle (fysieke) regels in 1 omgevingsplan hebben staan.



Welk kader is nodig bij de transitie naar het omgevingsplan (1)?

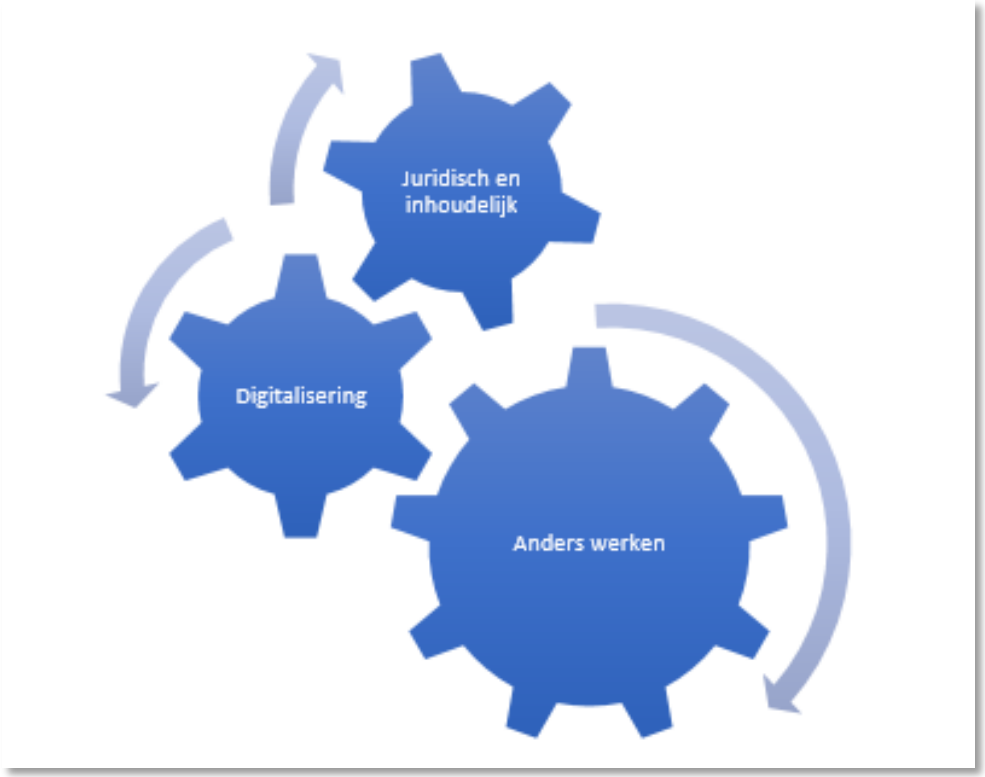
1. Stemt de raad in met de leidende principes voor het omgevingsplan?

De belangrijkste hoofdprincipes zijn:

- Regels maken ontwikkelingen mogelijk met behoud van de kwaliteiten en waarden van Utrecht.
- Over de regels participeren we en staan we in contact met de stad.
- Regels zijn voor iedereen begrijpelijk, duidelijk en digitaal vindbaar en raadpleegbaar.
- Regels vinden hun motivering in geldend beleid, zoals de Omgevingsvisie Utrecht.
- Regels zijn uitvoerbaar en handhaafbaar.
- Regels zijn verdedigbaar en uitlegbaar bij de rechter.

Deze zes hoofdprincipes voor het omgevingsplan zijn uitgewerkt in een onderverdeling* ‘juridisch inhoudelijk’, ‘digitalisering’ en ‘anders werken’.

*Klik hier om naar toelichting te gaan



Welk kader is nodig bij de transitie naar het omgevingsplan (2)?

2. Stemt de raad in met de wijze* waarop regels voor in het omgevingsplan worden opgenomen en afgewogen?

A. We sluiten bij het vertalen van onze Utrechtse ambities en doelen in regels voor in het omgevingsplan aan bij de indeling van de Omgevingsvisie Utrecht (Koers-thematisch beleid-gebiedsbeleid).

B. We nemen het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht** als uitgangspunt voor het Omgevingsplan Utrecht 2022 en de jaren daarna. Bij het opnemen van regels in het omgevingsplan stellen we de vragen***:

- Wat willen we regelen en waarom?
- Hoe wordt het geregeld (van niets regelen tot een verbod)?

De raad wordt in het najaar 2021 een eerste voorloper van het omgevingsplan Algemene regels Utrecht ter vaststelling voorgelegd.

*Klik hier om naar toelichting te gaan



Welk kader is nodig bij de transitie naar het omgevingsplan (3)?

3. Stemt de raad in met de uitgangspunten* voor participatie bij het omgevingsplan?

Participatie is onder de Ow een belangrijke pijler. De wet schrijft niet voor hoe participatie moet worden ingevuld. Voor het omgevingsplan sluiten we aan bij het Utrechtse participatiebeleid ‘Samen stad maken op de Utrechtse manier’ en de participatie- en inspraakverordening. Dit betekent op hoofdlijnen voor het omgevingsplan:

- We participeren over regels als daar een aanleiding voor is (bijvoorbeeld wijzigen van beleid of nieuw beleid).
- Als het Utrechts planproces (UPP) wordt gevolgd, dan vindt participatie daar plaats.
- Als er geen inhoudelijke wijziging is van regels bij het opnemen in het definitieve omgevingsplan, vindt geen participatie plaats.
- Cumulatie van participatie en inspraak vermijden we.

Kortom, we participeren over regels die er voor de stad echt toedoen.



*Klik hier om naar toelichting te gaan

Bijlage

Toelichting Pagina 2

*Waarom is een transitiestrategie voor het omgevingsplan nodig?

De transitiestrategie voor het omgevingsplan helpt de ambtelijke organisatie, college en raad in duiding en richting geven op welke wijze het omgevingsplan, tussen nu en eind 2029, wordt opgebouwd en gevuld, en wat hierbij nodig is. We vragen de raad om via het college het kader voor het omgevingsplan vast te stellen op de belangrijkste onderdelen:

1. Leidende principes;

2. Wijze van het opnemen en afwegen van regels;

3. Uitgangspunten voor participatie.

Deze onderdelen zijn (deels) nieuw voor ons allemaal, de ambtelijke organisatie, het college en de raad. Het belangrijkste dat anders wordt dan we nu gewend en gewoon zijn te doen, is het in samenhang brengen van beleid, regels en uitvoering. Dit vraagt een andere, integrale manier van werken met elkaar. Het omgevingsplan kan daarbij helpen, zowel in het sturen op samenhang in het fysieke domein als het maken van keuzes (wel of niets regelen en zo ja, op welke manier). We doen dit allemaal zodat de inwoners van en bedrijven en instellingen in onze stad snel weten wat kan en mag. Zodat initiatieven sneller doorgang kunnen vinden.

*Klik hier om terug naar pagina 2 te gaan

Bijlage

Toelichting Pagina 3

*De vier instrumenten uit de Ow zijn de omgevingsvisie, het omgevingsprogramma, het omgevingsplan en de omgevingsvergunning.

** De verbeterdoelen uit de Ow zijn: vergroten afwegingsruimte, inzicht in wat wel en niet kan, snellere besluitvorming en integrale benadering leefomgeving.

*Klik hier om terug naar pagina 3 te gaan

Toelichting Pagina 4

*De beleidscyclus uit de Omgevingswet bestaat uit vier kwarten namelijk omgevingsvisie, programma, omgevingsplan en omgevingsvergunning. In Utrecht hebben we handhaving en toezicht hierbij opgenomen. De ogen en de oren uit en in de stad heb je immers nodig bij visie- en planvorming.

*Klik hier om terug naar pagina 4 te gaan

Toelichting Pagina 5

*We zijn in Utrecht al langere tijd aan de slag met de bedoeling achter de Omgevingswet.

Al in 2013 gaf de raad het college de opdracht om het anders te gaan doen. De stad voelde volledig ‘dichtgeregeld’, de raad wilde flexibele bestemmingsplannen. Samen met de raad, projectontwikkelaars, initiatiefnemers zijn er intern werksessies gehouden. Daar is uitgekomen dat voor iedereen in één keer duidelijk moet zijn wat het beleid is, wat daarvan de bedoeling is en welke regels daaruit volgen.

Vervolgens werd het 2014 en werden de eerste contouren van de Omgevingswet duidelijk. Utrecht besloot om in te zetten op bestemmingsplannen die al een beetje lijken op een omgevingsplan. Daarnaast werd het beleid aangepakt: hoeveel beleidsnota’s, visies waren er allemaal en wat en hoe kon het minder? Dit alles heeft geleid tot de omgevingsvisie 1.0 die in juli 2017 door de raad is vastgesteld. Daarna is gewerkt aan een aantal omgevingsvisies voor de gebieden, zoals Vleuten-de Meern, Merwedekanaalzone en Beurskwartier. De raad is hier altijd nauw bij betrokken geweest, dat heeft erin geresulteerd dat voorafgaande aan de omgevingsvisie voor deelgebieden een nota van uitgangspunten wordt vastgesteld door de raad.

Op 5 december 2019 heeft de raad het plan van aanpak invoering Omgevingswet vastgesteld.

*Klik hier om terug naar pagina 5 te gaan

Bijlage

Toelichting Pagina 6

* We hebben in Utrecht ongeveer 150 bestemmingsplannen met elk zijn eigen regels en ongeveer 350 regels uit verordeningen en een veelvoud aan beleidsregels, aanwijzingsbesluiten etc.

*Klik hier om terug naar pagina 6 te gaan

Toelichting Pagina 7

*Het nieuwe Omgevingsloket bestaat straks vanaf de inwerkingtreding van de Ow uit: huidige ruimtelijkeplannen.nl (bestemmingsplannen, structuurvisies etc.), de Activiteitenbesluit Internet Module (AIM) - dit is waar je kan checken of voor een inrichting (straks milieubelastende activiteit) een melding nodig is of een vergunning - én het huidige Omgevingsloket Online (het OLO).

** Onze aanpak hierbij is dat we vragenbomen maken voor de meest aangevraagde vergunningen (top-activiteiten), denk aan het kappen van bomen. Deze vragenbomen helpen de inwoner om snel te checken of een vergunning nodig is. Deze kan direct worden aangevraagd.

De basis voor deze vragenbomen is de juridische regel die straks in het omgevingsplan staat. Het begrijpelijk maken van de juridische regel voor in een vragenboom, noemen we ‘toepasbaar maken’.

*Klik hier om terug naar pagina 7 te gaan

Bijlage

Toelichting Pagina 8

*Wat is nu dat omgevingsplan?

- Het omgevingsplan regelt “activiteiten” die de fysieke leefomgeving kunnen veranderen. In plaats van het bestemmingsplan met bv. een bestemming wonen waar je een huis mag bouwen, ligt in het omgevingsplan de nadruk op de activiteit, in dit voorbeeld: de activiteit bouwen. Activiteitgericht: we nemen activiteiten op in het plan en stellen daar een regel voor op. Een inwoner wil weten of hij bijv. een dakkapel mag bouwen, een boom mag kappen, een veranda mag slopen, een bedrijf mag starten, een oprit mag aanleggen etc. Dit zijn allemaal activiteiten. Een regel betekent niet dat je altijd een vergunning moet aanvragen. Er kan ook staan dat je een activiteit mag uitvoeren zonder dat een vergunning nodig is, of dat alleen een melding nodig is etc.

- Er komen geen regels over openbare orde en veiligheid; maar soms is het onderscheid moeilijk te maken, zoals bij regels over terrassen, evenementen, parkeren, prostitutie, etc.

- Er komen geen regels over de financiële huishouding van de gemeente in het omgevingsplan.

In het omgevingsplan staan straks alle regels uit bestemmingsplannen, regels uit lokale verordeningen (bijvoorbeeld de verordening op de houtopstand, de archeologieverordening en delen van de APV) en een aantal voormalige rijksregels, ‘de bruidsschat’ bij elkaar in 1 omgevingsplan.

**Wat is de bruidsschat?

Dit zijn de regels die het rijk niet meer gaat regelen en in het tijdelijke omgevingsplan terecht komen.

Het gaat dan om regels over horeca, recreatie en detailhandel, regels over lozingen, regels over geluid, bijvoorbeeld geluid op de gevel van een woonboot, geur en trillingen door bedrijven en regels op het gebied van bouwen, bijvoorbeeld bereikbaarheid van gebouwen voor hulpdiensten. Deze regels raken dus de thema’s gezondheid, energie, veiligheid.

Bij het overhevelen naar het nieuwe deel moet de gemeenteraad bepalen welke regels in het definitieve deel van het omgevingsplan worden meegenomen, welke worden overgenomen of welke regels kunnen worden geschrapt.

*Klik hier om terug naar pagina 8 te gaan

Bijlage

Toelichting Pagina 9

* Wat zijn instructieregels?

Het Rijk en de provincie kan respectievelijk in het Besluit kwaliteit leefomgeving en in de provinciale omgevingsverordening instructieregels opnemen die de gemeente in het omgevingsplan moet opnemen. Het kan gaan om bepaalde nationale en provinciale belangen waar bij gemeentelijke gebiedsontwikkelingen rekening moet worden gehouden.

*Klik hier om terug naar pagina 9 te gaan

Toelichting Pagina 11

* Uitleg van de infographic: deze staat voor (een deel) van de aanpak voor het omgevingsplan. Per onderdeel is een projectleider aangesteld. We inventariseren en analyseren welke regels straks op ons af komen. Om nu alvast een strategie daarop te hebben. Want we kunnen straks niet alle regels tegelijk in het definitieve omgevingsplan op gaan nemen. Daar komen ook regels uit wettelijke taken bij, denk aan ondergrond, erfgoed, geluid. En daarnaast hebben we in Utrecht ook eigen ambities (opgaven). Voor de periode na de inwerkingtreding van de wet zal een soortgelijke werkwijze nog nodig zijn en in stand moeten worden gehouden. Dit heeft te maken met de hoeveelheid regels die in één keer naar de gemeente toekomen en die Ow-proof in het omgevingsplan opgenomen moeten worden.

** Toepasbare regels zijn begrijpelijke vertalingen van juridische regels. Utrecht is zelf aan zet om haar juridische regels te vertalen naar toepasbare regels voor het Omgevingsloket. Zo kunnen initiatiefnemers met vragenbomen onderzoeken wat voor hen op een locatie in Utrecht van toepassing is. Door vragen te beantwoorden krijgen ze antwoord op vragen als:

Heb ik een vergunning nodig als ik een dakkapel wil plaatsen? Welke informatie moet ik aanleveren om een vergunning aan te vragen? Welke maatregelen moet ik nemen als ik een bepaalde activiteit wil uitvoeren?

Toepasbare regels dragen bij aan een betere (digitale) dienstverlening aan inwoners

*Klik hier om terug naar pagina 11 te gaan

Bijlage

Toelichting Pagina 14

*De hoofdprincipes zijn uitgewerkt in een onderverdeling ‘juridisch inhoudelijk’, ‘digitalisering’ en ‘anders werken’. Deze 3 radars zijn afhankelijk van elkaar en kunnen zonder elkaar niet draaien.

Juridisch inhoudelijk = de wet geeft ons een opdracht wat voor soort regels er in het omgevingsplan moeten landen

Digitalisering = het omgevingsplan wordt meer een digitaal raadpleegbaar product, meer dan het nu is en wordt gebruikt

Anders werken = dit ziet op een andere werkwijze, op een verandering van houding en gedrag. Ow wil ruimte geven aan initiatieven, we gaan van nee tenzij, naar ja mits. De wet gaat ook uit van integraliteit. Het is van belang met elkaar in gesprek te gaan wat deze begrippen betekenen voor de manier waarop we met elkaar werken, dan bedoelen we zowel de ambtelijke organisatie, onze stakeholders, ketenpartners, het bestuur als met de stad.

Lees verder op volgende pagina

Bijlage

Toelichting Pagina 14 Vervolg I

Juridisch inhoudelijk

1. We stellen algemene (gemeentebrede) regels op en gebruiken het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht als uitgangspunt voor het omgevingsplan 2022 en de jaren daarna. Dit algemene regelplan gaan we gefaseerd vullen met nieuwe algemene regels uit de bruidsschat, lokale verordeningen, bestemmingsplannen en instructieregels, soms per activiteit, per set aan activiteiten of per thema. Voor gebieden waar dat nodig is, worden gebiedsspecifieke regels opgesteld.

2. Het gemeentebrede deel van de regels in het omgevingsplan zijn actueel. Dit betekent dat we een actualisatie (wijziging) van de gemeentebrede regels in het omgevingsplan in procedure brengen als daartoe aanleiding is. Voor een ontwikkeling in een gebied zal vaker een wijziging van het omgevingsplan (met gebiedsspecifieke regels) nodig zijn.

3. Als beleid uit de omgevingsvisie wordt gewijzigd of geactualiseerd, zorgen we ervoor dat, indien nodig, een goede juridische borging in het omgevingsplan plaatsvindt.

4. We zorgen ervoor dat de regels in begrijpelijke taal zijn opgesteld. De lezer begrijpt wat er staat, eventueel met behoud van de wettelijke eisen (artikelvermelding).

5. We kunnen motiveren waarom we regels hebben voor een activiteit, gebied of thema. Dit moet bijvoorbeeld blijken uit de omgevingsvisie. Zo nodig wordt een regel afgeschaft. De regels moeten in die zin herleidbaar zijn tot de gemeentelijke doelen en ambities.

6. De regels in het omgevingsplan zijn flexibel waar dat nodig en mogelijk is, waarbij het inwonersperspectief als uitgangspunt wordt genomen. Dit betekent dat de regels zo duidelijk en concreet mogelijk zijn en we alleen waar nodig beleidsregels opstellen.

7. De regels zijn uitvoerbaar en handhaafbaar. Dit betekent dat er, als het nodig is, een vergunning voor een activiteit kan worden verleend of een melding wordt gedaan. En dat de activiteit ook te handhaven is als er ten onrechte geen vergunning is aangevraagd, melding is gedaan of er een andere reden is om tot handhaving over te gaan.

Lees verder op volgende pagina

Bijlage

Toelichting Pagina 14 Vervolg II

8. We zijn ons ervan bewust dat de wijze waarop we een regel opnemen (zie hierover meer in paragraaf 4.2) in verhouding staat tot de kosten en baten voor de uitvoering (handhaving en toezicht).

9. We geven invulling aan het beleidsneutraal omzetten van bestaande regels in het omgevingsplan door het inwonersperspectief centraal te stellen. Bij nieuwe regels is het niet altijd mogelijk om deze beleidsneutraal in het omgevingsplan op te nemen.

10. Bij een wijziging van het omgevingsplan moet een m.e.r.- of m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen worden waarin de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkelingen worden onderzocht. In een MER of m.e.r.-beoordeling worden mitigerende maatregelen voorgesteld om negatieve milieueffecten te mitigeren. We zorgen er voor dat mitigerende maatregelen worden geborgd in het omgevingsplan.

11. We nemen waar nodig en wenselijk milieunormen als regel op in het omgevingsplan om hiermee onze gemeentelijke ambities en opgaven beter te kunnen borgen.

12. We nemen waar dat nodig (doorwerking via het Besluit kwaliteit leefomgeving en provinciale omgevingsverordening) en wenselijk (Utrechtse ambities) is omgevingswaarden op in het omgevingsplan.

13. We nemen maatwerkregels op in het omgevingsplan, als dat nodig en wenselijk is voor de uitvoering en onderbouwen waarom maatwerk moet worden toegepast. Dit zijn regels in het omgevingsplan dat een vergunning onder bepaalde voorwaarden kan worden verleend.

14. We zorgen ervoor dat het kostenverhaal op een goede manier wordt geborgd in het omgevingsplan. We onderzoeken hierbij de mogelijkheden voor het opnemen van regels over bovenplanse kosten of het toepassen van bovenwijkse voorzieningen.

15. We zorgen voor een goede motivering over de economische uitvoerbaarheid (of haalbaarheid) bij een wijziging van het omgevingsplan.

16. We zorgen dat bij de wijziging van het omgevingsplan de juiste en benodigde onderzoeken worden uitgevoerd zodat duidelijk is dat de ontwikkeling niet evident onuitvoerbaar is. Eventuele andere onderzoeken kunnen naar de fase van de aanvraag voor een omgevingsvergunning worden verricht.

17. De regels zijn verdedigbaar en uitlegbaar bij de rechter en voldoen aan wet- en regelgeving en jurisprudentie.

Lees verder op volgende pagina

Bijlage

Toelichting Pagina 14 Vervolg III

Digitalisering

1. De regels uit het omgevingsplan en overige regelgeving (vergunningplichtig) zijn samenhangend, begrijpelijk en doorzoekbaar digitaal toegankelijk

2. De regels worden waar mogelijk toepasbaar gemaakt, dit betekent dat ze via een vragenboom in het Omgevingsloket raadpleegbaar zijn. Er kan als dit nodig is gelijk een vergunningaanvraag of melding worden gedaan.

3. De regelgeving wordt voorzien van annotaties, dat is onder andere het koppelen van regelgeving aan werkingsgebieden (de kaart) en activiteiten.

4. We maken meervoudig en slim gebruik van onze data (= onze digitale informatie zoals de omgevingsvisie en het omgevingsplan).

Anders werken

1. We werken goed met elkaar samen en wegen onze regels integraal af, stellen de regels in samenhang met beleid en uitvoering op en weten de inhoud te verbinden met de opgaven in de stad.

2. We werken effectief en efficiënt. Dit betekent dat we informatie delen met elkaar en blijven leren en ontwikkelen met elkaar.

3. Bij het opstellen van regels denken we vanuit de initiatiefnemer en werken daarom - zoveel als mogelijk – activiteitgericht. De Ow gaat immers over activiteiten die gevolgen hebben of kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving.

4. We participeren en staan in contact met de stad (daar waar nodig en nuttig) over de regels in het omgevingsplan. Dit geldt ook voor onze (interne) stakeholders en ketenpartners.

5. We zijn politiek en bestuurlijk sensitief bij het vertalen van initiatieven naar regels voor in het omgevingsplan.

6. Wij communiceren open en transparant over inhoud én proces bij het opstellen van regels. We zijn ons bewust van onze rol als opsteller van regels, we zijn resultaatgericht en nemen hierin initiatief.

7. We geven en vragen aan onze collega’s, ketenpartners en stakeholders feedback over onze regels en zorgen ervoor dat we ons zowel op inhoud als in onze werkwijze actief blijven ontwikkelen.

*Klik hier om terug naar pagina 14 te gaan

Bijlage

Toelichting Pagina 15

*De wijze waarop regels in het omgevingsplan worden opgenomen en afgewogen staat in de punten A en B.

**A. Om Utrechtse ambities en beleid juridisch goed te kunnen borgen, kan het nodig zijn om een regel in het omgevingsplan op te nemen. We sluiten bij het vertalen van onze ambities en beleid naar regels in het omgevingsplan aan bij de indeling van de Omgevingsvisie Utrecht. Dat betekent dat we zoveel als mogelijk gemeentebrede (of algemene) regels voor activiteiten hebben die gelden voor het gehele grondgebied van de gemeente Utrecht. Dit past het meeste bij 'de Koers' uit de Omgevingsvisie Utrecht. Deze regels noemen we 'Algemene regels Utrecht'.

Daarnaast hebben we, net als de indeling van de Omgevingsvisie Utrecht, regels voor thema's en voor de gebieden. Zowel regels voor thema's als voor de gebieden kunnen locatie(gebieds)specifiek zijn en zijn zoveel als mogelijk activiteitgericht (dit geldt overigens ook voor de gemeentebrede regels). Een voorbeeld: binnen het thema 'groen', kan een activiteit zijn 'het kappen van bomen' of binnen het thema 'natuur' kan een activiteit zijn 'diervriendelijk bouwen'. Beide activiteiten binnen het thema kunnen gemeentebreed van toepassing zijn.

Per gebied of thema kunnen vervolgens uitzonderingen van toepassing zijn. Het algemene kader is 'de Koers', per deelgebied kunnen andere (afwijkende) keuzes nodig zijn, die vervolgens in de omgevingsvisie voor het deelgebied (of het thematische deel) zijn onderbouwd.

Door de regels aan te laten sluiten bij de indeling van onze Omgevingsvisie Utrecht, kunnen we er beter voor zorgen dat onze ambities en doelen juridisch goed worden geborgd. En er vindt een betere en duidelijke samenhang plaats tussen beleid (de omgevingsvisie) en de regels (het omgevingsplan). Dit past ook in de beleidscyclus uit de Ow.

*** B. Het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht (later het omgevingsplan) nemen we al uitgangspunt voor het omgevingsplan 2022 en de jaren daarna. Dit plan kan worden gezien als het Utrechtse casco voor het omgevingsplan. Dit plan wordt in de komende jaren naar 2029 toe steeds verder gevuld en geoptimaliseerd.

Bij het opnemen van regels in het plan stellen we een aantal belangrijke vragen:

Wat willen we regelen (dit moet in beginsel uit de omgevingsvisie blijken of landelijke Europese wet- en regelgeving), en waarom: zijn het regels die gemeentebreed (en algemeen) gelden, zijn ze gericht op een thema of gelden deze voor één of meer gebieden (en is er dus een uitzondering op de algemene regel nodig)?

Hoe wordt het geregeld? Van niets regelen tot een verbod bepaalt de mate van overheidsregulering. Hiervoor gebruiken we de piramide. Hoe hoger in de piramide hoe meer de overheid regelt.
Met niets regelen wordt niet bedoeld dat alles kan. Er wordt mee bedoeld dat gevallen worden aangewezen die bijvoorbeeld vergunningsvrij zijn. Denk aan een dakkapel aan de achterzijde van de woning. Een inwoner kan in het Omgevingsloket checken wat er kan.

*Klik hier om terug naar pagina 15 te gaan

Bijlage

Toelichting Pagina 16

*Ons uitgangspunt is het Utrechtse participatiebeleid ‘Samen stad maken op de Utrechtse manier’ en de Utrechtse Participatie- en inspraakverordening.

De uitgangspunten voor participatie bij het omgevingsplan zijn als volgt uitgewerkt:

• We participeren over regels als daar een aanleiding voor is (bijvoorbeeld wijzigen van beleid of nieuw beleid).

Als de regels in het omgevingsplan worden aangepast, vindt participatie zoveel mogelijk plaats bij de aanleiding voor deze wijziging. Wordt bijvoorbeeld het groenbeleid uit de Omgevingsvisie Utrecht gewijzigd, dan vindt daarover participatie plaats. Daarbij wordt vooruitgekeken en aangegeven of het wijzigen van het beleid ook gevolgen heeft voor het aanpassen van de regels. Voor het opnemen van die gewijzigde regels in het omgevingsplan is het niet nodig (nogmaals) te participeren.

• Als het Utrechts planproces (UPP) wordt gevolgd, dan vindt participatie daar plaats.

Als het niet mogelijk is om aan te sluiten bij de participatie over zo’n ‘aanleiding’ waardoor regels worden aangepast, komen te vervallen of nieuw worden ingevoerd, wordt participatie over de betreffende regel(s) apart (bij een wijziging van het omgevingsplan) georganiseerd. Dat kan bijvoorbeeld nodig zijn bij een aanpassing van de regels op verzoek van een initiatiefnemer. Als daarvoor het Utrechts planproces (UPP) wordt gevolgd, vindt participatie in het kader daarvan al plaats.

• Als er geen inhoudelijke wijziging is van regels bij het opnemen in het definitieve omgevingsplan, vindt geen participatie plaats.

Over regels die zonder inhoudelijke wijzigingen van huidige bestemmingsplannen en lokale verordeningen overgaan naar het definitieve deel van het omgevingsplan, vindt geen participatie plaats. Dit zijn namelijk geen nieuwe regels, er vindt alleen een omzetting plaats van deze regels.

Als we regels uit de bruidsschat overnemen, participeren we niet. Deze regels zijn namelijk een voortzetting van de geldende, landelijke regels waar we in Utrecht niets aan wijzigen (het zijn immers geen nieuwe regels).

Als we regels uit de bruidsschat schrappen of wijzigen, omdat dit beter aansluit bij het Utrechtse geldende beleid, dan verwijzen we naar de participatie die voor het opstellen van het betreffende thematische of gebiedsbeleid in de Omgevingsvisie Utrecht heeft plaatsgevonden.

• Cumulatie van participatie en inspraak vermijden we.

Op grond van artikel 3 van de Utrechtse Participatie- en inspraakverordening proberen we cumulatie van participatie en inspraak te vermijden. Dat betekent bijvoorbeeld dat we bij het actualiseren van beleid de mogelijke gevolgen van dat beleid voor de regels al meenemen bij in de participatie.

Kortom, we participeren over regels die er voor de stad echt toe doen.

Naast participatie blijft de verplichte voorbereidingsprocedure uit de Algemene wet bestuursrecht op het omgevingsplan bestaan (afdeling 3.4 Awb). Dat betekent dat een wijziging van het omgevingsplan zes weken ter inzage ligt en iedereen zijn of haar zienswijze kan geven op die wijziging.

Door deze uitgangspunten voor participatie over het omgevingsplan te formuleren, doen we recht aan wat de Ow op dit onderdeel van ons vraagt. Tegelijkertijd voldoen we aan ons geldende Utrechtse participatiebeleid. En we zorgen ervoor dat we participeren over de regels die er voor de inwoners, bedrijven en instellingen van onze stad echt toedoen.

*Klik hier om terug naar pagina 16 te gaan

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1436
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	4 maart 2021
Agendapunt	7
Omschrijving	Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein
ID	1484
Behandelend ambtenaar	Carla Mesman
Telefoon	030-2864946
E-mail	c.mesman@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	West;Binnenstad
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Stationsgebied
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	19 januari 2021
Commissie Stad en Ruimte	28 januari 2021
Commissie Stad en Ruimte	**4 maart 2021**
Gemeenteraad	25 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein

Beleidsveld	Stationsgebied
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Carla Mesman
Kenmerk	8072905b
Vergaderdatum Raad	
Geheim	Ja, een bijlage

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de herstructurering van het Westplein, de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg (project Lombokplein) inclusief alle bijlagen vast te stellen.

2. De ongelijkvloerse kruising tussen fietsroute Leidseweg/Van Sijpesteijnkade en de stadsstraat als voorkeursvariant vast te stellen als uitgangspunt voor de verdere planvorming.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op de bijlage ‘Financiële haalbaarheid Lombokplein’ op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g Wet Openbaarheid van bestuur totdat het project is gerealiseerd, of zoveel eerder als het college de raad hierover (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren. De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadvergadering te bekrachtigen.
Geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen en om onevenredige benadeling van de gemeente, dan wel onevenredige bevoordeling van derden te voorkomen. In de bijlage zijn financiële uitgangspunten en gegevens over het project Lombokplein opgenomen. In het kader van toekomstige onderhandelingen over gronduitgifte en de aanbesteding van werkzaamheden in deze ontwikkeling dienen deze gegevens niet openbaar te worden gemaakt.

Samenvatting

Voorliggende Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE / FO) voor de herstructurering van het Westplein, de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg betreft een nadere uitwerking van de in eind 2017 vastgestelde Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein.
Het concept PvE/FO heeft ter inzage gelegen. De ingediende reacties hebben geleid tot kleine aanpassingen van het PvE/FO en zijn beantwoord in bijgaande Reactienota.
Voorgesteld wordt om bij de verdere planvorming een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer Leidseweg/Van Sijpesteijnkade en de stadsstraat als uitgangspunt te nemen.

Context

Aanleiding

Op 7 december 2017 heeft de raad de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein inclusief de 2e Actualisatie Aanvullende MilieuEffectRapportage (MER) vastgesteld. Ook werd besloten om te starten met het opstellen van een PvE/FO voor het ontwikkelgebied Lombokplein. De omgevingsvisie is het (ruimtelijke) kader voor verdere uitwerking in een Programma van Eisen (PvE) en Functioneel Ontwerp (FO) voor de openbare ruimte van onder andere het deelproject Lombokplein.

Bij vaststelling van de omgevingsvisie zijn 2 amendementen en 3 moties aangenomen ten behoeve van het deelproject Lombokplein. Bij de uitwerking van het PvE / FO zijn deze meegenomen: Het Amendement Lombokpark (A2017/68) is vooruitlopend op het nu ter vaststelling voorliggende PvE al uitgewerkt en vastgesteld in de gemeenteraad op 20 september 2018. Het amendement vroeg om een toevoeging van 50% meer groen ten koste van bebouwing. De aangepaste Omgevingsvisiekaart laat minder bebouwing en meer groen zien in de vorm van het Lombokpark en twee semi-openbare binnentuinen. Het Amendement Robuuste weg (A2017/67) en de Moties Ja! Nu echt vooruit op de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade (M2017/244) en Parkeervoorzieningen in ontwikkelgebied Lombokplein, nee bedankt! (M2017/242) zijn integraal uitgewerkt in het voorliggende PvE/FO. Ook de Motie Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241) is uitgewerkt, de resultaten zijn als bijlage bij het PvE/FO opgenomen.

Varianten fietsoversteek

Voor de fietsoversteek Verlengde Van Sijpesteijnkade zijn twee varianten uitgewerkt, conform de Motie M2017/244 Ja! Nu echt vooruit op de Leidseweg en Van Sijpesteijnkade. In het PvE/FO zijn beiden kruisingsvarianten uitgewerkt en de ruimtelijk en verkeerskundige verschillen toegelicht. In overleg met verschillende stakeholders (Fietsersbond, Klépierre/CMU, bewoners, eigenaar NH Hotel) is een rapportage opgesteld met alle voor- en nadelen. Uit dit proces is gebleken dat Fietsersbond en Klépierre/CMU een voorkeur hebben voor ongelijkvloerse variant (betere doorstroming). De bewoners en de eigenaar van het NH Hotel hebben juist voorkeur voor een gelijkvloerse kruising (passend bij centrum, meer ruimte voor groen en verblijf). Naar aanleiding van de inspraakreactie van de OLC zijn nog twee varianten van de gelijkvloerse kruising uitgewerkt en verkeerskundig gesimuleerd, de resultaten zijn als bijlage van het PvE/FO toegevoegd.

Afgestemd

Het product is afgestemd in het supervisieteam (welstand) Stationsgebied en in de BInG (Toetsingscommissie Beheer Inrichting Gebruik van de openbare ruimte). De Veiligheidsregio Utrecht (VRU) geeft aan in zijn algemeenheid meer voorkeur voor een 2x2 weg te hebben, in relatie tot de bereikbaarheid bij calamiteiten en het effect op de aanrijtijden, maar is positief over de oplossingen die gevonden zijn om een robuust ontwerp van de stadsstraat te maken.
Met Park Plaza worden afspraken gemaakt over een grondruil, omdat een deel van hun huidige parkeerplaats op de toekomstige locatie van de Leidse Rijn, oever en openbare pad ligt. Deze parkeerplekken kunnen verplaatst worden naar een locatie in eigendom van de gemeente in de kom van de HOV-baan.

Beoogd effect

Het project Lombokplein gaat over het herstellen en versterken van de bestaande identiteit van het gebied. Enerzijds door het doortrekken en herstellen van de Leidse Rijn, met daarlangs de doorgaande route voor langzaam verkeer. Anderzijds door het herstellen van het stedelijk weefsel: een prettig levendig stuk stad maken. Door het verbinden van Lombok met het centrum, maar ook het verbinden van beide zijden van het water. En door de huidige verkeersbundel te transformeren naar

een stadsstraat met goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, maar ook een robuuste weg die zorgt dat de binnenstad voldoende bereikbaar blijft voor autoverkeer. Het woningbouwprogramma voorziet in 45% sociaal, waarvan 10% onzelfstandige studentenwoningen, 35% midden categorie en 20% vrije sector, verdeeld over twee bouwblokken. De westzijde van het stationsgebied wordt dus getransformeerd van een industriële omgeving, met een grote ontsluitingsfunctie, naar een levendig centrum met woningen, kantoren, recreatie en uitgaan. Een stedelijke context met een gezonde en (economisch) aantrekkelijke omgeving. Er is een optimale mix gezocht tussen een bereikbare stad en een stad met ruimtelijke kwaliteit.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- **11 december 2003** *Raadsbesluit (raadsvoorstel 2003, nr. 277) inzake het Masterplan Stationsgebied.* De gemeenteraad stelt het Masterplan Stationsgebied vast.
- **4 november 2004** *Raadsbesluit (raadsvoorstel 2004, nr. 190) inzake vaststelling actualisatie MasterplanStationsgebied.*
- **14 december 2006** *Raadsbesluit (raadsvoorstel tot vaststelling van het Structuurplan)* (2006, nr.238);
- **9 juli 2015** *Raadsbesluit tot vaststelling van de toekomstvisie "Healthy Urban Boost"* incl. Amendement 2015/55.
- **29 september 2015** *Commissiebrief Aanpak 2e fase Stationsgebied (997)*
- **30 augustus 2016** *Raadsbrief Keuzedocumenten Nieuw Centrum (1612)*
- **1 november 2016** *Raadsbrief Duiding Stadsgesprek Het Nieuwe Centrum (1714)*
- **18 april 2017** *Raadsbrief Conceptomgevingsvisie en MER Beurskwartier en Lombokplein (1942)*
- **29 juni 2017** *Voorjaarsnota 2017*
- **3 oktober 2017** *Raadsbrief nadere toelichting geheime Financiële verkenning Lombokplein (2148)*
- **27 oktober 2017** *Raadsbrief Omgevingsvisie deelgebied Beurskwartier en Lombokplein (2194)*
- **4 december 2017** *Memo Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (4987421/1712041203-BJ); toezeggingen tijdens technische bijeenkomst 30 november jl. inclusief Presentatie Lombokplein: resultaten stresstest*
- **7 december 2017** *Raadsbesluit Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017/96)*
- 5 juli 2018 *Voorjaarsnota 2018*
- **6 juli 2018** *Memo Uitwerking Motie M2017/244 Ja! Nu echt vooruit op de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade*
- **17 september 2018** *Memo Aangepaste omgevingsvisiekaart Lombokplein*
- **20 september 2018** *Raadsbesluit Vaststelling aangepaste omgevingsvisiekaart Lombokplein*
- **19 december 2019** *Raadsbrief uitkomsten verkeersstudie Noordwest*
- **29 mei 2020** *Raadsbrief Vrijgave concept Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein*

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de herstructurering van het Westplein, de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg (project Lombokplein) inclusief alle bijlagen vast te stellen.
Argumenten	
1.1	Het Programma van Eisen is een uitwerking van de ambities en doelstellingen in de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein voor het plandeel Lombokplein.
	Het gebied van het Westplein en omgeving wordt hersteld en versterkt door het doortrekken en herstellen en bevaarbaar maken van de Leidse Rijn, met daarlangs de doorgaande route voor langzaam verkeer. Lombok wordt verbonden met het centrum, door de huidige verkeersbundel te transformeren naar een stadsstraat met goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, maar ook een robuuste weg die zorgt dat de binnenstad voldoende bereikbaar blijft voor autoverkeer. Er ontstaat een prettig levendig, groen en gezond stuk stad. De oorspronkelijke plangrens van het stationsgebied wordt hiermee uitgebreid met de Graadt van Roggenweg. De herinrichting van de Graadt van Roggenweg heeft tezamen met de herinrichting van

	het Westplein een doserende werking op het aantal auto's, zodat de verkeersinfrastructuur tijdig in overeenstemming wordt gebracht met de gewenste verkeerscapaciteit. In overeenstemming met de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het stedelijk mobiliteitsbeleid SRSRSB.
1.2	Het Programma van Eisen voorziet in circa 350/400 woningen in een gedifferentieerd programma met zowel sociale huur en middencategorie als (betaalbare) koop en/of beleggers huur, conform de Woonvisie en aanvullend programma.
	Het programma voorziet in 45% sociaal (waaronder een bijzonder woonconcept voor dragende en vragende bewoners en 10% onzelfstandige studentenwoningen), 35% midden categorie en 20% vrije sector, verdeeld over twee bouwblokken. Het percentage sociaal is hoger dan genoemd in de Omgevingsvisie, waarin werd uitgegaan van 20% sociaal exclusief studentenwoningen. De uitbreiding die het NH Hotel wil realiseren (60 kamers en restaurant) wordt mogelijk gemaakt; deze uitbreiding past binnen de geactualiseerde Hotelnota. Op een aantal plekken in de plinten is plek voor horeca, dienstverlening, een buurthuiskamer en creatieve bedrijfsruimte. Ook is er plek voor kleinschalige kantoorruimte en een ruimte reservering voor een mogelijke maatschappelijke en/of zorgvoorziening.
1.3	De ambitie voor een duurzame en gezonde verstedelijking is in dit plan vertaald in een op maat gemaakt mobiliteitsconcept met zo min mogelijk extra parkeerplaatsen.
	In lijn met de ontwikkeling van het parkeerbeleid, wordt in dit project onderbouwd dat nieuwe woningen kunnen worden gebouwd, zonder of met een beperkt aantal nieuwe parkeerplaatsen, in lijn met de Motie Parkeervoorzieningen in ontwikkelgebied Lombokplein nee bedankt! (M2017/242). Dit maatwerk is onderbouwd op basis van een pakket aan verschillende maatregelen, zoals bouwen voor doelgroepen met een lager autobezit (sociale huur/middenhuur), maximale inzet op het faciliteren van deelauto's en extra fietsparkeervoorzieningen en bezoekersparkeren op afstand. Op basis van bovenstaande zijn circa 60/65 parkeerplaatsen nodig voor het toekomstige programma, aanzienlijk minder dan het uitgangspunt in de Omgevingsvisie. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de beschikbare gebouwde parkeercapaciteit in de omgeving. In het vervolg wordt onderzocht in hoeverre dit aantal parkeerplaatsen nog verder kan worden verminderd, bijvoorbeeld door dubbelgebruik van parkeercapaciteit in de omgeving. De definitieve parkeeroplossing dient in het bestemmingsplan opgenomen te worden.
1.4	Het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voorziet in een stadsstraat van 2x1 rijstroken, met een afwikkelingscapaciteit van maximaal 17.000 voertuigen per etmaal ter verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.
	Voorliggend ontwerp voldoet aan het uitgangspunt van een 2x1 stadsstraat met 30 km/uur en een afwikkelingscapaciteit van maximaal 17.000 voertuigen per etmaal. De resultaten van de dynamische simulatie wijzen uit dat de afwikkeling in de (maatgevende) ochtendspits goed is, uitgaande van 500 voertuigen per uur per richting. Er ontstaan wachtrijen, maar de terugslag is beperkt.
1.5	Uit de verkeersstudie Noordwest volgt een scenario waarbij de intensiteit van 15.000 voertuigen per etmaal kan worden bereikt ter verbetering van de verblijfskwaliteit en leefbaarheid conform Motie Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241).
	In het kader van mobiliteitsplan SRSRSB is een studie gedaan naar de verkeerscirculatie in het noordwestelijke deel van de stad. Het doel van de studie was om in de lijn van het mobiliteitsbeleid het doorgaande verkeer door de stad zoveel mogelijk te beperken ten gunste van voldoende ruimte voor langzaam verkeer en verblijfskwaliteit in de verschillende projecten in het noordwesten van de stad, zoals het project Lombokplein. In deze studie wordt de Begrenzingsvariant voorgesteld. Door de inrichting van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement (Dynamisch Verkeersmanagement) kan, nadat deze maatregelen zijn gerealiseerd, op

	gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 voertuigen per etmaal worden bereikt. De knip Catharijnesingel levert een belangrijke bijdrage aan dit doel. Deze intensiteit is in lijn met de Motie Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241). Uiteraard kunnen er zich situaties voordoen, zoals pieken bij evenementen of hele drukke dagen, dat er meer dan 15.000 voertuigen rijden. De intensiteit van 17.000 voertuigen is te verwerken op deze piekmomenten. In andere scenario's uit de studie NW, die tot nog minder autoverkeer op het Westplein leiden, ontstaan grote problemen op netwerkniveau elders in de stad en op de Ring en zijn ook vanuit economisch perspectief niet haalbaar gebleken. Het voorkeursscenario van verkeersmaatregelen in Noordwest wordt als onderdeel van de actualisatie mobiliteitsplan SRSRSB in besluitvorming gebracht.
1.6	<u>De stadsstraat is robuust ontworpen, zodat bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is geborgd.</u>
	In het ontwerp is rekening gehouden met een overrijdbare middenberm, bredere langsparkeervakken en overrijdbare fietspaden/voetpaden voor nood- en hulpdiensten, in lijn met het Amendement Robuuste stadsstraat (A2017/67). Daarnaast kan door het toepassen van dynamisch verkeersmanagement de route van onverhoopt opstropend verkeer worden vrijgemaakt. Voor calamiteiten buiten het gebied kunnen nood- en hulpdiensten gebruik maken van de HOV-baan.
1.7	<u>Het Programma van Eisen komt tegemoet aan de ambities van gezonde, groene, duurzame verstedelijking.</u>
	Er wordt behoorlijk veel groen en water toegevoegd, doordat er zoveel mogelijk is ontworpen vanuit het principe "groen, tenzij….". De toename van groen ontstaat met name door de realisatie van een natuurvriendelijke oever van de Leidse Rijn, 200 extra bomen, hagen langs de trambaan, veel meer groene zones rondom nieuwe en bestaande bebouwing, twee (semi) openbare tuinen en het Lombokpark. Dit extra groen vergroot de ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteit van het bestaande stedelijk groen van Utrecht voor mensen, planten en dieren, draagt bij aan gezonde verstedelijking en klimaatadaptatie. Ook andere aspecten zoals energiezuinig en circulair ontwikkelen, stimuleren van bewegen en ontmoeten en gezonde mobiliteit zijn uitgewerkt.
1.8	<u>Stakeholders en belanghebbenden zijn overwegend positief.</u>
	De plannen worden over het algemeen positief ontvangen. Het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp zijn tijdens het ontwerpproces op een aantal punten aangescherpt op basis van ideeën en wensen van belanghebbenden. Bijvoorbeeld op de Graadt van Roggenweg (meer groen, fietsstraat met langsparkeren op deel van de Graadt van Roggenweg) en met betrekking tot het Lombokpark.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>De voorgestelde ontwikkeling heeft consequenties voor de doorstroming van de bussen op de Graadt van Roggenweg.</u>
	De reistijden op de Graadt van Roggenweg na herinrichting nemen iets toe, dit heeft een weerslag op de doorstroming van bussen. Met de Provincie is afgesproken dat samen onderzocht wordt op welke wijze de (stads)bussen zo snel mogelijk door het laatste stuk van de Graadt van Roggenweg kunnen bewegen, bijvoorbeeld door het inzetten van dynamisch verkeersmanagement maatregelen. Ook wordt onderzocht of de lijnvoering van de streekbussen via de Zuidradiaal (HOV baan Transwijk) kan gaan lopen. Indien niet gekomen wordt tot een oplossing, dan wordt het inpassen van een busstrook op de Graadt van Roggenweg alsnog onderzocht.
1.2	<u>De Van Sijpesteijnbrug is niet toegankelijk voor minder validen.</u>
	Het gehele plangebied is toegankelijk voor minder validen. Ook Park Plaza en De Stek zijn bereikbaar voor minder validen, maar niet via de toekomstige voetgangersbrug (Van Sijpesteijnbrug). Gezien de eisen aan doorvaarhoogte en de verschillen in hoogte van de beide kades kan deze brug alleen maar met traptreden uitgevoerd worden.

1.3	<u>De bevaarbare Leidse Rijn staat op gespannen voet met andere vormen van gebruik.</u>
	De roeiverenigingen maken zich zorgen dat het doortrekken van de Leidse Rijn zal leiden tot meer pleziervaart op het Merwedekanaal. De Van Sijpesteijntunnel is op het smalste deel bijna 14 meter breed. Te smal voor alle eisen op dit deel van de route. Er is daarom gekozen voor een indeling die uitgaat van iets meer breedte van het huidige fietspad, in aansluiting met fietspaden in de omgeving (4,5 meter) en een verbreding van het water naar 5,5 meter, zodat er voldoende ruimte is voor kleine rondvaartboten en vergroening van de wand in de tunnel. Dit is voor grote rondvaartboten te smal. In een deel van de tunnel wijkt de breedte van het trottoir af van de standaardeis van 3 meter, daar wordt het trottoir 2,6 meter. Verwacht wordt dat de toename van grotere (motor)boten beperkt zal zijn, mede gezien de lage doorvaarhoogte van de Muntbrug. In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin onderwerpen zoals het ligplaatsenbeleid, de doorvaarttijden, roeien, zwemmen, handhaving op het water een plek krijgen. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken.
1.4	<u>Inzet van mobiliteitsmanagement maatregelen behaalt weinig verkeersreductie op het Westplein.</u>
	Naar aanleiding van de Motie Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241) is onderzoek gedaan naar een mogelijke verkeersreductie middels een pakket van kosteneffectieve mobiliteitsmanagement maatregelen. De doelgroep blijkt heel diffuus, waardoor een zeer grote groep bereikt moet worden om een structurele verkeersreductie te bewerkstelligen. Daarbij hebben de strengere richtlijnen van de AVG tot gevolg dat de doelgroep lastiger te bereiken is en de in te zetten maatregelen minder effectief zullen zijn. De maximaal te behalen structurele verkeersreductie met inzet van mobiliteitsmanagement maatregelen is 250 tot 400 motorvoertuigen per etmaal. Derhalve stellen wij voor om eerst de effecten van de knip Catharijnesingel en het begrenzen op de Graadt van Roggenweg af te wachten. Daarnaast zal ten tijde van de werkzaamheden een rol zijn weggelegd voor mobiliteitsmanagement, omdat er dan geruime tijd sprake zal zijn van een verminderde capaciteit op de route. De ervaringen met mobiliteitsmanagement tijdens de werkzaamheden worden gebruikt om gericht te komen tot een verdere reductie. Tevens putten we ervaringen uit de nu lopende acties in het kader van de Korte Termijn Aanpak, zoals bijvoorbeeld de werkgevers/doelgroepen aanpak van Goedopweg en zijn we met werkgevers en publiekstrekkers in het Stationsgebied in gesprek over het duurzaam verminderen en spreiden van mobiliteit en anders reizen i.r.t. corona.
1.5	<u>De financiële dekking is nog niet rond en loopt nog niet in de pas met de fasering van het project.</u>
	De vaststelling van voorliggend PvE/FO is een mooie stap in de voortgang van het project. Uit de haalbaarheidsanalyse van deze gebiedsopgave blijkt dat het project sluit op een saldo van € 60,4 miljoen negatief op eindwaarde per 31/12/30. Uitgangspunt bij deze berekening is een start van de uitvoering in 2024. De financiële haalbaarheidsanalyse van het project is opgenomen als geheime bijlage. Om het tekort op het project te dekken zijn in de Voorjaarnota's 2017 en 2018 meerjarige tranches bestemd van € 3 miljoen structureel. En in de Programmabegroting 2021 stellen we voor om € 700.000 structureel hieraan toe te voegen. Ook zijn vanuit andere programma's bijdragen beschikbaar van in totaal € 6,8 miljoen. En de ongelijkvloerse kruising is financieel gedekt (€ 2,4 miljoen) onder voorbehoud van besluitvorming over de Programmabegroting 2021. Vanaf 2021 start de volgende planfase, namelijk het uitwerken van het project in een Voorlopig Ontwerp en een bestemmingsplan. Bij het in procedure brengen (vrijgeven voor inspraak) van het concept bestemmingsplan en daarna het vaststellen van het bestemmingsplan door de raad, moet de financiële haalbaarheid worden aangetoond. Er is meerjarige dekking beschikbaar, maar dit sluit in de tijd nog niet aan op de beoogde start van uitvoering en looptijd van het project. Om daadwerkelijk te kunnen starten met realisatie van het project moeten het inhoudelijke plan en de financiën op

	elkaar zijn afgestemd en moet de financiële dekking van het project rond zijn. Verschillende oplossingsrichtingen worden momenteel onderzocht. De financiële strategie wordt verder uitgewerkt in de aanloop naar de Voorjaarsnota 2021 en de planning van het project Lombokplein wordt daarop afgestemd. Eventuele inhoudelijke bijstelling van het plan wordt in het voorlopig ontwerp meegenomen, mits passend binnen de door de raad vastgestelde ambities in de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein. Voorstellen voor (extra) dekking en de benodigde voorfinancieringsopgave zullen bij de Voorjaarsnota onderdeel zijn van de integrale afweging.
Beslispunt	
2	De ongelijkvloerse kruising tussen fietsroute Leidseweg/Van Sijpesteijnkade en de stadsstraat als voorkeursvariant vast te stellen als uitgangspunt voor de verdere planvorming.
Argumenten	
2.1	<u>Doorstroming voor doorgaand fietsverkeer wordt hierin beter gefaciliteerd.</u>
	De ongelijkvloerse variant is op het gebied van fietscomfort voor de doorgaande fietser op de route Leidseweg – Van Sijpesteijnkade vice versa gunstiger, deze fietser kan ongehinderd, zonder wachttijd bij verkeerslichten, doorrijden. En heeft om deze reden de voorkeur van de Fietsersbond. Alleen bestemmings- fietsverkeer moet wachten voor het verkeerslicht op de kruising. De doorstroming van auto's is in beide varianten min of meer gelijk, mede omdat er op maaiveld op deze locatie sprake is van relatief veel overstekende fietsers, bijvoorbeeld van/naar de Jaarbeurspleinstalling en van/naar de Daalsetunnel.
2.2	<u>De ongelijkvloerse kruising faciliteert de groei van fietsverkeer.</u>
	De kruising is een van de grote barrières op de fietsroute tussen Leidsche Rijn/Utrecht West en de Binnenstad (de Stadscorridor uit het Masterplan Stationsgebied in de rol van verbinden, herstellen en betekenis geven). Een ongelijkvloerse kruising voor dit fietsverkeer slecht deze barrière en maakt groei op deze route mogelijk. In het kader van de actualisatie van SRSRSB moet onderzocht worden of zo'n groei elders kan worden opgevangen. Naar aanleiding van een inspraakreactie zijn nog twee varianten van de gelijkvloerse kruising uitgewerkt en verkeerskundig doorgerekend. De resultaten, bijgevoegd als bijlage van het PvE/FO, bevestigen dat ook deze varianten van de gelijkvloerse kruising de groei niet kunnen opvangen.
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	<u>De ongelijkvloerse kruising heeft minder plek voor groen en verblijfsruimte dan in de gelijkvloerse variant.</u>
	Het ruimtegebruik van de ongelijkvloerse variant is zeer groot. Hierdoor is er minder ruimte beschikbaar op het trottoir en kan er geen groen of bijvoorbeeld gevelterras ingepast worden. Dit kan negatieve effecten hebben op de ontwikkeling van plintfuncties in de gebouwen. De ongelijkvloerse kruising heeft om deze redenen niet de voorkeur van de OLC en de eigenaar van het NH Hotel.
2.2	<u>De ongelijkvloerse kruising zorgt voor een zwaardere belasting van de binnenstadsas dan de gelijkvloerse variant.</u>
	Bij een ongelijkvloerse kruising wordt een praktisch ongelimiteerde hoeveelheid fietsverkeer richting binnenstadsas gestuurd. Ambitie is om de binnenstadsas te ontlasten van extra doorgaand fietsverkeer. Door het bieden van meer alternatieve routes kan het fietsverkeer meer worden gespreid, zoals bijvoorbeeld de route via de beoogde fietstunnel ter hoogte van Nicolaas Beetsstraat en de route via de Daalsetunnel (om de noord).

Financiën
Het realiseren van de onderdoorgang voor de doorgaande fietsers kost circa € 2,4 miljoen extra, inclusief plan- en vatkosten. De besluitvorming over de financiële inpassing van de ongelijkvloerse kruising is opgenomen in de Programmabegroting 2021 als onderdeel van het investeringspakket binnen de bredere corona aanpak, gericht op de ontwikkeling van mobiliteitstransitie.
Zie voor specificatie en verdere financiering de geheime bijlage.

Vervolg
Het PvE is het kader voor het op te stellen bestemmingsplan, deze kan in 2021 in procedure gebracht worden, mits er zicht is op een sluitende financiële dekking. Na vaststelling van het PvE/FO wordt ook het Voorlopig Ontwerp uitgewerkt.
Een uitvoeringsfasering en BLVC paragraaf is onderdeel hiervan. Ook in deze fase worden diverse belanghebbenden geïnformeerd en waar mogelijk geconsulteerd.

Participatie
Diverse belanghebbenden zijn betrokken en geconsulteerd tijdens het opstellen van het PvE/FO, zoals bewoners (waaronder de Ontwikkelgroep Lombok Centraal), ondernemers en gebouweigenaren in de omgeving (waaronder Klépierre en CMU), de Provincie Utrecht, Qbuzz, Veiligheidsregio Utrecht, woningcorporaties, de Fietsersbond, het Solgu (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht Onbeperkt), etc.
Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de verschillende belangen van alle betrokken partijen is gekozen voor een participatieaanpak op maat. Voor het mobiliteitsvraagstuk is intensief samengewerkt met partijen zoals de Provincie en Q-buzz. Er zijn diverse informatiebijeenkomsten, inlopen en werksessies georganiseerd om betrokkenen te informeren, ideeën uit te wisselen en informatie op te halen. Meestal vonden deze bijeenkomsten in het stadskantoor plaats, maar soms ook op locatie, zoals in de portiek van het appartementengebouw Leidse Poort en het buurtkantoor van Mitros, dus zo dicht mogelijk bij de doelgroep in de buurt.
Het niveau van participatie in deze fase van de planontwikkeling is voor de meeste plandelen bepaald op de niveaus 1 (informeren) en 2 (raadplegen).
In het ontwerp van het Lombokpark is op diverse punten de inbreng van omwonenden terug te zien. Ook het ontwerp voor de Graadt van Roggenweg is als gevolg van participatie op een aantal punten aangepast en sluit hierdoor beter aan bij de wensen van de direct omwonenden en andere belanghebbenden.

Het concept PvE/FO heeft in de periode 29 mei t/m 5 juli 2020 ter inzage gelegen. Er zijn 63 reacties ingediend. In een deel van de reacties wordt positief gereageerd op de toevoeging van groen en water, ruimte voor voetgangers, toevoeging van relatief veel sociale en goedkope woningen en de verbetering van de leefbaarheid. Ook zijn er reacties waarin zorgen worden geuit over de bereikbaarheid van kantoren in het gebied, het verdwijnen van parkeerplekken langs de Graadt van Roggenweg en verwachtte overlast van het toenemen van recreatie op de Leidse Rijn.
Een deel van de reacties zijn van bewoners van de Vleutenseweg die pleiten om ook de Vleutenseweg 30 km/uur te maken. Naar aanleiding van de reacties is het PvE/FO op een aantal aspecten tekstueel aangepast, dit betreffen geen grote inhoudelijke wijzigingen maar zijn vooral toelichtend van aard. Ook is het PvE/FO inhoudelijk aangepast; de geplande locatie voor afvalcontainers bij de entree van Lombok is verplaatst naar de Verlengde Damstraat.

Communicatie
Communicatie over het besluit gebeurt via een digitale nieuwsbrief en de website (www.utrecht.nl/lombokplein). Alle indieners van een reactie krijgen persoonlijk bericht. Tevens wordt de Reactienota op de website geplaatst.
Vanwege het coronavirus werkt het projectteam niet of weinig in het stadslab op de 5e etage van het stadskantoor waar belangstellenden altijd welkom zijn. In deze periode is het projectteam in ieder geval bereikbaar via e-mail en telefoon om een nadere toelichting op het PvE/FO of het vervolgproces te geven.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Herstructurering Westplein, de Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg, inclusief plankaart Functioneel Ontwerp, bijlagenboek en

profielenboek
- Geheim: Financiële haalbaarheid Lombokplein

Bijlagen informatief
- Reactienota PvE/FO Lombokplein

Lombokplein

Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg

september 2020



Reactienota PvE/FO

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

In opdracht van

College van B&W

Internet

www.utrecht.nl/lombokplein

Informatie

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Projectmanagement Ruimte

lombokplein@utrecht.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Context 4
1.2 Participatieproces 4
1.3 Samenvatting reacties 4
1.4 Wijzigingen ten opzichte van het concept PvE/FO 5
1.5 Vervolgstappen 6
1.6 Leeswijzer 6
2 Beantwoording reacties 7
2.1 Algemeen 7
2.2 Autoverkeer en bereikbaarheid 9
2.3 Gebruik en beheer openbare ruimte 22
2.4 Graadt van Roggenweg 24
2.5 Groen 30
2.6 Kruising fietsroute Leidseweg met stadsstraat 33
2.7 Langzaam verkeer 37
2.8 Leidse Rijn 50
2.9 Leidseweg 57
2.10 Openbaar Vervoer 60
2.11 Vleutenseweg 62
2.12 Wonen en voorzieningen 68

1 Inleiding

1.1 Context

Het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein betreft de herstructurering van het Westplein, de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg. Het is een integraal plan waarin de randvoorwaarden, eisen en uitgangspunten voor de gewenste ontwikkeling van het project zijn vastgelegd. Het westelijk deel van het stationsgebied wordt onderdeel van het centrum, een uitbreiding van de binnenstad. Dit nieuwe deel van het centrum wordt een toonbeeld van een gezonde, duurzame en levendige stad waar voor iedereen plaats is om te wonen, werken en verblijven. Belangrijk is dat het plangebied naadloos verbonden is met de stad als totaal. En ook dat Lombok weer goed wordt verbonden met de omliggende buurten. Om deze belofte waar te maken zijn forse ruimtelijke ingrepen noodzakelijk. De Leidse Rijn wordt hersteld, bevaarbaar gemaakt en voorzien van drie nieuwe bruggen. De fietsroute langs het water wordt doorgetrokken. De Graadt van Roggenweg wordt verlegd om het NH Hotel heen en samen met het Westplein omgevormd tot een gewone stadsstraat. En ook de realisatie van circa 350 woningen en voorzieningen is onderdeel van het project.

1.2 Participatieproces

Het concept PvE/FO is opgesteld met input van omwonenden en andere belanghebbenden. Het concept IPvE/FO heeft van 29 mei tot en met 5 juli 2020 ter inzage gelegen. Een samenvatting van het PvE/FO is in een korte film en een beknopte folder op de website toegelicht. Vanwege de corona pandemie zijn er geen fysieke bijeenkomsten geweest tijdens de reactietermijn. Circa 60 bewoners, ondernemers en belangenorganisaties hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om tijdens de reactieperiode op de plannen te reageren. Alle reacties zijn, voorzien van een antwoord, opgenomen in deze reactienota.

1.3 Samenvatting reacties

In totaal zijn 63 reacties ingezonden via het reactieformulier op de website of via de mail. Sommige reacties gaan over meerdere onderwerpen van het plan.

- Er zijn circa 14 reacties ingediend met betrekking tot autoverkeer en bereikbaarheid, waarvan 5 positief over de stadsstraat met 2x1 rijstrook en het reduceren van het aantal auto’s tot 15.000 per dag. Drie indieners vinden deze ambities eigenlijk nog te laag. De overige reacties betreffen zorgen over verslechtering van de bereikbaarheid.
- Er zijn circa 6 reacties ingediend met zorgen over het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Er is een wens geuit om de semi openbare tuinen geheel openbaar te maken. En er zijn zorgen gedeeld om de uitstraling van de entree van Lombok door onder andere de daar gesitueerde afvalcontainers.
- Circa 6 bewoners van de Graadt van Roggenweg en omgeving hebben een reactie ingediend. Men maakt zich zorgen dat de ventweg verdwijnt en daarmee de bereikbaarheid van de woningen slechter wordt. Men is het niet eens dat er minder parkeerplekken terug komen en men vreest dat er te weinig afvalcontainers zijn ingepast. Terecht is opgemerkt dat bestaande fietsklemmen bij tramhalte en portieken niet zijn ingepast.
- Van de circa 6 reacties met betrekking tot groen is een deel positief over het aandeel groen in het plan en het vergroenen van de oevers van de Leidse Rijn. Een deel vraagt zich af of het wel echt zo groen gaat worden en of er niet teveel druk op het groen wordt gelegd door andere functies.
- Er zijn 5 reacties binnengekomen over de kruising tussen de fietsroute en de stadsstraat, 3 reacties zijn voor een ongelijkvloerse kruising en en 2 voor een gelijkvloerse kruising. Er is een idee geopperd om de hoeveelheid fiets infra van de ongelijkvloerse variant, gelijkvloers in te passen, zodat er geen onderdoorgang nodig is.
- Er wordt in 2 reacties aandacht gevestigd op de noodzaak van het inzetten op alternatieve fietsroutes om de binnenstad heen en in 1 reactie wordt gepleit voor een verbreding van de fietspaden.
- In 1 reactie wordt gepleit voor meer ongeregelde fietsoversteken, terwijl een andere reactie dit onwenselijk vindt.
- Met betrekking tot het doortrekken van de Leidse Rijn zijn 9 reacties ingediend. Men maakt zich zorgen over de veiligheid op het water, (geluids)overlast en dergelijke als gevolg van de toenemende vaarbewegingen. Daartegenover is er ook een reactie van een bewoner die juist pleit voor meer aanlegplekken.
- Er zijn 5 reacties over de Leidseweg; men is het met name niet eens met het omdraaien van de rijrichting (in relatie tot inparkeren) en het kaartje met rijrichtingen blijkt onduidelijk.
- In 2 reacties worden zorgen geuit over de doorstroming van de bussen op de Graadt van Roggenweg.
- 15 bewoners van de Vleutenseweg hebben een reactie ingediend. Zij maken zich zorgen over de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Vleutenseweg en hebben verzoek ingediend om de Vleutenseweg ook 30 km te maken.

1.4 Wijzigingen ten opzichte van het concept PvE/FO

Een aantal reacties op het concept PvE/FO hebben geleid tot aanpassingen. Deze aanpassing worden verwerkt in het definitieve PvE/FO.

- Op pagina 25 staat dat bestaande structuren worden aangesloten op de nieuwe routes, zodat een fijnmazig en herkenbaar netwerk ontstaat. Dit geldt ook voor de Cremerstraat; derhalve is de Cremerstraat toegevoegd aan de opsomming.
- De afvalcontainers die op de hoek Leidsekade/Damstraat zijn gesitueerd zijn verplaatst naar een andere locatie in de Verlengde Damstraat. Dit is aangepast op pagina 37 en 123 en in de FO plankaart.
- Het kaartje met langzaamverkeer routes door het gebied op pagina 38 is verduidelijkt, zodat de verschillende voetgangersroutes beter inzichtelijk zijn.
- Op het kaartje op pagina 39 is de Croeselaan ten onrechte niet aangeduid als ‘Combinatie fiets-auto’ tot aan de entree voor autoverkeer van de kantoren. Dit is aangepast.
- Op pagina 39 is de norm voor de breedte van fietspaden duidelijker opgenomen op basis van te verwachten intensiteiten.
- Het kaartje met rijrichtingen van autoverkeer op pagina 40 is aangepast, er zat een fout in ter hoogte van de Leidseweg.
- Op pagina 41 is toegevoegd dat verkeersveiligheid een criterium is bij de beoordeling van de afweging om taxi’s wel of niet toe te staan in de Leidseveertunnel.
- Op pagina 41 is de verwijzing naar het ‘Technisch programma van eisen Tramvervoersysteem_21 Dec 2017’ toegevoegd.
- Op pagina 45 is een verwijzing opgenomen naar de op te stellen Watervisie. Deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin onderwerpen zoals het ligplaatsenbeleid, de doorvaarttijden, roeien, zwemmen, handhaving op het water een plek krijgen.
- Op pagina 54 is toegevoegd dat de vlaggen, of een alternatief, worden ingepast in het ontwerp in overleg met de winkeliersvereniging Lombok.
- Op pagina 56 is toegevoegd dat er geen groenvoorzieningen op particulier terrein gerealiseerd worden zonder overleg en toestemming van betrokken eigenaren.
- Op pagina’s 57, 59, 112 en 114 en op de FO plankaart is toegevoegd dat de huidige fietsklemmen op de Graadt van Roggenweg bij de tramhalte en portieken worden ingepast.
- Op pagina 85 staan op de tekening de huidige en toekomstige bruggen. De rijrichting op de huidige bruggen is niet correct weergegeven; dit is aangepast.
- Op pagina 86 staat de doorvaarthoogte van bruggen genoemd. Hieraan is toegevoegd dat dit van toepassing is bij een waterpeil NAP +0,60 meter. Ook zijn de doorvaarthoogtes opgenomen in het profielenboek.
- Op pagina 105 wordt explicieter vermeld dat aan de zijde van Lombok, bij het Lombokpark, een voorziening kan komen om kleine bootjes, zoals kano's, aan te meren en in en uit het water te halen.
- Op pagina 106 is toegevoegd dat wanneer bij de uitwerking blijkt dat er minder ruimte nodig is voor de constructie van de keerwand in de Van Sijpesteijntunnel, dit ten goede kan komen aan het fietspad en/of voetpad.
- Op pagina’s 114, 116 en 119 zijn de argumenten waarom wordt afgeweken van de uitgangspunten voor de breedte van fietspaden explicieter toegelicht.
- Naar aanleding van een inspraakreactie over de kruising tussen de fietsroute Leidseweg en de stadsstraat hebben we twee andere varianten van de gelijkvloerse kruising uitgewerkt en laten simuleren. De resultaten zijn toegevoegd in Bijlage 6a van het definitieve PvE/FO.

Daarnaast worden de volgende ambtelijke wijzingen meegenomen in de definitieve versie.

- De planning van de besluitvorming over de Parkeervisie vindt plaats eind 2020 ipv medio 2020; dit is aangepast op pagina 29.
- De tekst over de verkeersstudie Noordwest op pagina 30 is geactualiseerd.
- De tekst over afvalinzameling op pagina 37 is geactualiseerd. Het gebruik van perscontainers leidt tot andere aantallen.
- Op pagina 116 stond de breedte van de fietspaden langs de Kanonstraat niet correct vermeld, dit is 3,5 meter ipv 4 meter.
- Op pagina 86 is toegevoegd dat het huidige kunstwerk ‘Het Verkeer’, dat nu op de kop van de Leidse Rijn staat, weer wordt ingepast in de omgeving van de Damstraatbrug.
- De planning in paragraaf 10.2 is geactualiseerd.
- In de simulaties bij het concept FO voor de analyse van de doorstroming van fietsverkeer werd nog uitgegaan van een 1 richtingenfietspad langs de Kanonstraat. Dit fietspad is na het uitvoeren van de simulaties nog vervangen door een tweerichtingen fietspad. Ten behoeve van het definitieve PvE/FO zijn de simulaties

geactualiseerd. Ook zijn simulaties uitgevierd met een groei van het fietsverkeer van 20%. In Bijlage 6a zijn de resultaten opgenomen.
- De rijbaanbreedte op de Damstraatbrug is van 4,50 meter naar 4,10 meter aangepast in afstemming met de rijbaanbreedte in de plannen voor de Damstraat-zuid, als onderdeel van het project Herinrichting Kanaalstraat – Damstraat. Dit is aangepast in het Profielenboek.

Ook hebben een aantal indieners gevraagd om nader onderzoek of afstemming. In de volgende fase van planontwikkeling (VO fase), worden deze punten opgepakt:
- Het verkeersontwerp van de aansluiting van de parkeerterreinen van Hojel CityCentre op de Croeselaan en op de Graadt van Roggenweg wordt in samenwerking met de eigenaren/huurders verder uitgewerkt.
- Bij de verdere uitwerking wordt de voorrangssituatie van de fietsroute vanaf de Graadt van Roggenweg naar het Beurskwartier ten opzichte van het kruisende verkeer nogmaals beschouwd.
- In de vervolgfase wordt de mogelijkheid van medegebruik van parkeerplaatsen in de omgeving verder onderzocht. Ook onderzoeken we in de volgende fase de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen aan te leggen.
- We onderzoeken de mogelijkheid van het reduceren van het aantal rijstroken in de Daalsetunnel.
- De vlaggen van winkeliersvereniging Lombok (of een alternatief) worden in overleg met de winkeliersvereniging ingepast in het ontwerp.
- In de VO-fase (of daarna) wordt de dan aanwezige parkeerdruk op de Graadt van Roggenweg door bewoners bekeken en gecheckt aan de uitgangspunten.
- De precieze invulling van de groene stroken op het trottoir van de Graadt van Roggenweg wordt in de volgende fase uitgewerkt. Bewoners worden hierbij betrokken.
- De exacte locatie van de containers langs de Graadt van Roggenweg kan in de volgende fase in afstemming met bewoners worden geoptimaliseerd.
- Bij het verder uitwerken van de oversteek voor voetgangers over de Van Sijpesteijnkade ter hoogte van de Sijpesteijnbrug wordt onderzocht om een oversteek-voorziening in te passen.
- Bij het verder uitwerken van de openbare ruimte wordt onderzocht of de breedte van de fietspaden geoptimaliseerd kan worden.
- De noodzaak van een snelheidsremmende constructie ten oosten van de Muntbrug in de Leidse Rijn wordt onderzocht in afstemming met het gebruikers overleg MWK.
- In de volgende fase maken we een uitgewerkt ontwerp van de inritconstructie ter plekke van de Nieuwe Hagelstraat, waarbij we aandacht besteden aan het comfort.
- Met de Provincie is al tijdens het opstellen van het PvE/FO afgesproken dat in een volgende planfase samen onderzocht wordt op welke wijze de (stads)bussen zo snel mogelijk door het laatste stuk van de Graadt van Roggenweg kunnen bewegen, welke type bomen langs de trambaan geplaatst kunnen worden en dat de kruising van de HOV baan bij Park Plaza gezamenlijk wordt uitgewerkt.

1.5 Vervolgstappen

Deze reactienota wordt samen met het definitieve PvE/FO aangeboden aan de gemeenteraad. Het definitieve PvE/FO is het kader voor het op te stellen bestemmingsplan. Voordat het bestemmingsplan in procedure gebracht kan worden zal de economische uitvoerbaarheid aangetoond moeten zijn. Op dit moment is de dekking van het project nog niet volledig geregeld. Dus de hier beschreven planning is onder voorbehoud.
Tegelijk met het opstellen van het bestemmingsplan – in 2021 – worden de plannen voor de herinrichting van de wegen en openbare ruimte verder uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp. Gedurende dit ontwerpproces worden belanghebbenden weer betrokken.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze reactienota zijn alle reacties genummerd en gesorteerd per onderwerp en/of deelgebied, waarbij reacties in sommige gevallen uitgesplitst zijn over verschillende onderwerpen.
Onderwerpen/deelgebieden (in alfabethische volgorde):
- Algemeen
- Autoverkeer en bereikbaarheid
- Gebruik en beheer openbare ruimte
- Graadt van Roggenweg
- Groen
- Kruising fietsroute Leidseweg met stadsstraat
- Langzaam verkeer
- Leidse Rijn
- Leidseweg
- Openbaar Vervoer
- Vleutenseweg
- Wonen en voorzieningen

In de eerste kolom staan de nummers van de binnengekomen reacties. In de tweede kolom staan de ingediende reacties. In de derde kolom staat de gemeentelijke beantwoording op de reacties.

2 Beantwoording reacties

2.1 Algemeen

	Reactie belangstellenden op concept PvE/FO	Antwoord
4	Super plan! Ben benieuwd of jullie het kunnen: - Praten is leuk - Dromen is leuk. - Doen niet.	Dank voor uw reactie.
7	Als inwoner van Lombok ben ik heel blij met deze plannen. Ik denk dat ze een grote verbetering van de openbare ruimte en van de leefbaarheid in de wijk tot gevolg hebben.	Dank voor uw positieve reactie.
8	Hoewel ik geen direct belanghebbende meer ben, volg ik de ontwikkelingen rondom Lombokplein vanuit interesse. Bij het doornemen van de recent gepubliceerde documentatie, valt mij op hoe helder de veranderingen zijn weergegeven en gecommuniceerd. Een compliment lijkt me daarom op zijn plek! Succes met de verdere uitwerking en verwerken van de ongetwijfeld vele (kritische) reacties.	Dank voor uw positieve reactie.
9	Verder vind ik het een mooi en creatief plan, en ik kijk uit naar de ontwerpen van de nog te bebouwen bouwblokken, hopelijk worden daar mooie blokken gerealiseerd!	Dank voor uw positieve reactie.
25	Oké en welke voor het volk onzichtbare aanpassingen gaan jullie in het gebied toebrengen? We weten natuurlijk ook wel dat in een tijd als deze elke beweging van elke persoon en voertuig gevolgd moet worden dus welke software matige aanpassingen gaan jullie verrichten in her gebied?	Er is geen sprake van software matige aanpassingen, privacy staat hoog in vaandel bij de gemeente Utrecht. Uitzonderingen zijn de verkeerslichten, met de verkeerslichten kan het aantal passerende voertuigen anoniem worden gemeten, dus geen opslag van kentekens.
37	Ziet er goed uit! Ik kijk ernaar uit.	Dank voor uw positieve reactie.
56	1. In de bijlage zit een mooi cultuurhistorisch overzicht van het Westplein en omgeving. Maar de recente geschiedenis die vooraf gaat aan dit IPVE/FO komt er bekaaid af, De co-creatie van de kop van Lombok en in vervolg de co-creatie van de Ontwikkelingsvisie Lombokplein en omgeving worden niet of nauwelijks genoemd. Dit heeft de nodige gevolgen, want	De begrippen ‘Herstellen, Verbinden en Betekenis geven’ uit het Masterplan Stationsgebied en de vertaling hiervan in de Ontwikkelingsvisie zijn ook van toepassing op het project Lombokplein. De Leidse Rijn wordt herstelt. Nadruk op verbinding tussen Lombok en het oude en nieuwe centrum is nog steeds ambitie. Denk hierbij aan de Leidseweg en het

	allerlei gemeenschappelijke uitgangspunten en inzichten uit de Ontwikkelingsvisie lijken vergeten en zijn niet meer terug te vinden in het IPVE/FO. De Ontwikkelingsvisie legde bijvoorbeeld veel nadruk op de verbinding tussen Lombok en het oude en nieuwe centrum voor voetgangers en fietsers en beschreef het gewenste Lombokse karakter en de gewenste activiteiten op het Lombokplein.	doortrekken van de groene oever aan de noordzijde. Door het introduceren van een drietal bruggen wordt verbinding met de omgeving gemaakt. De barrièrewerking wordt door de introductie van de stadsstraat (30 km/u) aanzienlijk verminderd. Qua bouwhoogtes (zes bouwlagen) wordt aangesloten op de bestaande bouwblokken Buenos Aires en Los Angeles. Deze 'stedelijke basishoogte' zorgt voor een geleidelijke overgang tussen het kleinschalige Lombok en het grootschalige stationsgebied. Een woontoren aan de Leidse Rijn introduceert deze geleidelijke opbouw naar de hoogbouw aan de Van Sijpesteijnkade. De hoeken van het Parkblok worden, minimaal over de eerste twee bouwlagen, afgeschuind. Dit zorgt voor een relatie met het bestaande Lombokse karakter waar de bebouwingen op straathoeken zijn afgeschuind. Het Lombokpark vormt een groene ruimte aan de Leidse Rijn die een nieuwe betekenis aan de plek kan geven. In het Lombokpark komt een horecapaviljoen. In de plinten van de bebouwing is ruimte voor functies die passen bij Lombok en de verruimde binnenstad.
56	18. Er zijn nog veel bouw elementen bewaard van het art déco gebouw De Utrecht. Het zou mooi zijn als in een markant gebouw op het Lombokplein gebruik wordt gemaakt van die bouwelementen.	18. Het eventueel opnemen van bouwelementen lijkt ons gezien de relatie met het hier aanwezige Lombokse karakter hier niet op zijn plaats. Enkele elementen van De Utrecht zijn opgenomen in de gevel van Hoog Catharijne en zijn hier (gezien de locatie) beter op zijn plaats: https://www.duic.nl/algemeen/draken-van-3000-kilo-van-historisch-gebouw-de-utrecht-boven-ingang-hoog-catharijne/
	19. Het zou ook mooi zijn als in het gebied op één of andere manier nog wordt verwezen naar de kazernes die er in het verleden geweest zijn. Niet zozeer om naar oorlog en geweld te verwijzen maar naar verdraagzaamheid en dialoog.	19. De verwijzing naar het verleden kan eventueel terugkomen in de naamgeving van de straten, denk hierbij aan de Kanonstraat of de naamgeving van de toekomstige brug (die er vroeger ook was): de Artilleriebrug. Het is aan de commissie straatnaamgeving om hier in te adviseren.
	20. Het Lombokplein/-park is een mooie plek voor een monument ter herinnering van de slavernij en het koloniaal verleden.	20. Het parkontwerp wordt in een later planstadium met betrokkenen uit de omgeving uitgewerkt. Op dit moment worden alleen de randvoorwaarden vastgelegd waaraan het parkontwerp moet voldoen. Inbreng met betrekking tot een monument in het park is ter zijner tijd mogelijk.

57	Er is inmiddels veel naar wens in de voorliggende conceptplannen, het programma van eisen en het functioneel ontwerp voor het toekomstige Lombokplein en omgeving: een stadsstraat met 2x1 rijbaan en 30 km; meer groen en verblijfskwaliteit; kleinschalige gemengde functies en ook gemengd wonen; een lage parkeernorm en bewoners aantrekken die de auto kunnen / willen missen; een bevaarbare Leidse Rijn die aansluit op de inmiddels herstelde singel; bouwhoogtes van 4 - 6 hoog + zorgvuldige inpassing van een 'woontoren' bij het NH-hotel. Hierover zijn we enthousiast en ook vol vertrouwen. Wel hebben we enkele zorg- en aandachtspunten: - worden groen & water ecologisch verbonden met Beurskwartier, Daalsepark, Smakkelaarsveld? (en blijft het groen ook in de toekomst openbaar?) - hoe te komen tot een passend beheer van de openbare ruimte, het water en ook de plinten? - hoe houden / maken we tempo in de besluitvorming en vooral ook bij de komende uitvoering? - (hoe) worden de benodigde financiën tijdig en afdoende geregeld? - pm1: een passende plek voor de reeds aanwezige kunstproject 'Lombokplein/park-bank' - pm2: is de hoogte van de bruggen en de vaarbreedte in de Sijpesteijntunnel voldoende?	Goed om te lezen dat u over veel aspecten van het plan positief bent. Met betrekking tot uw zorg- en aandachtspunten: - Groen en water wordt verbonden en het groen blijft ook in de toekomst openbaar. - Het beheer van openbare ruimte en water wordt na realisatie overgedragen aan de betreffende uitvoeringsorganisatie van de gemeente met behulp van een beheerplan. Over de plinten worden afspraken gemaakt met de toekomstige eigenaren in anterieure overeenkomsten. - Het project is een complex project met veel impact, ook tijdens de uitvoering. In het nog op te stellen BLVC plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) ten behoeve van de periode van uitvoering wordt de planning ook als aandachtspunt meegenomen. - Er is meerjarige dekking beschikbaar, maar dit sluit in de tijd nog niet aan op de beoogde start van uitvoering en looptijd van het project. Om daadwerkelijk te kunnen starten met realisatie van het project moet de financiële dekking hiervan rond zijn. Voorstellen voor (extra) dekking en de benodigde voorfinancieringsopgave zullen bij de Voorjaarsnota onderdeel zijn van de integrale afweging. - Tijdens de ontwerp fase van het Lombokpark, dat samen met omwonenden wordt doorlopen, wordt de inpassing van het reeds aanwezige kunstproject Lombokplein-bank meegenomen. - De hoogte van de bruggen en de vaarbreedte in de Sijpesteijntunnel zijn voldoende voor het beoogde gebruik.

2.2 Autoverkeer en bereikbaarheid

Reactie belangstellenden op concept PvE/FO		Antwoord
3	Mooie plannen! Heerlijk meer groen. Ik hoop dat er door de 30 km route meer ruimte op de weg komt voor bewoners van Pijlsweerd zoals wij. Bestemmingsverkeer dus. En een bepaald publiek zal verdwijnen. De rondrijders.	Met de plannen zal er minder autoverkeer dan nu rijden. In de huidige situatie rijden er circa 21.000 auto's per dag, in de toekomst willen we naar maximaal 15.000 auto's per dag. Het gaat hierbij om alleen nog bestemmingsverkeer mogelijk te maken en het doorgaande autoverkeer te weren. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. Belangrijkste conclusie is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement en maatregelen zoals een knip voor autoverkeer op de Catharijnesingel en een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat, op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal kan worden bereikt op termijn. Uiteindelijk profiteren de bewoners van Pijlsweerd daar van mee.

9	De huidige asfaltvlakte is totaal misplaatst in de stad en ik ben dus ook positief over de gepresenteerde plannen. Een tunnel zou beter zijn geweest en ik vind het erg vreemd dat er enorme aantallen parkeerplaatsen in garages worden gerealiseerd in de binnenstad, om vervolgens het autoverkeer zo veel mogelijk te knijpen en bemoeilijken. Maar dat is inmiddels een gepasseerd station.	De tunnel onder het Westplein is geschrapt met het vaststellen van de Toekomstvisie Utrecht Centrum in 2015. We snappen dat het realiseren van parkeerplaatsen in de binnenstad en het knijpen van de verkeersstromen tegenstrijdig lijkt. Echter we vinden dat dit gebied bij het centrum hoort, een uitbreiding van de binnenstad. Belangrijk is dat het plangebied verbonden is met de stad als totaal. En ook dat Lombok weer goed wordt verbonden met de omliggende buurten. Dit wordt bereikt door doorgaande routes voor voetgangers en fietsers met elkaar te verbinden, maar bijvoorbeeld ook het water van de Leidse Rijn te verbinden met de singel. Aan de andere kant richten we de routes voor autoverkeer alleen nog in voor bestemmingsverkeer, zoals de parkeerders in de parkeergarages.
15	Ik zou graag zien dat de weg ondergronds gaat lopen (onder het water door). Nu zijn er nog mogelijkheden om dit te doen omdat het water nog niet is. Dit zal veel meer greenspace opleveren en mogelijkheid bieden voor fietsers en voetgangers veilig over te steken.	De tunnel onder het Westplein is geschrapt met het vaststellen van de Toekomstvisie Utrecht Centrum in 2015.
17	Mooi ontwerp, echter maak ik mij zorgen om het verkeersplan. Zelfs in tijden van corona sta ik dagelijks in de file om in de buurt van het centrum/thuis te komen. Met minder rijstroken zal het nog moeilijker worden om mijn eigen huis per auto te bereiken.	Momenteel rijden er circa 21.000 voertuigen per dag over het Westplein, in de toekomst willen we naar maximaal 15.000 voertuigen per dag. Dat moet worden gerealiseerd door minder doorgaand autoverkeer te laten rijden, meer inzet op aantrekkelijker alternatieven zoals openbaar vervoer en de fiets, maar ook door mensen meer op afstand te laten parkeren. Dit beleid is onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. Belangrijkste conclusie is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement en maatregelen zoals een knip voor autoverkeer op de Catharijnesingel en een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat, op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal kan worden bereikt op termijn. Het Functioneel Ontwerp Lombokplein is getoetst met behulp van computersimulaties. Tijdens de spitsen kan er sprake zijn van een matige doorstroming voor het autoverkeer. In de praktijk kan dit betekenen dat niet alle voertuigen tijdens een groenfase kunnen worden afgewikkeld, maar nog een keer moet wachten. Deze uitkomst wordt als voldoende beschouwd. In het licht van de uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid uit ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen’ (2016) ligt de nadruk bij hoogwaardig openbaar vervoer, fiets en voetganger. Aangezien de auto te gast is in een verblijfsgebied (30 km/u-zone) en niet benoemd is als vervoerswijze waarvoor de doorstroming voorop staat, kwalificeren we een matige doorstroming (tijdens de spits) als voldoende en is er sprake van voldoende bereikbaarheid. Een keer extra

		wachten bij verkeerlichten is toegestaan. Vrije doorstroming in de spits is geen eis die in dit (nieuwe) deel van het centrum wordt toegepast. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig en Definitief Ontwerp en het opstellen van het Programma van Eisen voor de verkeersregelingen worden de mogelijkheden voor verdere optimalisaties uitgewerkt. Zo zijn er ontwikkelingen op het gebied van intelligente verkeersregelingen (I-VRI) waarmee verkeersstromen op routes te voorspellen zijn. Op deze wijze zijn verkeersregelingen, nog meer dan nu vraag gestuurd, te regelen.
24	Wat jammer dat jullie deze stad zo willen verpesten. Meer groen prima, maar de bereikbaarheid is nu al abominabel en dit verbetert niet. Havanna aan de vecht?	Zie de beantwoording van reactie 17 hierboven.
26	Hoe kan worden voorkomen dat de situatie bij het Parkblok het nieuwe verkeersinfarct van de stad wordt? Het lijkt nu op een groot kruispunt namelijk zonder directe doorstroming de stad uit.	Zie de beantwoording van reactie 17 hierboven.
39	Als huurder van de kantoorruimten gelegen Croeselaan 1 / Graadt Van Roggeweg (GVR) 100-250 met bijbehorende parkeerplaatsen zien wij een aantal problemen ontstaan als gevolg van het voorliggende ontwerp. Dit betreft o.a. de volgende aandachtspunten:	
	1) Er is een fietspad geprojecteerd welke onze in- en uitrit naar het parkeerterrein kruist aan de zijde van de GVR. Bij in-/uitrijden dient op basis van het ontwerp voorrang te worden verleend aan het kruisende fietsverkeer. Gezien het intensieve gebruik van deze in- en uitrit, de ligging tov GVR en stoplichten, de beperkte capaciteit om verkeer bij het stoplicht af te werken (met name einde dag), de sneltram en de hoeveelheid fietsers is dit met de huidige indeling geen acceptabel ontwerp. Het zal zorgen voor opstoppingen en irritaties, zowel bij de fietsers als automobilisten/vrachtverkeer;	1. Het klopt dat er een fietsroute is geprojecteerd. Deze maakt onderdeel uit van de fietsroute ter ontsluiting van de toekomstige ontwikkeling van het Beurskwartier (op de huidige parkeerplaatsen P1 en P3 van de Jaarbeurs). In het ontwerp is nu rekening gehouden met het feit dat fietsers voorrang hebben op het kruisende autoverkeer. Bij de verdere uitwerking (in de VO fase) kijken we nog kritisch naar de voorrangssituatie, mogelijk dat de veiligheid en doorstroming gebaat is bij voorrang voor autoverkeer.
	2) In het ontwerp is, voor wat betreft toegang tot in-/en uitrit parkeerterrein zijde GVR onvoldoende rekening gehouden met het vrachtverkeer van leveranciers. Draaicirkels richting en vanuit in- en uitrit lijken beperkt en er is geen mogelijkheid meer om te keren indien een chauffeur verkeerd blijkt te zitten; 3) Zie punt 2 maar dan ten aanzien van de in/-uitrit zijde Croeselaan. Ook voor die zijde deze opmerkingen.	2 en 3. Er is bij de aansluitingen op de Graadt van Roggenweg en Croeselaan uitgegaan van een vrachtwagen van 10 à 12 meter lang (bakvrachtauto volgens CROW). Er is in het ontwerp geen rekening gehouden met grotere voertuigen (zoals trekker met oplegger). Een keermogelijkheid voor vrachtverkeer buiten de parkeerterreinen is niet mogelijk, daar ontbreekt de ruimte voor. In VO-fase werken we samen met de eigenaren/huurders verkeersontwerp verder uit.
	4) Het ontwerp dient er rekening mee te houden dat niet al het vrachtverkeer via de in/-uitrit zijde GVR kan in- en uitrijden. De draaimogelijkheden op het eigen parkeerterrein zijn beperkt evenals de doorrijhoogten. Zowel de zijde Croeselaan als GVR dienen, onafhankelijk	4. In het ontwerp is rekening gehouden met in- en uitrijden aan beide zijden, te weten de Graadt van Roggenweg en de Croeselaan, voor zowel auto- als bevoorradend vrachtverkeer.

	van elkaar, als volwaardige in- / en uitritten gebruikt te kunnen worden zonder gevaarlijke situaties.	
40	Als gebouweigenaar van Hojel City Center II, van Sypesteyn en WTC Utrecht hebben wij de volgende vragen dan wel bezwaren op de plannen: 1. De versmalling van de Graadt van Roggenweg (zie plankaart nabij Profiel 1), zal de bereikbaarheid van onze kantoren geweld aan doen. Ter verduidelijking: voor Profiel 4 op de Graadt van Roggenweg zit de afslag naar het parkeerterrein ter gelegenheid van parkeren voor het gebouw Hojel City Center II.	1. De westzijde van het stationsgebied is volop in ontwikkeling. Van een industriële omgeving, met een grote ontsluitingsfunctie, wordt het een levendig centrum met woningen, kantoren, recreatie en uitgaan. Een stedelijke context met een gezonde en aantrekkelijke omgeving. Er is een optimale mix gezocht tussen een bereikbare stad en een stad met ruimtelijke kwaliteit. De versmalling van de Graadt van Roggenweg past ons inziens binnen deze ambitie. De kwaliteitsimpuls van het gebied vergroot daarbij de aantrekkelijkheid van het stationsgebied als kantoren locatie. In het huidige ontwerp van de Graadt van Roggenweg zijn vanaf de Sowetobrug de volgende rijstroken beschikbaar: één rijstrook voor linksaf naar de Koningsbergenstraat, twee rijstroken voor rechtdoor en één voor rechtsaf. Hierdoor houden we hetzelfde aantal rijstroken als in de huidige situatie. Er komt een rijstrook bij om het linksafslaan naar de Koningsbergerstraat mogelijk te maken (een afslag die nu niet mogelijk is).
	2. Graag zien wij een aparte entree voor autoverkeer voor toegang voorkant van het gebouw Hojel City Center II. Deze is nu gedeeld met fietspad (profiel 6 op plankaart) en zal voor gevaarlijke situaties zorgen als er expeditie verkeer, vrachtwagens, autos en fietsers elkaar zullen doorkruizen.	2. Bij de entree aan de Croeselaan is sprake van gemengd verkeer, dus fietsers en autoverkeer. Deze maken samen gebruik van dezelfde infrastructuur. Gezien de intensiteiten kan het verkeer gemengd worden.
	3. Kunt u nader toelichten wat de status is van de blauwe stippellijnen die door het gebouw van Sypesteyn lopen.	3. De blauwe stippellijn geeft de ideale locatie weer van de entree naar de parkeergarage van de Westflank Noord (Stadskantoor, Central Park en appartementen Van Sijpensteijnkade). Zoals u weet hebben wij deze locatie ingebracht in de randvoorwaarden voor de herontwikkeling van het Sijpesteijngebouw; in geval van sloop/nieuwbouw. De ligging is hier het meest optimaal in verband met de doorstroming en voorkomen van opstoppingen.
	4. Zijn er onderzoeken en impact analyses gedaan naar geluidsoverlast + luchtverontreiniging rondom Sypesteyn? Dit vragen wij in verband met de verlegging van de Graadt van Roggenweg die nu rondom het NH hotel zal lopen en langs van Sypesteyn.	4. In het akoestische (orienterende) onderzoek van het Sijpesteijngebouw is reeds rekening gehouden met de verlegging van de Graadt van Roggenweg en het feit dat deze stadsstraat 30 km/uur wordt. Uit dit onderzoek blijkt dat voor de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer de wettelijke maximale grenswaarde niet wordt overschreden, maar de voorkeursgrenswaarde en ambitiewaarde vanuit volksgezondheid wel. Door middel van maatregelen aan het gebouw en/of ontwerp kan dit opgelost worden. Bij het bestemmingsplan onderzoek van het Lombokplein wordt een uitgebreider akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit stuk weg is in de het luchtkwaliteitsonderzoek voor het bestemmingsplan Beurskwartier meegenomen. De concentraties tussen NH Hotel en het Sijpesteijngebouw blijven ruim onder de grenswaarden.

46	Wij zijn eigenaar van het kantorencomplex Hojel City Centre I aan de Croeselaan 1, Graadt van Roggenweg 100-350 (eigendom van SRLEV. N.V.) en van het kantoorgebouw aan de Graadt van Roggenweg 500 (eigendom van GVR500 Building B.V.), beide gelegen ten westen van het treinstation. Met belangstelling volgen wij dan ook de plannen van uw gemeente om het westelijk deel van het stationsgebied te betrekken bij het centrum. Zoals wij ook al schreven in onze zienswijze van 31 mei 2017 op de Omgevingsvisie Beurskwartier-Lombok, hebben wij tegen deze doelstelling geen principieel bezwaar. Wel lieten wij u weten dat wij ons – afhankelijk van de verdere uitwerking van deze plannen – zorgen maken over de gevolgen voor onze kantoorpanden. Helaas zien wij deze zorgen bevestigd in de voorliggende concepten voor het Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp Lombokplein. Hierna lichten wij deze zorgen toe. *Onvoldoende rekening gehouden met kantoorgebouwen* In het algemeen willen wij opmerken dat naar onze mening bij het opstellen van de voorliggende conceptplannen onvoldoende rekening is gehouden met de gevolgen hiervan voor onze kantoorgebouwen. Illustratief voor het gebrek aan aandacht is wat ons betreft de opsomming op pagina 30 van het ‘bestemmingsverkeer’ dat bij uitsluiting van ander autoverkeer zal worden gefaciliteerd op de Graadt van Roggenweg. Daarbij worden uitsluitend genoemd ‘de bewoners en bezoekers van de functies in de binnenstad, zoals de winkels, woningen, culturele voorzieningen etc.’. In deze opsomming ontbreken ten onrechte de vele ‘kantoorgebruikers’, die nu en in de toekomst gebruik moeten maken van de Graadt van Roggenweg om onze kantoorgebouwen te bereiken. *Verslechtering bereikbaarheid en verkeersveiligheid* Het kantorencomplex Hojel City Centre I omvat ca. 40.000 m² verhuurbaar vloeroppervlak kantoorruimte, die volledig in gebruik is bij onder meer De Volksbank, Actiam en de Staat der Nederlanden. Op eigen terrein beschikt het kantorencomplex over 872 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein heeft een eigen in- en uitrit aan de Croeselaan en een in- en uitrit aan de Graadt van Roggenweg (afslag ‘ Jaarbeurs P1’). Beide in- en uitritten worden intensief gebruikt. Het kantoorgebouw aan de Graadt van Roggenweg 500 omvat ca. 28.000 m² verhuurbaar vloeroppervlak kantoorruimte, die in gebruik is bij onder andere de Belastingdienst. Onder het kantoorgebouw bevindt zich een eigen parkeergarage, die wordt ontsloten via de Graadt van Roggenweg (eveneens afslag ‘Jaarbeurs P1’). Voor de gebruikers van onze kantoorgebouwen is een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en per auto voor hun personeel en bezoekers essentieel. In de huidige situatie is dit voldoende verzekerd. De kantoorgebouwen liggen naast het	*Onvoldoende rekening gehouden met kantoorgebouwen* De westzijde van het stationsgebied is volop in ontwikkeling. Van een industriële omgeving, met een grote ontsluitingsfunctie, wordt het een levendig centrum met woningen, kantoren, recreatie en uitgaan. Een stedelijke context met een gezonde en aantrekkelijke omgeving. Er is een optimale mix gezocht tussen een bereikbare stad en een stad met ruimtelijke kwaliteit. De versmalling van de Graadt van Roggenweg past ons inziens binnen deze ambitie. De kwaliteitsimpuls van het gebied vergroot daarbij de aantrekkelijkheid van het stationsgebied als kantoren locatie. U geeft aan dat in de opsomming van de onderdelen van het bestemmingsverkeer de kantoren niet zijn genoemd. In de tekst staat aangegeven dat we alleen nog het bestemmingsverkeer van de bestemmingen gelegen langs de Graadt van Roggenweg (inclusief Lombok) en de binnenstad faciliteren. We gingen ervan uit dat met de term ‘bestemmingsverkeer van de bestemmingen gelegen langs de Graadt van Roggenweg’ duidelijk genoeg was dat we de hier gelegen kantoren bedoelden. Maar uiteraard maken de kantoren onderdeel uit van de bestemmingen die met de auto bereikbaar blijven. *Verslechtering bereikbaarheid en verkeersveiligheid* Momenteel rijden er circa 21.000 voertuigen per dag over het Westplein, in de toekomst willen we naar maximaal 15.000 voertuigen per dag. Dat moet worden gerealiseerd door minder doorgaand autoverkeer te laten rijden, meer inzet op aantrekkelijker alternatieven zoals openbaar vervoer en de fiets, maar ook door mensen meer op afstand te laten parkeren. Dit beleid is onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. Belangrijkste conclusie is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement en maatregelen zoals een knip voor autoverkeer op de Catharijnesingel en een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat, op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal kan worden bereikt op termijn.

treinstation van Utrecht, terwijl de kantoren via de Graadt van Roggenweg goed aanrijdbaar zijn, zowel vanuit de stad Utrecht als vanaf de A2 goed aanrijdbaar. Aantasting van de goede bereikbaarheid van onze kantoorgebouwen zal gevolgen hebben voor de verhuurbaarheid van de kantoorruimte. Uitvoering van de in de conceptplannen beschreven herinrichting van de Graadt van Roggenweg en de Croeselaan zal om de volgende redenen zonder twijfel leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid.

• In de conceptplannen wordt de Graadt van Roggenweg afgewaardeerd naar een stadsstraat met vanaf de afslag 'Jaarbeurs P1'/Koningsbergerstraat in plaats van 2x2 rijstroken, nog maar 2x1 rijstrook. Ook wordt de maximumsnelheid verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. Dat betekent dat al het autoverkeer vanaf de A2 naar de entree aan de Croeselaan, evenals al het autoverkeer vanuit de stad Utrecht, nog slechts één rijstrook ter beschikking hebben. Wij vrezen dat deze ene rijstrook met name in de spits zal dichtslibben, waardoor de kantoorgebouwen met de auto slechter bereikbaar zullen zijn. Bovendien ontbreekt met één rijstrook de uitwijkmogelijkheid voor het autoverkeer in het geval van een calamiteit (zoals een ongeluk of pech).
• Wij vinden het zorgwekkend dat op pagina 111 een matige doorstroming van het autoverkeer als voldoende wordt gekwalificeerd. Zoals toegelicht, is een goede bereikbaarheid voor de gebruikers van onze kantoorpanden essentieel. Volgens ons is daarvan bij uitvoering van de voorliggende plannen geen sprake meer.

Voor wat betreft het verkeer van en naar onze entree aan de Croeselaan is daarbij nog het volgende van belang:

• In de conceptplannen kruist het autoverkeer vanaf de A2 naar de entree aan de Croeselaan maar liefst twee keer de trambaan; een keer vóór de kruising Graadt van Roggenweg / Croeselaan en een keer direct na deze kruising. Dit zal tot een forse vertraging leiden op weg naar deze entree van Hojel City Centre 1, omdat autoverkeer zal moeten wachten op tramverkeer
• Direct ná de kruising Graadt van Roggenweg / Croeselaan, nadat de trambaan voor de tweede maal is overgestoken, krijgt het autoverkeer bovendien te maken met fietsverkeer van twee kanten op het fietspad dat parallel aan de Graadt van Roggenweg is voorzien. Uit de plankaart bij de conceptplannen (zie ook uitsnede hieronder) blijkt niet dat dit fietsverkeer zal worden gereguleerd met verkeerslichten
• De Croeselaan wordt in de conceptplannen bovendien zelf heringericht als een fietsstraat. Het autoverkeer moet hier de straat gaan delen met fietsverkeer in beide richtingen (wij gaan er hierbij van uit dat de Croeselaan op pagina 39 van het concept ten onrechte niet is aangeduid als 'Combinatie fiets-auto', maar uitsluitend als 'twee richtingen

Het Functioneel Ontwerp Lombokplein is getoetst met behulp van computersimulaties. Tijdens de spitsen kan er sprake zijn van een matige doorstroming voor het autoverkeer. In de praktijk kan dit betekenen dat niet alle voertuigen tijdens een groenfase kunnen worden afgewikkeld, maar nog een keer moet wachten. Deze uitkomst wordt als voldoende beschouwd. In het licht van de uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid uit 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (2016) ligt de nadruk bij hoogwaardig openbaar vervoer, fiets en voetganger. Aangezien de auto te gast is in een verblijfsgebied (30 km/u-zone) en niet benoemd is als vervoerswijze waarvoor de doorstroming voorop staat, kwalificeren we een matige doorstroming (tijdens de spits) als voldoende en is er sprake van voldoende bereikbaarheid. Een keer extra wachten bij verkeerlichten is toegestaan. Vrije doorstroming in de spits is geen eis die in dit (nieuwe) deel van het centrum wordt toegepast.
Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig en Definitief Ontwerp en het opstellen van het Programma van Eisen voor de verkeersregelingen worden de mogelijkheden voor verdere optimalisaties uitgewerkt. Zo zijn er ontwikkelingen op het gebied van intelligente verkeersregelingen (I-VRI) waarmee verkeersstromen op routes te voorspellen zijn. Op deze wijze zijn verkeersregelingen, nog meer dan nu vraag gestuurd, te regelen.

U maakt zich zorgen over uitwijkmogelijkheid bij calamiteiten op het gedeelte met één rijstrook. Er is binnen het profiel extra ruimte opgenomen, aansluitend aan de rijbaan, die gebruikt kan worden bij calamiteiten (b.v. pech). Personenauto's kunnen een pechgeval stapvoets passeren. De benodigde overmaat wordt gevonden in extra brede maatvoering van de parkeervakken en een overrijdbare zone in de middenberm.

Het klopt dat autoverkeer van en naar de entree aan de Croeselaan twee maal de trambaan moet kruisen. Wel betreft het hier één verkeersregeling, zodat autoverkeer bij groen beide kruisingen in keer passeert.
Fietsverkeer langs de zuidkant van de Graadt van Roggenweg komt op de Croeselaan uit. Die kruising is niet met verkeerslichten geregeld, maar fietsers op dit fietspad moeten voorrang verlenen aan auto- en fietsverkeer op de Croeselaan. Er zal geen sprake zijn van terugslag naar de kruising omdat autoverkeer hier voorrang heeft. Ook in de computersimulaties zijn hier geen opstoppingen geconstateerd.
Een route voorlangs de trambaan richting de Croeselaan is onderzocht. Daarvan is geconstateerd dat een dergelijke kruising niet goed te regelen is:

- De opstelruimte voor bussen voor de tramkruising werd te kort voor het aantal bussen dat hier opgesteld moest worden.

fietsroute'). Zeker in combinatie met het kruisende tram- en fietsverkeer, voorzien wij een onoverzichtelijke situatie. Daarbij wijzen wij er nog op onze entree aan de Croeselaan ook door bevoorradingsverkeer moet worden gebruikt
• In vergelijking met de huidige situatie (waarbij het autoverkeer komende vanaf de A2 op de Graadt van Roggenweg twee rijbanen ter beschikking heeft en kan beschikken over een eigen afslag naar de Croeselaan zonder dat de trambaan hoeft te worden overgestoken) vrezen wij voor een aanzienlijke verslechtering van de verkeersveiligheid ter plaatse
• Deze onveilige situatie wordt waarschijnlijk versterkt met de komst van het Jaarsbeurspleingebouw

Voor wat betreft het verkeer van en naar onze entree aan de Graadt van Roggenweg (afslag 'Jaarbeurs P1') wijzen wij op het volgende:
• In de conceptplannen is voorzien in niet alleen een fietspad in twee richtingen parallel aan de Graadt van Roggenweg, maar ook in een fietspad haaks op deze weg. Uit de plankaart (zie ook uitsnede hieronder) blijkt dat deze nieuwe noord-zuid fietsroute is gepland vlak vóór de entree Hojel City Centre I
• Zeker in de spits verwachten wij dat er als gevolg hiervan een extra wachtrij zal ontstaan om ons terrein op te kunnen rijden, met een terugslag naar de Graadt van Roggenweg

Gelet op het vorenstaande, verzoeken wij u de voorgenomen herinrichting van de Graadt van Roggenweg en de Croeselaan te heroverwegen. Wij zijn ervan overtuigd dat ter plaatse voldoende ruimte beschikbaar is om zonder afbreuk te doen aan de ambities voor het westelijk stationsgebied een goede doorstroming op beide wegen te verzekeren en verkeersstromen van elkaar te scheiden, zoals dit op dit moment ook het geval is.

Gebruik parkeercapaciteit
Op pagina's 28 en 29 lezen wij dat de ambitie van uw gemeente om de nieuwe woningen in het plangebied te realiseren zonder of met een beperkt aantal nieuwe parkeerplaatsen. Daarbij wordt opgemerkt dat bewoners en bezoekers waar mogelijk gebruik kunnen maken van beschikbare parkeercapaciteit in het gebied. Op de afbeelding op pagina 28 lijkt ook ons parkeerterrein bij Hojel City Centre I aangeduid als een mogelijke parkeervoorzieningen voor de toekomstige bewoners. Graag ontvangen wij een toelichting op de bedoeling van uw gemeente met deze opmerkingen in de conceptplannen. Verder verzoeken wij u in de tekst van deze conceptplannen te verduidelijken dat het vanzelfsprekend niet mogelijk is om zonder instemming van de betrokken eigenaren

- Er is daardoor niet voldoende ruimte om op een goede manier een extra rechtsaf vak voor de kruising met de trambaan te maken.
- De aansluiting op de Croeselaan geeft extra problemen voor de regeling van de kruising omdat afslaand door de VRI geregeld autoverkeer conflicteert met de vrije rechtsaffer vanaf de Croeselaan.

Daarnaast ontstaat er door een extra rijbaan meer verhard oppervlak, wat minder goed past bij de duurzame en groene ambities.

Bij de entree aan de Croeselaan is sprake van gemengd verkeer, dus fietsers en autoverkeer. Deze maken samen gebruik van dezelfde infrastructuur. Gezien de intensiteiten kan het verkeer gemengd worden. Op pagina 39 van het concept PvE Lombokplein is de Croeselaan inderdaad ten onrechte niet aangeduid als 'Combinatie fiets-auto' tot aan de entree voor autoverkeer van de kantoren.

Bij de entree aan de Graadt van Roggenweg is een fietsroute geprojecteerd. Deze maakt onderdeel uit van de fietsroute ter ontsluiting van de toekomstige ontwikkeling van het Beurskwartier (op de huidige parkeerplaatsen P1 en P3 van de Jaarbeurs). In het ontwerp is nu rekening gehouden met het feit dat fietsers voorrang hebben op het kruisende autoverkeer. Bij de verdere uitwerking (in de VO fase) kijken we nog kritisch naar de voorrangssituatie, mogelijk dat de veiligheid en doorstroming gebaat is bij voorrang voor autoverkeer.

Wij zijn ervan overtuigd dat ter plaatse voldoende ruimte beschikbaar is om zonder afbreuk te doen aan de ambities voor het westelijk stationsgebied een goede doorstroming op beide wegen te verzekeren en verkeersstromen van elkaar te scheiden, zoals dit op dit moment ook het geval is.

Gebruik parkeercapaciteit
U wilt een toelichting op pagina 28 waaruit lijkt dat ook uw parkeerterrein bij Hojel City Centre I is aangeduid als een mogelijke parkeervoorzieningen voor de toekomstige bewoners. Gezien de ligging van het gebied, te weten op korte afstand van het Centraal Station en gezien de ambities voor dit deel van de stad streven we naar het realiseren van zo weinig mogelijk parkeerplaatsen. Het parkeerbeleid maakt maatwerk mogelijk in dit gebied: zoals het richten op doelgroepen met een laagautobezit, maximaal faciliteren van deelmobiliteit, parkeren op afstand en gebruik maken van parkeercapaciteit in bestaande garages die niet gebruikt wordt. Op kaart zijn de parkeergarages in de omgeving aangegeven. Uiteraard is het daadwerkelijk gebruik van uw parkeergarages alleen mogelijk als daar ruimte is en niet zonder uw toestemming.

	(waaronder ons) parkeercapaciteit op eigen grond aan toekomstige bewoners toe te rekenen. Tot slot Wij verzoeken u het Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp Lombokplein aan te passen in overeenstemming met de verzoeken zoals hierboven gedaan. Graag bieden wij aan met u in overleg te gaan om onze zorgen nader toe te lichten en met u mee te denken over oplossingen om deze zorgen weg te nemen.	
51	U wenst het centrumgebied uit te breiden en het verkeer aan te passen aan dit beleid: autoverkeer moet verdwijnen ten faveure van fietsen en wandelaars. Heeft u nagedacht over het doel van het huidige verkeer en waar dat verkeer zal blijven als u de Graadt van Roggenweg grotendeels afsluit? Ik wel, dat verkeer zal namelijk vanuit het centrum via de Vleutenseweg door Oog in Al naar de snelweg gaan. Net zoals het verkeer dat vanuit Utrecht noord (vroeger) bij de Douwe Egberts de snelweg op kon, maar doordat u in uw wijsheid heeft besloten om die op/afrit enkele kilometers te verplaatsen, gaat al dat verkeer ook door Oog en Al. Opnieuw laat u zien dat u blind bent voor het huidige verkeer en alleen maar streeft naar 'vermindering' van auto's. Uw plannen om dit te bereiken, leiden echter niet tot MINDER verkeer, maar tot MEER files, vooral in Oog in Al. Komt u eens kijken op een doordeweekse dag, en u schrikt zich rot wat de bewoners in deze ooit zo prettige wij, nu moeten doorstaan. En dat allemaal omdat u denkt dat het centrumgebied uitgebreid moet worden, terwijl de winkel leegstand alleen maar zal toenemen. Verkeerde insteek van uw plannen met een verkeerde uitvoer. Dramatisch gewoon dat u dit niet wilt inzien.	Zoals in het gemeentelijke mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (2016)) is vastgelegd, treft Utrecht maatregelen om te zorgen dat autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de stad, gaat rijden via de Ring. De Ring zijn de snelwegen A2, A12, A27 en de Zuilense Ring op de stad. Ook moet autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijven rijden via de Ring, om alleen het laatste stukje door de stad te rijden. Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer. Het blijkt dat in de praktijk relatief veel autoverkeer de Graadt van Roggenweg gebruikt als doorgaande route om in de noordoostelijk gelegen wijken te komen, bijvoorbeeld via de Weerdsingel of via de Amsterdamsestraatweg. Tussen nu en 2030 zal de Vleutenseweg en de route door Oog in Al drukker worden als gevolg van de groei van de stad. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. De maatregelen die uit deze studie naar voren zijn gekomen zorgen voor een afname van de groei. Alleen de route door Oog in Al (Westelijke Stadsboulevard) laat hoge intensiteiten zien. Om eventuele negatieve gevolgen op de Westelijke Stadsboulevard te voorkomen wordt ook hier de maximale hoeveelheid auto’s begrensd. Door deze maatregelen kunnen het Westplein en de Westelijke Stadsboulevard binnen de door de raad vaststelde randvoorwaarden worden aangepakt. Het klopt dat we de ambitie hebben om delen van het Centrum verder te ontwikkelen, dat is onderdeel van het gemeentelijke beleid. Het programma voor het Lombokplein bestaat voor het overgrote deel uit woningen en slechts een zeer beperkt aantal winkels of voorzieningen.

56	8. Ga voor alle nieuwbouw in het gebied uit van een parkeerregime parkeren op afstand en zeer beperkt ter plekke parkeren voor elektrische deelauto's. Dit was al het uitgangspunt in de omgevingsvisie. Er is nog meer dan voldoende parkeergelegenheid in garages in het gebied, onder meer omdat bij voorbeeld de parkeergarage tussen Van Sijpesteijnkade en Stadhuis (Westflank Noord) ontworpen is op een parkeerregime dat al lang achterhaald is. 9. Het was oorspronkelijk de bedoeling dat de Graadt van Roggeweg vanaf Merwedekanaal 2x 1 baans zou worden. De binnenstad begint bij het Merwedekanaal . Dat is ook mogelijk als het uitgangspunt op afstand parkeren voor het jaarbeursgebied ook gehanteerd word voor de bestaande bouw langs de Graadt van Roggeweg en het Jaarbeursplein. Het is nog beter als al bij de afslag van de Weg der Verenigde Naties naar de overste den Oudenweg de weg richting centrum naar twee maal 1 gaat, met een brede groenstraat met daarin de trambaan, Dat stimuleert het parkeren op afstand. Het is niet nodig om alle ruimte op de Sowetobrug te gebruiken. 10. De weg door de Daalsetunnel heeft niet meer dan drie banen nodig. Die passen allemaal in de zuidelijke tunnelbuis. Dat speelt ruimte vrij zowel voor het Verdomhoekje als aan de kant van het Daalsepark. Die ruimte bij het Daalsepark kan goed gebruikt worden om zowel woningbouw als een echt park te realiseren.	8. We streven ernaar om zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de toekomstige bouwblokken van het Lombokplein te realiseren. We zetten vooral in op medegebruik van parkeerplaatsen in de omgeving. In de vervolgfase wordt dit verder onderzocht. Ook onderzoeken we in de volgende fase de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen aan te leggen. Zo wordt er begin 2021 nieuw parkeerbeleid verwacht. Dit nieuwe parkeerbeleid gaan we toepassen op dit plan. 9. Op afstand parkeren is ook onderdeel van de parkeerbalans die in de volgende fase verder uitgewerkt gaat worden. Het beperken van het aantal parkeerplaatsen voor bestaande gebouwen langs de Graadt van Roggenweg en het Jaarbeursplein is lastiger. Deze functies hebben parkeerplaatsen op eigen terrein. Uit o.a. de inspraakreacties op dit plan blijkt de bereikbaarheid en beschikbaarheid van de parkeerplaatsen belangrijk te zijn voor de verhuurbaarheid van de kantoorpanden. Langs de Graadt van Roggenweg maken we wel minder parkeerplaatsen langs de weg. Eerder op de Graadt van Roggenweg het profiel terugbrengen naar één rijstrook blijkt uit het variantonderzoek niet haalbaar te zijn (Bijlage 6 Variantenstudie doorstroming verkeer uit het Programma van Eisen). Er moet rekening gehouden worden met de toekomstige verkeersstroom naar de kantoren langs de Graadt van Roggenweg en de woonbuurt rond de Koningsbergerstraat. 10. In de Daalsetunnel houden we voorlopig aan het aantal ingetekende rijstroken vast. In de volgende fase wordt onderzocht of we minder rijstroken kunnen maken. Bijvoorbeeld als er meer duidelijkheid komt in het nieuw op te stellen gemeentelijke mobiliteitsplan dat naar verwachting begin 2021 door de gemeenteraad wordt behandeld.
56	15. De autotunnel onder het Westplein was onnodig omdat het autoverkeer teruggedrongen kan worden. En dat kan ook. Als al het ongewenste doorgaande verkeer teruggedrongen wordt hoeft er maar iets van 9000 autobewegingen over het Lombokplein. Door het terugdringen van het ongewenste doorgaande autoverkeer worden de oude binnenstad en Lombok en Lombokplein beter autobereikbaar voor de mensen die er echt moeten zijn. Dat is mogelijk. Zie scenario 3 uit de verkeersstudies. Ook de Amstedamsestraatweg en de PHL/WSB worden dan aantrekkelijker. Het verkeer wordt verplaatst naar de buitenring, een gewenste ontwikkeling. Er ontstaan dan wel knelpunten bij de buitenring, maar die kunnen opgelost worden. Beter knelpunten bij de buitenring oplossen dan het op de lange baan schuiven van het weren van doorgaand verkeer dat toch een keer moet gebeuren.	15. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie zijn verschillende scenario's onderzocht. Het klopt dat er scenario's bij zaten die tot nog minder autoverkeer op het Lombokplein zouden leiden dan 15.000, zoals scenario 3. Scenario 3 leidt tot grote problemen op netwerkniveau elders in de stad en op de Ring en is vanuit economisch perspectief ook niet haalbaar gebleken. Er is daarom gekozen voor een variant waarbij we uitgaan van op termijn 15.000 voertuigen per gemiddelde werkdag op het Lombokplein.

	16. 9000 a 11000 autobewegingen is reëel haalbaar. 15.000 is een te hoog maximum. Beperk het Dynamisch Verkeers Management ook daadwerkelijk tot de capaciteit van 15.000. Het is onacceptabel als het de dosering in de spits gericht wordt op de capaciteit van de weg (17.000) De capaciteit van de weg zou max. 15.000 worden en is alleen robuust geworden voor hulpdiensten e.d. niet om die capaciteit ook te benutten.	16. Uitgangspunt voor de capaciteit van de weg is 15.000 a 17.000 voertuigen per dag. In de Verkeersstudie Noordwest is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. Belangrijkste conclusie is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement en maatregelen zoals een knip voor autoverkeer op de Catharijnesingel en een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat, op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal kan worden bereikt op termijn, dus is een capaciteit van 15.000 a 17.000 voertuigen per dag nodig.
57	Toch voldoen de plannen en voornemens op wezenlijke punten helaas niet aan de verwachtingen en aan de geformuleerde wensen en het motto ***'herstellen, verbinden en betekenis geven'***. Dit betreft vooral de verkeers / mobiliteitsvraagstukken, die de kwaliteit van het gebied al decennia zeer ernstig aantast(t)en. De verkeersdruk zal met de huidige voorstellen nog steeds veel te dominant blijven en een echte verbetering van de omgevingskwaliteit in de weg blijven staan. Het gaat om drie punten: > er zit te weinig ambitie in de plannen en er worden te weinig duidelijke keuzes en maatregelen voorgesteld om het doorgaande verkeer van auto én ook fiets (!) voldoende terug te dringen > er wordt een onwenselijke keuze gemaakt voor een ongelijkvloerse kruising c.q. voor veel nogal zware infrastructuur, waar veel argumenten pleiten voor een gelijkvloerse kruising > Er blijft daardoor op met name op de Graadt van Roggenweg teveel asfalt liggen voor afslaand autoverkeer naar het Jaarbeursterrein annex en ook voor het openbaar vervoer c.q. busverkeer. Deze verkeersaspecten worden teveel als 'postzegelplan' benaderd en onvoldoende in hun stedelijke context geplaatst. Mede daardoor schieten de voorstellen tekort en zijn ze niet toekomstbestendig. **Minder op elkaar afschuiven en vooruitschuiven, meer echte oplossingen** *De stedelijke context en het 'wiel' als kapstok* We zijn de afgelopen twee jaar gaan samenwerken met andere (verkeers) groepen uit de stad - mn uit Noord-West - en ons met de Denktank 'Het Wiel' stevig in deze stedelijke context gaan verdiepen. De groei van de (binnen) stad wordt concreter en gaat hard. Het centrum wordt groter, de mobiliteit neemt toe. Het autoverkeer groeit langzaam - maar toch - het fietsverkeer neemt exponentieel toe! (gelukkig). Dat gaat niet samen met veel doorgaand autoverkeer in het 'nieuwe' verruimde centrum. Dat geeft drukte, onveiligheid, milieuvervuiling en een erg onaantrekkelijk verblijfsklimaat. Het is echter ook ongewenst om de autoverkeersstromen door het	1. Minder doorgaand verkeer Het is jammer dat het huidige plan als te weinig ambitieus wordt beoordeeld. Het terugbrengen van de huidige hoeveelheid asfalt en grote hoeveelheid rijstroken op de Graadt van Roggenweg en huidige Westplein naar wegen met één rijstrook per rijrichting en 30 km/u als snelheid getuigt ons inziens van een stevige ambitie. In deze ambitie hoort ook nog de ambitie om het huidige aantal automobilisten op het Westplein, te weten circa 21.000 voertuigen per dag, terug te dringen naar uiteindelijk 15.000 per gemiddelde werkdag. Uiteraard hebben we recent onderzocht of een grotere ambitie mogelijk is (Verkeersstudie Noordwest), rekening houdend met andere ambities in de stad, zoals voor de Amsterdamsestraatweg en de Westelijke Stadsboulevard. Deze studie heeft uitgewezen dat lagere intensiteiten op het Lombokplein nadelige gevolgen hebben voor andere delen van het netwerk of op de Ring, maar bijvoorbeeld ook negatief zijn voor het economisch functioneren. Voor het beoordelen zijn simulaties uitgevoerd met computermodellen. Naast de simulaties voor 15.000 en 17.000 voertuigen per dag zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor 13.000 en 16.000 voertuigen per dag. Dit om te achterhalen wat het effect is bij een verdere vermindering van het aantal voertuigen. Het verzoek om simulaties met nog lagere intensiteiten uit te werken honoreren we niet. De Verkeersstudie Noordwest wijst uit dat dit tot nadelige gevolgen leidt op andere routes in de stad. Op het gedeelte van de Graadt van Roggenweg tot aan de aansluiting van de Koningsbergerstraat zijn de voorsorteervakken nodig voor afslaand autoverkeer, zoals naar de kantoren aan de Graadt van Roggenweg, de woonwijk en de toekomstige ontwikkeling van het Beurskwartier. De simulaties met de computermodellen wijzen uit dat dit aantal rijstroken nodig is, bijvoorbeeld ook voor de doorstroming van de buslijnen. We zijn het over een aantal aspecten eens. Zoals in het gemeentelijke mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (2016) is vastgelegd treft Utrecht maatregelen om te zorgen dat autoverkeer zonder

centrum te verplaatsen naar de stadsring. Ook daar moet de druk verminderen en de omgevingskwaliteit verbeteren. Daarom is het onze ambitie dat autoverkeer meer om de stad heen te leiden. Uit verkeersanalyses van Het Wiel en de Gemeente Utrecht blijkt dat deze ambitie prima is te realiseren, maar niet zonder forse ingrepen. Dit vraagt om een aantal knips - een combinatie van de scenario's 1, 2 en 3 inclusief Fris Alternatief - en wellicht ook om een nieuwe verbinding vanuit NW naar Lage Weide. Het vergt zeker ook meer doel(groep)gerichte gedragsverandering. Zie voor een cijfermatige onderbouwing Bijlage 1.
Maar ook vraagt de toename van het aantal fietsers - en vooral ook de diversiteit aan type fiets(ers) en hun snelheden - om stevige maatregelen, deels weer volgens 'wiel-principes' zoals om het centrum heen.
Het kan beter, door het versimpelen en ordenen van cruciale keuzes. Laten we gaan werken met deze principes: autoverkeer 'buitenom'; inprikkers (= spaken) naar stadsdelen, OV-pleinen en P&R; ook andere routes voor de (snel) fiets; binnenstedelijk verkeer verleiden om OV of fiets te pakken, of te lopen. Hoe meer richting centrum > hoe minder doorgaand verkeer; hoe lager de snelheid voor auto en fiets; hoe lager de parkeernorm voor auto's en voor de fiets daar juist meer parkeerruimte.
Ook andere voorstellen voor Noordwest - NRU, WSB, AMS, Ondiep - stagneren. De huidige plannen komen niet verder dan een knip op de Catharijnesingel en hier en daar wat voorzichtig 'knijpen'. B&W erkent ook zelf dat dit geen oplossing biedt voor de mobiliteitsproblemen en kwaliteitsambities voor Noordwest. Op het Westplein, de WSB, de AMS en elders blijft er teveel doorgaand autoverkeer. Het ontbreken van een extra (auto) ontsluiting in NW wordt niet serieus genomen. De spreiding van fiets-routes en gebrek aan fietsparkeren worden onvoldoende toekomstgericht aangepakt. De voetganger blijft kind van de rekening en komt veel te weinig in beeld. De voorstellen voor gedragsverandering - begrenzing (DVM) van het autoverkeer - zijn te weinig doel (groep) gericht en effectief. Kortom: de ambities blijven achter bij de wensen, de mogelijkheden en ook de kansen. We blijven de problemen op elkaar afschuiven, de echte oplossingen voor ons uitschuiven. Zie ook Bijlage 2 met onze inbreng in de RIB van 24 juni en de brief van Het Wiel van 30 juni jl aan B&W en de Gemeenteraad.

Vier vragen / voorstellen voor nader onderzoek en uitwerking
1. zorg voor minder doorgaand autoverkeer: maximaal 8.000 auto's ipv 15.000 (en zelfs dat wordt dus niet gehaald); 6.000 - 8.000 auto's op het Lombokplein is mogelijk; en ook op de Graadt van Roggenweg kan het een stuk minder - zie scenario 2 en ook Bijlage 1.
Toelichting:
Het autoverkeer is voor ruim tweederde doorgaand. Als we dat weten te reduceren, dan blijft er volop ruimte voor het (auto) verkeer naar HC en herkomst of bestemming in de stad, gaat rijden via de Ring. De Ring zijn de snelwegen A2, A12, A27 en de Zuilense Ring op de stad. Ook moet autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijven rijden via de Ring, om alleen het laatste stukje door de stad te rijden. Zo worden zo min mogelijk mensen blootgesteld aan geluid, stank en onveiligheid als gevolg van druk autoverkeer. Het blijkt dat er in de praktijk relatief veel autoverkeer de Graadt van Roggenweg gebruikt als doorgaande route om in de noordoostelijk gelegen wijken te komen, bijvoorbeeld via Weerdsingel of via de Amsterdamsestraatweg. De Verkeerssudie Noordwest heeft aangetoond dat meer knips op stedelijk niveau niet de oplossing zijn.
In de Verkeersstudie Noordwest is een extra aansluiting van Noordwest op de snelweg niet verder onderzocht. Het uitgangspunt van deze studie was te zoeken naar oplossingen binnen de bestaand projecten en beleidskaders. Daar hoort nieuwe auto-infrastructuur niet bij. Uit eerdere onderzoeken, zoals het versnellen van de NOUW en het verbeteren van de aansluiting op de A2 is is gebleken dat het effect marginaal is. Daarnaast trekt nieuwe autoinfrastructuur niet alleen verkeer uit de stad maar ook weer nieuw verkeer naar binnen.

binnenstad en ook voor buslijnen; én komt er meer ruimte voor fietser en voetganger. Ook is dan minder asfalt nodig voor busstroken en diverse auto-afslagen, zeker als de toegang naar de parkeergarages / plekken van de Volksbank ea anders wordt geregeld. Of wordt vervangen door autoparkeren op afstand en/of het inruilen van parkeerruimte voor de fiets. Analyses van HC, Movares, Rebel en Royal Haskoning maken keer op keer duidelijk dat het vooral doorgaand autoverkeer is, dat over Graadt van Roggenweg, Westplein gaat, namelijk zo'n tweederde tot driekwart! (iets soortgelijks zien we elders in de stad). Daar zit dus echt de sleutel tot verbetering.

[punt 2 en 3 gaan over een ander onderwerp en staan verderop in het document; zie paragrafen 2.6 en 2.7]

4. begin vandaag met gedragsverandering en onderzoek hoe we die effectief kunnen vormgeven; we stellen voor om op korte termijn deze drie manieren te onderzoeken: spreiding van de spits (ook bij fietsers), meer thuiswerken, werken met persoonsgebonden autotracé-vergunningen. Toelichting: Het zou leerzaam zijn om het mobiliteitsgedrag van specifieke groepen nog beter te analyseren. Dit leert bijvoorbeeld dat meer dan de helft van de auto-ritjes door de stad korter zijn dan 7,5 km. En dat de verkeersproblemen zich vooral tijdens de spits bij fietsers voordoen. Dan liggen deze oplossingen voor de hand: wat meer thuiswerken; gaan spreiden van reistijden - dat is van werk- en onderwijs-tijden - óók voor fietsers; gaan werken met persoonsgebonden tracé-vergunningen (IT op kenteken). Dit is allemaal redelijk snel te realiseren, doelgroepgericht, effectief, zonder ruimtebeslag, relatief goedkoop. Overleg met onderwijsinstelllingen, werkgevers, Jaarbeurs, HC, Centrum Management Utrecht kan veel gaan opleveren. De gemeente zou ook zelf het goede voorbeeld kunnen geven. Dit alles zal - in combinatie met de voorgestelde fysieke maatregelen - helpen om in West en de rest van de stad die zo noodzakelijke, toekomstbestendige 'systeemsprong' handen en voeten te geven. De herinrichting van het Westplein vindt binnen afzienbare tijd plaats. Daar sluit het op korte termijn heel gericht gaan 'oefenen' met methoden van gedragsverandering goed bij aan.

Conclusie: Vatten we deze zienswijze ter afsluiting samen. Onze conclusie is dat we een heel eind op de goede weg zijn, maar dat met name halfslachtige mobiliteitsmaatregelen de investeringen in de kwaliteit en de toekomst van het Lombokplein e.o. blijven bedreigen. Vandaar ons verzoek op een aantal punten aanvullend onderzoek te doen naar betere en meer toekomstgerichte oplossingen. Dat kan, en we moeten vroeg of laat toch die kant op. Dit zou de resultaten en ook de waarde van alle inzet en alle investeringen aanzienlijk vergroten.

4. Gedragsverandering
We zijn inmiddels gestart met onderzoeken naar de mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding voor het Lombokplein. In de verdere uitwerking en besluitvorming zal dit verder worden geconcretiseerd. Gedragsbeïnvloeding is een pijler waarop de 15.000 voertuigen per dag voor een deel is gefundeerd, is dus nodig om de 15.000 te halen.
Uiteraard leert de coronacrisis dat thuiswerken een prima alternatief is, mogelijk dat dit de komende jaren een omslag in denken over werken en reizen tot gevolg heeft bij bedrijven en bij personeel. Het is zeker interessant om te zien hoe partners als onderwijsinstellingen, Jaarbeurs, Hoog Catharijne en CMU hiermee om denken te gaan in de toekomst. Van onderwijsinstellingen weten we dat ook al voor de coronacrisis colleges werden gehouden in de avonduren om de druk te spreiden (ook in de gebouwen).
Uw voorstel voor een persoonsgebonden vergunning is inziens een voorbeeld van het beter benutten van de beschikbare infrastructuur. Ook in het kader van het nieuwe mobiliteitsbeleid wordt hierover nagedacht. Hierbij wordt gedacht aan een pilot met het bieden van intelligente verkeerstoegang tot specifieke gebieden voor specifieke doelgroepen op basis van bijvoorbeeld real-time data. Een goede mogelijkheid om ervaring op te doen met gedragsbeïnvloeding vormen straks de werkzaamheden aan de Graadt van Roggenweg en Lombokplein.

59	In het proces maken wij ons grote zorgen over de stapeling aan werkzaamheden die plaats gaan vinden. Om te beginnen natuurlijk de werkzaamheden aan de Kanaalstraat/Damstraat zelf. Daarnaast staat er in onze directe omgeving veel te gebeuren, zoals de herinrichting van het Lombokplein/Westplein. Wij maken ons grote zorgen over de bereikbaarheid van ons gebied gedurende deze opeenstapeling van werkzaamheden. Een teruglopende bereikbaarheid en daarmee inkomsten, gedurende de werkzaamheden, zijn voor een beperkte tijd te op te vangen door de ondernemers. Maar bij een stapeling van werkzaamheden zal dat dramatisch uit kunnen pakken voor veel ondernemers, zeker waar er door de corona-periode veel buffers zullen zijn verdwenen bij ondernemers. Dit vraag afstemming, planning en ook flankerend beleid (en middelen) om gedurende de werkzaamheid de bereikbaarheid (van het winkelgebied) en kwaliteit van de openbare ruimte op (hoog) niveau te houden. Klanten moeten zich ook tijdens de werkzaamheden welkom en veilig voelen. De 2 aansluitende projecten Lombokplein/ Westplein en Damstraat/ Kanaalstraat sluiten momenteel niet goed op elkaar aan. Het lijkt erop dat de projectleiders niet op de hoogte zijn van elkaars plannen, terwijl ze inspraak hebben in dezelfde straat (in dit geval de entree van Lombok (de Damstraat)).	We begrijpen de zorg voor het moment dat de werkzaamheden uitgevoerd moeten gaan worden. Ook weten we dat het uitvoeren van de werkzaamheden een pittige opgave is. Inmiddels worden de eerste voorbereidingen getroffen om te komen tot een goede fasering en planning. Daarbij moet er zeker rekening worden gehouden met de vele belangen die er in en om dit gebied spelen, zoals de ondernemers, kantoren en bewoners. De afstemming met planningen van andere projecten, zoals de herinrichting Kanaalstraat/ Damstraat maakt daar onderdeel van uit. Met de projectleider van het project Kanaalstraat/Damstraat is afgesproken om hier gezamenlijke uitgangspunten voor te formuleren zodat bereikbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid tijdens de werkzaamheden eenduidig geborgd is en niet per project wisselt. Uiteraard stemmen we deze ook af met betrokken stakeholders, waaronder de winkeliersvereniging. Er heeft in de afgelopen periode al veelvuldig afstemming plaats gevonden over beide projecten, zoals voor de Damstraat en de aansluiting van de Damstraat op de Vleutenseweg.
61	*Opgave begrenzen autoverkeer* In de modelberekeningen van de verkeersafwikkeling is uitgegaan van 15.000 motorvoertuigen per etmaal ter plaatse van het Westplein. Uit de berekeningen komt naar voren dat hogere intensiteiten niet kunnen worden afgewikkeld, zonder dat vertraging en lange wachtrijen ontstaan. Naar ons idee zijn forse maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat het autoverkeer daadwerkelijk rond of onder 15.000 mvt/etm uitkomt. Het plan geeft ons vooralsnog weinig vertrouwen dat deze streefwaarde gehaald gaat worden, eenvoudig weg omdat de daarvoor noodzakelijke ingrepen in het plan ontbreken. Bij de Koningsbergerstraat kan een wachtrij van plm. 40 voertuigen worden neergezet, wat een wachttijd van 5 minuten oplevert. Als er (ongewenste) verkeerslichten op de aansluitende kruispunten worden toegepast, kan het verkeer ook daar nog wachttijd krijgen. Stilstaand verkeer voor verkeerslichten is zeer onaangenaam voor de omgeving en daarom ongewenst. Voor verkeer richting 24 Oktoberplein en A2 zijn geen maatregelen op dit plein mogelijk, die moeten al veel verder stroomopwaarts worden getroffen, bij de Oudenoord, de Monicabrug en de Amsterdamsestraatweg . Ook daar is wachtend verkeer zeer ongewenst voor de omgeving. We willen dat ten minste de “knips” uit “scenario 3” van de studie Noordwest worden toegepast, omdat dat het verkeer wél echt begrenst. De wachtrij voor de Koningsbergerstraat moet in elk geval een paar meter vóór de	In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie zijn verschillende scenario’s onderzocht. Het klopt dat er scenario’s bij zaten die tot nog minder autoverkeer op het Lombokplein zouden leiden dan 15.000, zoals scenario 3. Scenario 3 leidt tot grote problemen op netwerkniveau elders in de stad en op de Ring en is vanuit economisch perspectief ook niet haalbaar gebleken. Er is daarom gekozen voor een variant waarbij we uitgaan van op termijn 15.000 voertuigen per gemiddelde werkdag op het Lombokplein.

	kruising/oversteek worden neergezet, zodat fietsers deze ongeregelde kruising vlot over kunnen steken.	
61	*Afslag stadskantoor* Uit de berekeningen komt naar voren dat de afslag naar het Stadskantoor leidt tot een wachtrij van fietsers. We willen u in overweging geven om de inrit daadwerkelijk 30 meter te verschuiven, overeenkomend met wat in de modelberekeningen is toegepast. Dat is ook noodzakelijk als de afslag zonder verkeerslicht wordt uitgevoerd, omdat autoverkeer dan voorrang moet verlenen aan de fietsers. De korte afstand tot de Van Sijpesteijnkade staat met twee wachtende auto's al vol. Een grotere afstand tot die kade is daarom nodig.	Het is de bedoeling om de aansluiting in zuidelijke richting te verschuiven. Het niet regelen leidt er toe dat het autoverkeer niet goed de parkeergarage kan bereiken. En dat uitgaand verkeer er niet makkelijk uit kan rijden. Bij het uitwerken van de kruising wordt dit nader bekeken. In de praktijk kan straks bekeken worden op welke momenten van de dag de verkeerslichten in werking moeten zijn, bijvoorbeeld alleen tijdens de spitsuren.

2.3 Gebruik en beheer openbare ruimte

Reactie belangstellenden op concept PvE/FO		**Antwoord**
6	Om de leefbaarheid te garanderen van het Lombokpark en de strook langs de Leidse Rijn zou het ook goed zijn mensuren op te nemen in de plannen. Mensuren voor onderhoud, beheer, toezicht en handhaving, reiniging. Het strookje langs de Leidse Rijn is momenteel al een grote vuilnisstrook. Met de toename van het aantal gebruikers zal dat ook toenemen. Stenen zonder toezicht bestaan alleen op Artist Impressions.....	Bij herinrichtingsprojecten wordt er standaard een doorvertaling gemaakt naar de begroting van onderhoud en beheer. De oever en het voetpad langs de Leidse Rijn tussen de Damstraat en het Molenpark is in zelfbeheer bij een bewonersgroep. Het merendeel van het vuilnis in die strook is een gevolg van de aanwezigheid van de ondergrondse containers op de hoek met de Damstraat waar vaak vuilnis naast wordt gelegd. Als onderdeel van dit project worden die containers verplaatst naar een andere locatie, dus zal er langs de oever van de Leidse Rijn minder overlast zijn van weggewaaide vuilnis.
11	Als voormalig bewoner van Lombok en huidig bewoner van Utrecht ben ik blij om te zien dat dit er gaat komen. Wat ik mis in de plannen is ruimte voor bewegen en specifiek skateboarden. Het Lombokplein en andere open ruimtes in de plannen bieden perfect de gelegenheid om een mooi skatepark en/of skateplekken te realiseren op een centrale locatie in de stad. Het succes van het skatepark op Jaarbeurs laat zien dat dat een goede aanvulling is op de stad.	Het tijdelijke skate- en sportpark op het Jaarbeursplein is in eerste instantie gerealiseerd voor een periode tot de afgelopen zomer. De huidige plannen voor het Jaarbeurspleingebouw, welke komt op de locatie van het tijdelijke skate- en sportpark, zijn vertraagd. Het skate- en sportpark blijft daarom langer liggen, het is nog afwachten voor hoelang dit mogelijk is. Wij onderzoeken diverse nieuwe locaties, hierbij is het Lombokplein momenteel geen optie vanwege het gebrek aan voldoende ruimte en de ambities om hier een groene verblijfsplek van te maken. Dit Lombokpark wordt te zijner tijd samen met omwonenden/bewoners Lombok ingericht; indien men dan behoefte heeft aan kleinschalige sport/beweeg voorzieningen, is dat een optie.

23	Er worden voor het wonen en leefbaarheid in het gebied een aantal doelgroepen genoemd. Maar de jongeren worden hierin vergeten. Het zou fijn zijn als er ergens een plek zou zijn waar jongeren na 22 uur kabaal kunnen maken zonder dat er iemand last van heeft. Er wordt veel recreatieruimte gemaakt aan de noordzijde van het water. Dat is heerlijk, maar onze ervaringen rond de sluis is niet zo positief. Na 22 uur is het een grote zuip, pis en poepplek met veel lawaai en muziek. Daardoor is het voor de bewoners onleefbaar geworden. En voor de politie niet te handhaven. En met dit plan krijgt de boa en politie het nog veel drukker met handhaven.	Om de overlast als gevolg van de recreatiedruk aan het Merwedekanaal een halt toe te roepen is inmiddels een aantal maatregelen getroffen zoals extra gemeentelijk toezicht, aangepaste bebording en een bloemenperk langs de Keulsekade. Daarnaast wordt nu ook gewerkt aan aanpassingen van de groenstroken aan de Kanaalweg en vindt overleg plaats met Rijkswaterstaat over het afsluiten van de landtongen in dit gebied. Er is geen andere plek in de wijk of in het projectgebied waar jongeren heen kunnen na 10 uur ’s avonds.
29	Ik ben het zeer oneens met slechts deels openbaar toegangelijke tuinen. Maak er volledig (niet afsluitbare) parken van het beoogde groen. En ook geen uitbreiding van terras voor het hotel. Want meer mensen die op een kleine oppervlakte moeten wonen (er komen woningen bij) moet je ook veel meer groen aanleggen en openbaar houden. Een terrastuin verandert binnen no-time in een geconfisceerd terras van het hotel waar je dan alleen nog mag zitten indien je van het hotel diensten afneemt. De beperkte ruimte die er is is van iedereen niet van bedrijven of hotels. Gemeente moet zich schamen voor de waardeloze plannen om het stationsgebied vol te bouwen. Wettelijk gezien zodra er een hek om een tuin heen staat, terras is, of een binnentuin wordt omdat het volledig omsloten is met woning/gebouw dan kunnen de huurders of eigenaren opeens eisen stellen en de boel afsluiten. Er is dus ons bewoners voor gelogen over het openbaar toegangelijke karakter van die tuinen/groen rond het hotel. Want afsluitbaar is niet openbaar toegankelijk. Er staat toch geen hek om de Singelparken heen? Nou dus hier ook niet met hekken komen of binnentuintjes die straks ivm overlast, rommel of mensen die daar s avonds zitten gewoon afgesloten gaan worden. Bewoners worden gewoon voorgelogen in dit verhaal over openbaar groen/park.	De grond is in eigendom van de gemeente, dus bij de gronduitgifte worden expliciete afspraken gemaakt over onder andere de semi openbaarheid van de tuin en de percentages groen versus terras. Zie voorbeelden elders in de stad van semi openbare tuinen (bijvoorbeeld in de binnenstad).
30	Ik ben nog wel benieuwd naar de ideeen om het straatvuil op de oevers van de Leidsche Rijn tegen te gaan. Gelukkig wordt wegwerpplastic verboden volgend jaar. Een systeem waarbij zwerfafval in de goot belandt en dan gescheiden wordt zou prachtig - misschien ook onbetaalbaar - zijn. Ik hoop dat het allemaal vlot goedgekeurd en uitgevoerd zal worden. Succes!!!	Dank voor de positieve reactie. Voor de inhoudelijke vraag, zie hierboven het antwoord bij reactie 6.

59	Het winkelgebied Kanaalstraat (Damstraat/Moskeeplein) kijkt uit naar alle ontwikkelingen in de buurt. Er gaat veel veranderen en dat geeft nieuwe kansen. Hierbij zien wij alleen ook bedreigingen en uitdagingen die op ons afkomen. In de planvorming vinden wij dat daar nog niet altijd voldoende aandacht voor is. Ten aanzien van de ontwikkeling rondom het Lombokplein maken wij ons over de volgende zaken zorgen: a. De aansluiting op de herontwikkeling Lombokplein van de Damstraat/Kanaalstraat is voor ons een zorg en aandachtspunt. De Verlengde Damstraat wordt straks één straat met de huidige Damstraat. Dit is de (nieuwe) entree van ons winkelgebied. Een eenduidige inrichting die kwalitatief en uitnodigend is, is belangrijk voor de gehele Damstraat (inclusief de verlengde Damstraat). Het moet ook duidelijk zijn dat dit de entree is van het winkelgebied. b. Op de hoek bij de Leidsekade/Damstraat (Damstraatbrug) zouden mogelijk ondergrondse afvalcontainers (kunnen) gaan komen. Dat is voor ons zeer onwenselijk gezien dat dit juist de mooie verblijfsplekken zijn in de straat, die het winkelgebied kwalitatief kunnen versterken bij de herinrichting. c. Er staan nu vlaggen (eigendom winkeliersvereniging) op de brug (ingang Damstraat). Wij gaan ervanuit dat deze hier in de buurt terug kunnen komen, dan wel dat er een alternatief mogelijk wordt gemaakt.	a. In de plannen is rekening gehouden met de nieuwe entree van het winkelgebied Lombok: - De inrichting van de Verlengde Damstraat wordt als aanloopstraat afgestemd op de herinrichting van de Damstraat. Hiermee zorgen we voor eenduidigheid in het straatprofiel. - Voorzieningen in de plint (atelierruimtes in het Hotelblok) en voorziening op de hoek Leidseweg / Verlengde Damstraat geven een introductie op het winkelgebied. - De Damstraatbrug kan als nieuwe duidelijke entree van het winkelgebied gaan functioneren: door de brug wordt de entree / overgangsmoment naar het winkelgebied extra benadrukt. b. De containers die op de hoek Leidsekade/Damstraat zijn geprojecteerd worden verplaatst naar een andere locatie in de Verlengde Damstraat. c. De vlaggen of een alternatief worden in overleg met de winkeliersvereniging ingepast in het ontwerp in de volgende fase van planontwikkeling (VO fase). Dit zullen wij expliciet opnemen in het PvE.

2.4 Graadt van Roggenweg

Reactie belangstellenden op concept PvE/FO		Antwoord
16	1. Verdwijnen ventweg. Ik had begrepen van medebewoners dat tijdens een inspraakavond bewoners aangaven de ventweg te willen behouden. De ventweg wordt op dit moment gebruikt door kinderen om te spelen, maar vormt ook een mooie afscheiding van de (drukke) doorlopende weg. Ook wordt deze weg gebruikt door post en maaltijdbezorgers, laden en lossen, klusjesmannen van de woningbouwvereniging, ophalen van minder mobiele mensen etc. Hoe krijgt dit vorm als de ventweg verdwijnt? Auto's/personen die bij deze flats moeten zijn zijn gemiddeld meer tijd kwijt omdat de woningen 4 hoog zijn zonder lift. Zoals op de plattegrond op utrecht.nl/lombokplein te zien is bestaan de sociale huurflats aan de Graadt van Roggenweg 136 woningen (nog zonder de laagbouw). Het is dus een komen en gaan op de ventweg en ik vraag me af hoe praktisch het is als de ventweg verdwijnt. 2. Ik maak mij ernstige zorgen over de parkeerdruk. Als uitgangspunt voor de herinrichting is een meting uit 2016 genomen. Inmiddels zijn we 4 jaar verder en is de parkeerdruk de afgelopen jaren enorm	1. Met het toevoegen van een extra fietspad en extra groen is de ventweg komen te vervalen. Met deze ruimte ontstaat meer ruimte om te spelen op een trottoir in plaats van op een ventweg, waar ook snelverkeer kan rijden. Om de Graadt van Roggenweg een uitstraling te geven van een weg waar 30 km/u wordt gereden is het parkeren langs de rijbaan bedacht. Naast het parkeren is rekening gehouden met meerdere laad-losplekken ter hoogte van de portieken voor het ophalen van mindervaliden en maaltijdbezorgers. 2. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is gebaseerd op het meest recente onderzoek, te weten uit 2016. Op meerdere momenten van de week is er geteld hoeveel parkeerders er in het plangebied stonden geparkeerd. Van de 152 parkeerplaatsen op de parallelwegen van de Graadt van Roggenweg waren er op het drukste moment 91 bezet. Dit betekent dat er 61 parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Daaruit blijkt dat met 90 parkeerplaatsen op het drukste moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Echter we begrijpen dat dit onderzoek inmiddels 4 jaar oud is en dat de parkeerdruk kan zijn veranderd. In de

toegenomen. Deels doordat meer bewoners een auto bezitten, deels doordat de omliggende kantoren meer gebruik zijn gaan maken van de aanwezige parkeerplekken, deels door de toename van evenementen in de buurt. In de planning wordt gesproken over een realisatie van 90 parkeerplekken. Mijn vraag is hoeveel parkeerplekken er effectief zullen verdwijnen. Daarnaast wil ik weten in welke mate de parkeerdruk zal toenemen. Er worden immers een 400 tal woningen bijgebouwd met slechts 65 plekken in een ondergrondse garage. Gaan deze bewoners ook toestemming krijgen voor een parkeervergunning? Daarnaast vraag ik mij af wat het effect zal zijn van een reductie in parkeerplekken op de wijk Leidseweg en omgeving. Hoeveel parkeerplekken zijn daar nu en hoeveel worden dat. Hoeveel parkeervergunningen zijn er nu voor deze wijk uitgegeven?
3. Er zal een groot aantal parkeerplekken worden verplaatst. Waar deze eerst bij de woningen aan de Graadt van Roggenweg lagen zullen deze voor veel woningen op grotere afstand komen te liggen. Aangezien de woningen tot 4 hoog zijn zonder lift vraag ik mij af of er afdoende de mogelijkheid komt tot laden en lossen en/of kort parkeren.
4. Veiligheid van de parkeerplekken. Als ik naar de afbeeldingen kijk dan vraag ik mij af of er vanuit de woningen wel afdoende zicht is op geparkeerde autos. Er is in deze buurt behoorlijk wat overlast van oa zwervers en hangjongeren die ongemerkt hun slag kunnen slaan als deze auto's minder zichtbaar zijn voor bewoners.
5. Bereikbaarheid van de parkeerplekken. Ik kom niet helemaal wijs uit het rondje wat ik kan rijden als er geen parkeerplekken beschikbaar zijn. Door het eenrichtingsverkeer op veel plekken vraag ik mij af hoe groot deze ronde gaat zijn.
6. Ik zie op de afbeeldingen geen fietsenstallingen. Naast fietsstallingen voor bewoners zijn deze ook noodzakelijk voor de tram en bushaltes.
7. Is er afdoende rekening gehouden met autos die willen keren over de trambaan? Nu is het zo dat bijna dagelijks trambestuurders hard op de rem moeten trappen omdat ze anders een kerende auto scheppen. Ik zie dat er stoplichten komen, maar gezien het aantal rood rijders in deze straat (op ad.nl zag ik een berekening dat er 3 autos per uur! worden geflits op de Graadt van Roggenweg.) vraag ik mij af of deze afdoende zijn om ongelukken te voorkomen.
8. Op de plattegrond zijn groene stroken te zien tussen het fietspad en de portieken van de flats. Wat zijn dit precies? Hoe groot is dit gedeelte (stoep)?
9. Bij welk profiel wordt begonnen met de plannen Westplein/Graadt van Roggenweg? Wat kunnen we als bewoners van dit proces verwachten qua overlast?
10. Is het mogelijk de bewoners van deze flats meer informatie te geven, in papieren vorm? Zoals bekend wonen er veel kwetsbare mensen in

VO-fase (of daarna) wordt de dan aanwezige parkeerdruk op de Graadt van Roggenweg door bewoners bekeken en gecheckt aan de uitgangspunten.
Er is sprake van in totaal 423 reguliere parkeerplaatsen in dit rayon die bestemd zijn voor het parkeren met een parkeerticket en/of een parkeervergunning. In het rayon zijn 285 parkeervergunningen voor bewoners uitgegeven (2020).
De ambitie in dit project is zo weinig mogelijk parkeerplaatsen te bouwen. Het parkeerbeleid maakt maatwerk mogelijk in dit gebied: zoals het richten op doelgroepen met een laagautobezit, maximaal faciliteren van deelmobiliteit, parkeren op afstand en gebruik maken van parkeercapaciteit in bestaande garages die niet gebruikt wordt. Bewoners van de nieuwbouwblokken kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning voor de omliggende straten.
3. Zoals bij punt 1 aangegeven komen er langs de Graadt van Roggenweg mogelijkheden voor laden en lossen. Uiteraard kan dat ook op een reguliere parkeerplaats.
4. We begrijpen de zorg over het zicht op de voertuigen als deze langs de Graadt van Roggenweg staan geparkeerd in plaats van op de ventweg. Door de parkeerplaatsen langs de rijbaan te plaatsen is er door passerende automobilisten ook relatief veel sociale controle.
5. Parkeerplaatsen tussen de Koningsbergerstraat en Sowetobrug zijn bereikbaar via de kruising Koningsbergerstraat. Vanaf die kruising is de parallelweg bereikbaar. De parkeerplaatsen tussen de Croeselaan en de Koningsbergerstraat zijn bereikbaar via de kruising Croeselaan.
6. Het klopt dat er een aantal fietsenklemmen aan de Graadt van Roggenweg staan voor tramreizigers en bij de woningen voor bewoners. De eis om deze plekken weer in te passen is per abuis niet opgenomen in het PvE; dit passen we aan.
7. De kruising van de Graadt van Roggenweg met de Koningsbergerstraat wordt een volledige kruising, dus ook geschikt voor autoverkeer dat linksaf slaat. De kruising is met verkeerslichten geregeld, dus keren is ook mogelijk. Het probleem in de huidige situatie is dat men nu niet linksaf mag slaan over de trambaan. Dus in de huidige verkeerslichtenregeling is geen rekening gehouden met illegaal linksafslaand autoverkeer. Men slaat linksaf terwijl de tram ook mag doorrijden. Dat veroorzaakt in de huidige situatie de gevaarlijke situaties. We onderzoeken nog met het Openbaar Ministerie (eigenaar van de flitspalen) of de flitspalen moeten blijven staan.
8. De groene stroken geven aan dat er groen wordt toegevoegd. De precieze invulling is in dit stadium van het plan nog niet aangegeven. Dat komt in de volgende fase. Bewoners worden hierbij betrokken.
9. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe de werkzaamheden worden uitgevoerd, zoals op welke locatie we beginnen met de werkzaamheden en welke fases er zijn. Wel kunnen we aangeven dat er sprake zal zijn van enige overlast als gevolg van de werkzaamheden, bijvoorbeeld als delen van de Graadt van Roggenweg

	deze flats en ik vraag me af of zij in de mogelijkheid zijn zich te kunnen inlezen en op zoek te kunnen gaan naar de juiste informatie (zoals de gigantische plattegrond).	niet meer beschikbaar zijn. Tegen de tijd dat de volgorde van de werkzaamheden bekend is worden bewoners daarover geïnformeerd. 10. Naar aanleidng van uw reactie hebben wij tijdens de inspraaktermijn folders en grote plattegronden beschikbaar gesteld die u in diverse portieken hebt opgehangen. Dank voor het signaal!
21	We maken ons zorgen over de stadsstraat foto nr 6 aan de Graadt van Roggenweg. Nu kunnen op het eerste gedeelte van deze ventweg (Westpein tot aan het Parkje) 48 auto's parkeren. Straks moeten de mensen over de Graadt van Roggenweg rijden en dan in parkeren. Dit vinden wij een slecht idee. Het is gevaarlijk en er ontstaan files. In plaats van minder luchtvervuiling krijgen we dan meer luchtvervuiling. Door dit langsparkeren verdwijnen er ook veel parkeerplekken. Het is ook een vreemd plan om van die ventweg een 2 richting fietspad te maken. Dit wordt dan een heel klein stuk breed fietspad want bij de Paul Kruger brug blijft er maar 80cm over. Waarom hier niet auto te gast en met de huidige parkeerplekken. De bewoners van de Leidsche poort kunnen dan rustig en veilig inparkeren. Er vervalt 1 rijstrook dus er blijft voldoende ruimte over voor mooi groen. De oudere bewoners van de Leidsche poort willen ook graag een kort parkeerplek voor de deur voor ophalen en wegbrengen.	Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is gebaseerd op het meest recente onderzoek, te weten uit 2016. Op meerdere momenten van de week is er geteld hoeveel parkeerders er in het plangebied stonden geparkeerd. Van de 152 parkeerplaatsen op de ventweg waren er op het drukste moment 91 bezet. Dit betekent dat er 61 parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Daaruit blijkt dat met 90 parkeerplaatsen op het drukste moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Echter we begrijpen dat dit onderzoek inmiddels 4 jaar oud is en dat de parkeerdruk kan zijn veranderd. In de VO-fase (of daarna) wordt de dan aanwezige parkeerdruk op de Graadt van Roggenweg door bewoners bekeken en gecheckt aan de uitgangspunten. Parkeren langs de rijbaan hoort bij een 30 km/u inrichting. Even wachten bij een inparkerend voertuig hoort daar bij, dat gebeurd ook langs wegen waar 50 km/u mag worden gereden. Daarnaast is er sprake van relatief brede parkeerplaatsen, te weten 2 meter breed met daarnaast nog een strook van 0,50 meter tussen de rijbaan en de parkeerstrook. Er is voldoende ruimte om te manoeuvreren en in-uit te stappen. Op de Sowetobrug (door u de Paul Krugerburg genoemd) komt een fietspad terug van 3 meter breed voor fietsers in twee richtingen. Naast het parkeren is rekening gehouden met meerdere laad-losplekken, voor het ophalen en wegbrengen ter hoogte van de portieken.
34	Ik heb als bewoner van Graadt van Roggenweg te horen gekregen dat de Gemeente Utrecht van plan is om Lombok en in het bijzonder de Graadt van roggenweg opnieuw in te richten. Ik ben met een bepaalde punt niet eens, namelijk het feit dat de parallelweg van de Graadt van Roggenweg met huisnummer 53-97 wordt vervangen door een fietspad en de parkeerplekken die worden verplaatst. Ik, als eigenaar van een auto, ben het hier niet mee eens. Door de parkeerplekken te verplaatsen naar de grote weg is voor mij geen goed idee. Parkeerplek hier is niet gratis en dan nog eens verder weg mijn auto plaatsen is iets waar ik het niet mee eens ben.	Zie de beantwoording van reactie 21 hierboven.

46	*Tuinzones langs gevels* Op pagina 34 van de conceptplannen wordt opgemerkt dat langs de Graadt van Roggenweg tuinzones langs de gevels zouden komen. Gelet op deze beschrijving en de hierbij gevoegde afbeelding, lijkt dit mede betrekking te hebben op ons perceel. Ook over deze opmerking ontvangen wij graag een toelichting op de bedoeling van uw gemeente en verzoeken wij u in de tekst te verduidelijken dat het niet mogelijk is om zonder instemming van de betrokken eigenaren (waaronder ons) groenvoorzieningen op eigen grond te realiseren.	Op pagina 34 van de conceptplannen wordt opgemerkt dat langs de Graadt van Roggenweg tuinzones langs de gevels komen. Deze tuinzones worden aan de zijde van de woningen gerealiseerd als onderdeel van het project. De groene zone langs de kantoren zijn er deels al en bevinden zich inderdaad buiten het plangebied en (deels) op uw terrein. Op pagina 56 van het PvE staat vermeld dat waar mogelijk de bestaande tuinen bij de kantoren uitgebreid worden, overgangen van openbaar naar privé verzacht worden en ook aan de andere gebouwen (gevel)tuinen toegevoegd worden. Over deze ambitie zijn wij reeds met u en de huurders van uw kantoor in gesprek geweest. Wij zijn in de veronderstelling dat dit een gezamenlijke ambitie is. Vanzelfsprekend realiseren wij geen groenvoorzieningen op particulier terrein zonder overleg en toestemming van betrokken eigenaren. We zullen het voor volledigheid explicieter duiden op pagina 56 van het PvE.
50	*Afvalcontainers ter hoogte van Graadt van Roggenweg 67-69:* In de huidige situatie zijn er op de hoek van de Koningsbergerstraat en Graadt van Roggenweg drie ondergrondse containers (glas, papier, plastic), ter hoogte van Graadt van Roggenweg 35 twee restafval containers, en ter hoogte van Graadt van Roggenweg 81 twee restafval containers. In het concept komen hier slechts vier containers voor terug ter hoogte van Graadt van Roggenweg 67-69. Wij denken dat dit te weinig containers zijn en dat de plaatsing op een onpraktische plek is. Onze ervaring is dat er nu al regelmatig afval naast de containers wordt geplaatst, (met name bij de glas, papier, plastic) en wij denken dat dit op de stoep voor overlast en onveilige situaties zal gaan zorgen. Tevens is onze ervaring met de restafval containers ter hoogte van 81 dat deze nu al vaak overbelast zijn en er zeer vaak een van de twee containers kapot/onbruikbaar is. Het lijkt ons veel handiger om de containers allemaal op de hoek van de Koningsbergerstraat en Graadt van Roggenweg te plaatsen op de plek van het huidge recyclestation. Hier zal los geplaatst afval niet direct de parkeerplaatsen, fietsstraat en stoep blokkeren. Bovendien zijn de containers dan ook wat beter bereikbaar voor de bewoners van Graadt van Roggenweg 27-57. *Parkeerplaatsen achter woonblok Graadt van Roggenweg 59-75:* In de concept tekening zijn een elftal parkeerplaatsen ingetekend in het straatje tussen woonblok Graadt van Roggenweg 59-75 en de Hogeschool. Hoewel dit er op papier mogelijk haalbaar uit ziet, verwachten wij dat dit in de praktijk niet goed uit zal pakken. Allereerst zijn wij er als bewoners niet blij mee dat wij nu ook aan de achterkant van het huis hierdoor extra autoverkeer zullen krijgen. Wij wonen al aan een van de drukste en meest vervuilende wegen van Utrecht. Hierdoor is het qua luchtkwaliteit en geluidsoverlast eigenlijk nauwelijks mogelijk om aan de voorzijde van het huis (kant Graadt van Roggenweg) te	*Afvalcontainers* In de huidige situatie staan er 7 containers langs de Graadt van Roggenweg, doordat 4 restcontainers worden vervangen door 2 perscontainers (meer inhoud) komen er in de toekomstige situatie 5 containers terug. - De 2 restafval containers ter hoogte van nr. 35 worden vervangen door 1 perscontainer ter hoogte van nr. 11. - De huidige drie containers (glas, papier, plastic) op de hoek van de Koningsbergerstraat en Graadt van Roggenweg worden verplaatst naar nr. 67-69. - De 2 restafvalcontainers ter hoogte van nr. 81 worden vervangen door 1 perscontainer en verplaatst naar nr. 67-69. Over de exacte locatie van de containers kan in de volgende fase in afstemming met bewoners worden geoptimaliseerd; waarbij de aanwezige k&l in de ondergrond bepalend zijn. *Parkeerplaatsen* Het parkeren in de zijstraat van de Koningsbergerstraat betreft 7 parkeerplaatsen. Dit is een zeer gering aantal parkeerplaatsen dat er in deze straat bijkomt. Dit zal ons inziens niet tot extra overlast leiden.

luchten en is onze achterzijde van het huis de enige plek waar dit momenteel nog enigszins kan. Extra vervuiling (langzaam rijdende en startende auto's) en herrie (startende auto's, auto-alarmen, getoeter bij opstoppingen) is voor ons dus zeer onwenselijk. Door de bebouwing is de akoestiek in dit stuk zo dat geluiden uit de steeg sterk doorgalmen. Hierbij moet ook nog worden opgemerkt dat, waar wij aan de voorzijde van het huis redelijk geluidswerend dubbel-glas hebben, dit aan de achterzijde simpel enkel glas is, dus elke toename van geluid hier veel sterker ervaren wordt. Naast de luchtkwaliteit en geluidsoverlast zien wij ook meer praktische bezwaren. Het stuk is nu al een aanrijdroute voor de eigen parkeerplaats van de Hogeschool, ingang tot de garageboxen 11G1-18 en de ingang van het straatje dient als de laad-en-los plaats van de Hogeschool. In het tijdsblok tussen 7:30 en 9:30 is het straatje ter hoogte van nr. 59 en 11G op doordeweekse dagen gemiddeld zo'n 30 minuten goeddeels geblokkeerd door een grote vracht/koelwagen. Op drukkere tijdstippen voor de hogeschool (met name 's ochtends en eind van de middag) ontstaat er hier nu al regelmatig filevorming. Als hier ook nog een algemeen toegankelijke parkeerstrook bij komt zal het aantal auto's dat hier komt zoeken naar een plek sterk toenemen, terwijl de nu al beperkte manoeuvreerruimte door de nieuwe parkeerplaatsen sterk afneemt.

Verkeerssituatie kruispunt Koningsbergerstraat en Graadt van Roggenweg (profiel 3):
In de huidige tekening is niet duidelijk te zien hoe de stoplicht-situatie precies wordt rond dit kruispunt, dus misschien dat ik hier enkele verkeerde aannames doe. Wat mij zorgen baart is dat verkeer dat uit de Koningsbergerstraat komt en de Graadt van Roggenweg op wil (richting Oog in Al/Kanaleneiland) twee opties lijkt te hebben: 1) de naar wat ik verwacht correcte route, direct de Graadt van Roggenweg op, waarbij na de stopstreep en twee sets van haaientanden (1 voor fietspad en 1 voor weg) de weg opgedraaid kan worden 2) sluiproute over fietspad/'auto-te-gast'-parallelweg Hoewel de aanwezigheid van fietsers het gebruik van de sluiproute hopelijk zal ontmoedigen, vrezen wij dat er zeker op drukkere momenten best wat automobilisten zullen zijn die het fietspad graag gebruiken om 100 meter langzaamrijdend verkeer te passeren en ter hoogte van nr.85 pas op de hoofdweg in te voegen. De Koningsbergerstraat fungeert nu al als uitlaat voor verkeer uit Lombok die via de JP Coenstraat en het bruggetje hier de weg de stad uit (of richting Kanaleneiland) zoeken. Ook in de nieuwe plannen lijkt dit nog steeds een geldige route te zijn. We merken dat zowel de hoofdweg als de huidge parallelweg vaak gebruikt worden als optrekstrook en op sommige tijdstippen meer op een racebaan lijkt dan een openbare weg. Als de nieuwe parallelweg ook zal fungeren als primaire doorgaande

Verkeerssituatie kruispunt Koningsbergerstraat en Graadt van Roggenweg
De kruising Koningsbergerstraat – Graadt van Roggenweg wordt met verkeerslichten geregeld, zoals nu ook het geval is. Daarmee is de verkeerveiligheid voldoende aanwezig.
Het gebruik van de parallelweg (fietsstraat) als het (heel) druk is, is niet voor 100% uit te sluiten. We schatten deze kans erg laag in want er liggen hier op de Graadt van Roggenweg twee rijstroken, terwijl voor de kruising met de Koningbergerstraat het autoverkeer op de Graadt van Roggenweg op één rijstrook aan komt rijden, dus na de kruising met de Koningbergerstraat ontstaat meer capaciteit voor het autoverkeer. Daarnaast moet het van de parallelweg komende autoverkeer weer voorrang verlenen aan autoverkeer op de hoofdrijbaan. Als het druk is zal autoverkeer op de parallelweg moeten wachten.

Het Openbaar Ministerie (OM) is de eigenaar van flitspalen in Nederland en bepaalt of flitspalen er komen. De gemeente Utrecht kan als wegbeheerder wel een verzoek doen bij het OM, maar justitie beslist. We gaan er in het ontwerp van uit dat het weggedrag past bij de inrichting, dat is voor het ontwerp een belangrijk uitgangspunt. Mocht in de praktijk blijken dat flitspalen nodig zijn (er staan er nu twee bij de kruising met de Koningsbergerstraat) wordt dit besproken met het OM en de politie.

	fietsroute dan kan dit zeer gevaarlijke situaties gaan opleveren. Wij hopen dat jullie dit middels juiste inrichting van het kruispunt en afstemming van de stoplichten, en wat ons betreft ook ruime uitbreiding van het aantal flitspalen in de juiste banen kunnen leiden.	
58	Worden de parkeerplekken op de Graadt van Roggenweg verwijderd en komen er fietspaden daar of blijft de huidige parkeergelegenheid voor de deur nog bestaan. Worden onze woningen ook een keer vernieuwd want wij wonen in een gebouw van 1955. Er vormt zich steeds schimmelaanslag op de muren en plafond van onze woning. Wij ventileren alles heel goed maar dat helpt niet wij hebben zovaak nu het huis geverfd en dat ook nog eens met speciale verf maar het schimmel komt gewoon weer terug wij willen dat er wat aan gedaan word . Wij zijn niet de enige , heel veel mensen klagen hierover maar er word niks gedaan. Wc en de badkamer is heel erg verouderd. Zelfs in onze slaapkamers zijn er schimmelplekken. Elke dag staan de ventilatieroosters aan. Wij willen dan er wat aan gedaan word aan het flatgebouw aan de graadt van roggenweg. Wat wij ook niet begrijpen is dat gebouwen in overvecht van 1969 wel geheel gerenoveerd worden maar onze gebouw van 1955 niet. Dit begrijpen wij niet onze huizen zijn veel ouder en in slechte toestand. Heel veel buren hebben hetzelfde probleem. Graag horen wij of jullie iets voor ons kunnen betekenen.	Met het toevoegen van een extra fietspad en extra groen is de ventweg bij de Graadt van Roggenweg tussen Leidse Poort en de Koningsbergerstraat komen te vervallen. Met deze ruimte ontstaat meer ruimte om te spelen op een trottoir in plaats van op een ventweg, waar ook snelverkeer kan rijden. Om de Graadt van Roggenweg een uitstraling te geven van een weg waar 30 km/u wordt gereden is het parkeren langs de rijbaan bedacht. Naast het parkeren is rekening gehouden met meerdere laad-losplekken voor onder andere het ophalen van mindervaliden en maaltijdbezorgers. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is gebaseerd op het meest recente onderzoek, te weten uit 2016. Op meerdere momenten van de week is er geteld hoeveel parkeerders er in het plangebied stonden geparkeerd. Van de 152 parkeerplaatsen op de ventweg waren er op het drukste moment 91 bezet. Dit betekent dat er 61 parkeerplaatsen niet gebruikt worden. Daaruit blijkt dat met 90 parkeerplaatsen op het drukste moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Echter we begrijpen dat dit onderzoek inmiddels 4 jaar oud is en dat de parkeerdruk kan zijn veranderd. In de VO-fase (of daarna) wordt de dan aanwezige parkeerdruk op de Graadt van Roggenweg door bewoners bekeken en gecheckt aan de uitgangspunten. Naar aanleiding van uw reactie over de slechte staat van u woning hebben wij u reeds separaat geinformeerd en geadviseerd om contact op te nemen met de eigenaar van de woningen.
63	Wij zien aan de plannen dat de parkeerplekken voor ons deur verdwijnen en fietspad komt. Wij zijn daar niet mee eens. 1. als ik mijn deur uitkom met mijn kleine kind en er rijden daar allemaal honderden fietsers is dit levensgevaarlijk ook u weet dat door de toenemende fietsers in Utrecht er de laatste jaren veel dodelijke ongelukken met fietsers hebben toegenomen. 2. Hoe moet ik mijn zware boodschappen vanaf de auto naar de 3e etage via de trap (er is geen lift aanwezig) naar boven meenemen als ik ruim honderd meter moet lopen? Daarnaast koop ik ook spullen voor het huis zoals een bank/wasmachine, kast en ook deze goederen moet ik dan minimaal honderd meter sjouwen om voor mijn deur deze goederen naar boven te brengen. Ik hoef u niet uit te leggen wat voor desastreuze gevolgende de plannen van de gemeente voor de graadt van roggenweg heeft in dit geval wordt het wonen in mijn huis onmogelijk. Daarnaast is het praktisch onmogelijk om goederen naar mijn huis te vervoeren want met dit plan zou het betekenen dat ik minimaal honder	Zie de beantwoording van reactie 58 hierboven. In aanvulling daarop: 1. Tussen uw deur en het fietspad ligt een relatief breed trottoir, waarop veel ruimte is voor groen. Deze groenvoorzieningen worden ontworpen in overleg met bewoners en kunnen tevens dienen ter afscheiding van het fietspad. 2. Naast het parkeren is rekening gehouden met meerdere laad-losplekken, voor het ophalen en wegbrengen van bewoners en of boodschappen ter hoogte van de portieken.

	meter moet lopen om producten/goederen te vervoeren naar mijn woning. 3. Achter on op de Leidseweg waren wij al tegen een fietsstraat met de hele buurtbewoners en deze is toch doorgedrukt. We kunnen niet eens meer normaal lopen op de leidseweg door de razende toestroom van fietsers die denken dat ze de tour de france aan het rijden zijn. Ook dit is levensgevaarlijk voor ons kind en andere kleine kinderen die bij ons in de straat wonen. Nog een fietstraat en deze aan de graadt van roggenweg zou betekenen dat er bijna helemaal geen ruimte meer zal zijn voor overstekende voetgangers. Wij hebben dan VOOR en ACHTER ons een fietsstraat. Waar wij als voetgangers niet eens tussen komen om over te steken. 4. Wij willen weten wat de stand van zaken is en wij willen heel graag met de gemeente / gemeenteraad in gesprek over deze besluitvorming. Ik wil een concrete data voor een gesprek hierover.	3. De intensiteiten op de fietsroute over de Graadt van Roggenweg zullen aanzienlijk lager zijn dan de intensiteiten op de Leidseweg, mede gezien langs de Graadt van Roggenweg aan beiden zijden van de weg een twee richtingen fietspad wordt ingepast. Voor de duidelijkheid: aan het grootste deel van de Graadt van Roggenweg komt geen fietsstraat maar een apart fietspad, globaal op de plek waar nu de parallelweg ligt en waar nu auto's rijden, geparkeerd wordt en fietsers rijden. Met een apart fietspad wordt het ons inziens niet onveiliger ten opzichte van de huidige situatie met de parallelweg. 4. Tijdens de besluitvorming over het definitieve PvE/FO kunt u tijdens de zogenaamde raadsinformatiebijeenkomst in gesprek met de raad. U krijgt te zijner tijd nadere info over datum en wijze van aanmelden.

2.5 Groen

	Reactie belangstellenden op concept PvE/FO	Antwoord
13	Ik wil u allereerst een compliment geven op het gedeelte van de plannen nabij de Vleutenseweg. Ik ben verheugd dat verbindingsweg met Graadt van Roggenweg een stadsstraat wordt met 30 kn/u zone met veel groen. Mijn enige punt van bezwaar is dat ik de kop van de Vleutenseweg grenzend aan het Westplein, nog steeds erg kil overkomt. Het zou het stadsaangezicht helpen als hier bomen worden geplant die ook echt hoog en groot mogen worden, waarmee echt het signaal wordt afgegeven dat dit een 'groen' deel van de stad is. Op de ontwerptekenignen staan slechts enkele van die kleine lullige bomen die in de praktijk vaak ook nog helemaal niet in de praktijk worden geplant. Mijn verzoek tot wijziging betekent dus dat er gericht tot een groene grenszone komt met kop van de Vleutenseweg grenzend aan het nieuwe Westplein.	Dank voor het compliment. We begrijpen uw inhoudelijke reactie niet helemaal, want door de aanpassingen aan de kruising met de Damstraat en de Kanonstraat vervalt onder andere de opstelstrook en krijgt de overgang naar de busbaan een andere vorm. Daardoor kan de middenberm tot aan de kruising Damstraat worden doorgezet, evenals de berm aan de zuidzijde, met de bijbehorende bomenrijen. Dus op dat deel wordt de kop Vleutenseweg echt groener. Richting de kruising met de Kanonstraat kunnen geen bomen worden ingepast, vanwege zichtlijnen in relatie tot verkeersveiligheid.
14	Leuk filmpje, maar eerst zien, dan geloven. En als je bedenkt dat de burgers van Utrecht in een referendum ooit hebben gekozen voor een groene variant van het Stationsgebied, dan vind ik deze hoeveelheid groen wel erg minimaal. Waarom wel meer bouwen en niet meer groen. Gemiste kans!	Dank voor uw reactie. In het plan wordt zeker meer groen en water toegevoegd. In de toekomstige situatie wordt namelijk 23% van het plangebied groen (zoals park, binnentuinen, hagen, bomen, plantvakken). Dit betreft in totaal circa 30.000 m2. In de huidige situatie is dat circa 20.000 m2 groen (15% van het plangebied). Daarnaast voegen we bomen toe aan het plangebied. In de huidige situatie staan circa 200 bomen, waarvan circa 75 bomen moeten worden geveld en komen er circa 275 nieuwe bomen bij, waardoor het totaal aantal bomen in de nieuwe

		situatie op ongeveer 400 komt. Ook voegen we ongeveer 3.600 m2 water toe aan het plangebied door verbreding en herstel van de Leidse Rijn.
18	Ik zou graag zien dat de prachtige wilde bloemen stroken die momenteel op het westplein te vinden zijn niet verdwijnen! Het is werkelijk een prachtige soortenrijke bloemenweelde midden tussen de auto's..een laatste plek in lombok waar deze soorten überhaupt door het uitzinnige maaibeheer nog gespaard worden! Ik maak mij enorm zorgen dat bij het herinrichten en mooie plannen deze schat aan ecologische waarde verloren gaat...dusss Utrecht maak me blij en spaar wat kan van deze stadsweelde en neem in ieder geval een stuk inheems wilde flora gras en bloemenweide mee in het te ontwikkelen lombokplein.. en ecozones langs het water zou óók mooi zijn!	We sluiten niet uit dat de huidige bloemenstrook verloren gaat tijdens de werkzaamheden, gezien de verschillende benodigde faseringen die nodig zijn voor de uitvoering en het bereikbaar houden van het gebied. Vanzelfsprekend zullen we proberen om zoveel mogelijk bestaand groen te handhaven, ook tijdens de bouw. In de toekomstige situatie is er in het plan veel ruimte voor wilde bloemen, aan de oevers van de Leidse Rijn en in het Lombokpark bijvoorbeeld.
26	De trambanen in het profiel en ook in Utrecht zijn altijd volledig verhard. Het zou mooi zijn om de trambanen net zo groen te maken als op de weg tot de wetenschap waarbij de tram door een groen tapijt rijdt.	De huidige trambaan is gelegen op een ballastbed, waardoor het vergroenen van de trambaan, zoals bij de Uithoflijn, op de Weg tot de Wetenschap, helaas niet mogelijk is. Vergroening van de tramlijn is pas mogelijk wanneer bij eventuele vernieuwing van de tramrails in de toekomst, het bestaande ballastbed wordt vervangen door een andere fundering in combinatie met gras.
43	Ik heb met aandacht en belangstelling de plannen gelezen wat betreft de verandering van Westplein in Lombokplein. Ik vond het boeiend om te ontdekken wat daar allemaal bij komt kijken. Om de plannen op elkaar afgestemd te krijgen. We leven in een gecompliceerde samenleving en het is geen wonder dat ik een paar tegenstrijdigheden ontdekte. Hier onder mijn "bezwaren". Ik woon op de Leidseweg ter hoogte van de molen zo'n 30 jaar. De wijk lombok heeft niet veel natuur/groen plekken. En wat er is, bestaat vaak uit alleen gras. Ik zag in het plan dat de Graadt van Roggeweg een mooi voorbeeld is voor een nieuw beleid wat betreft de natuur. Meer planten en struiken ook voor het welzijn van insecten, vogels en dieren. U heeft het over natuurvriendelijke oevers langs de Leidse Rijn en een aantal binnentuinen en het Lombok parkje. Dit zijn op zich niet zulke grote ruimtes, maar alles is meegenomen. Toch krijg ik sterk de indruk dat er tegelijk aktiviteiten moeten kunnen plaatsvinden die de rust die de natuur zelf nodig heeft, (met name dieren, vogels en insecten) behoorlijk te niet doen. Het is fantastisch dat het water wordt doorgetrokken, maar de toevoeging BEVAARBAAR maken, gaat mij te ver. Zeker met het oog op het welzijn van de natuur. Ik zie bij het Molenpark dat er een mooi evenwicht is tussen mens en natuur. De vogels kunnen heel goed hun jongen grootbrengen en daarnaast voelen ze zich op hun gemak met de mensen en andersom. Als er nog meer mensen bijkomen via het water is het te voorspellen dat	Het vergroenen en daarbij het vergroten van de ecologische waarde is een van de ambities uit dit plan. Niet alleen op de Graadt van Roggenweg voegen we aanzienlijk veel groen in de vorm van bomen en hagen toe, ook de noordelijke oever van de Leidsche Rijn wordt ingericht als een ecologische oever. De oevervegetatie biedt kansen voor rietvogels en voor zoogdieren als egels en vleermuizen. Barrières voor dieren langs de noordoever van de Leidse Rijn, zoals bruggen, worden zoveel als mogelijk verzacht of opgeheven, bijvoorbeeld door middel van faunapassages en fauna-uittreedpassages. Uitgangspunt is dat geen extra verlichting wordt aangebracht binnen de groenstructuur en dat noodzakelijke verlichting zo veel als mogelijk natuurvriendelijk wordt uitgevoerd. Deze groenstructuur wordt zo min mogelijk onderbroken door verharding. Flora en fauna in de stad hebben altijd te maken met een bepaalde mate van verstoring. Het is daarom van belang om in de uitwerking rekening te houden met de benodigde rustige ecologische zones, voldoende dekking en nestgelegenheid voor flora en fauna. Deze elementen zijn bijvoorbeeld al aanwezig in het Molenpark, maar ontbreken in de huidige situatie voor een (groot) deel van de Leidse Rijn en oevers. De herinrichting is dus ook een kans om de natuurwaarde op stadsniveau te verhogen, als nieuwe groen-blauwe verbinding in de stedelijke groenstructuur. Dit geldt zowel voor vogels en egels als voor planten en insecten. Bij de uitwerking zal een gemeentelijk ecoloog betrokken zijn om dit zoveel als mogelijk te borgen.

	het evenwicht een ongewenste kant zal omslaan voor de vogels en (oever) beplanting en de omwonenden. Als mensen in de stad door krijgen dat ze van de Singel naar het Merwedekanaal kunnen varen wordt dit gebied weer ondergeschikt gemaakt aan het belang van de stad. Mag een wijk (bewoners)niet zelf een eigenwaarde krijgen?	Naast voldoende dekking speelt ook de mate van voorspelbaarheid van de verstoring een rol. Er wordt vooralsnog uitgegaan van 1 plek waar boten kunnen aanmeren (tegenover Lombokpark). Omdat boten (overdags) langs varen en niet aanmeren bij de natuurvriendelijke oever, zal de verstoring daar beperkter zijn omdat dieren wennen aan de herhalende wijze van verstoring).
55	Het is van groot belang dat de kansen voor natuur op het talud en langs het water, boven en in het water zoveel mogelijk worden benut. Bron inrichting natuurvriendelijke oever: https://www.stowa.nl/sites/default/files/assets/PUBLICATIES/Publicaties%202000-2010/Publicaties%202005-2009/STOWA%202009-37.pdf Vervolgens is het een uitdaging om dit in de stedelijke omgeving goed op maat te doen. Waar boten varen, vissers willen vissen, wel of niet gezwommen gaat worden en waar de natuur een significante verbetering van de waterkwaliteit en de waterbeleving is. Bij het uitwerken van de expliciete groene inrichting van het plangebied blijf ik graag betrokken. Het streefbeeld langs de Leidse Rijn is een natuurvriendelijke oever. De natuurvriendelijke oever vormt de dynamische overgang tussen land en water, zie tekening. De oeverzone loopt daarmee van het begin van het talud in het water (teen), of alternatief de diepte waar waterplanten groeien, tot de hoogte waar de invloed van het water nog merkbaar is op het land. De oever wordt vaak onderverdeeld in verschillende zones, waarbij iedere zone zijn eigen dominantie kent tussen land en water. Daardoor komt in elke zone specifieke flora en fauna voor. Welke soorten vegetatie zich ontwikkelen hangt af van bodemsoort en watertype, voedselrijkheid, chloridegehalte en de reeds aanwezige vegetatie. Algemeen kan gesteld worden dat hoe meer zones van de natuurlijke oever aanwezig zijn, hoe natuurvriendelijker de oever is. De wens is om langs de Leidse Rijn de hoogste mate van natuurvriendelijkheid te bereiken. De oever is natuurvriendelijker naarmate het talud flauwer het water in loopt. Daarbij is het van belang om de oever zo in richten dat zone 4 en 5 er expliciet voorkomen. Dit kan door middel van een ruime onderwaterbak. De verschillende oeverzones van een natuurvriendelijke oever: 1. Bloemrijk grasland; 2. Vegetatie van vochthoudende grond; 3. Vegetatie van natte ruigtes (plas-dras); 4. Moerasplanten die in ondiep water staan; 5. Moerasplanten die in dieper water staan; 6. Drijfbladplanten; 7. Ondergedoken waterplanten.	We kunnen beamen dat we ook het groot belang zien van een (juiste invulling van) een natuurvriendelijke oever. Bij het uitwerken van de plannen zal een gemeentelijk ecoloog nauw betrokken zijn en binnen de context en de mogelijkheden daar een zo –voor de biodiversiteit- zo gunstig mogelijke invulling aan geven. Bij de verder uitwerking van de groene inrichting van het plangebied in de volgende fase benaderen wij u om mee te denken.



STOWA, Handreiking Natuurvriendelijke Oevers (2009), pagina 11
De drassige zones zijn van belang voor de soortenrijke moerasvegetaties en ongewervelde dieren, zoals wormen, kreeftachtigen, insecten en spinachtigen. De ondiepe wateren met waterplanten zijn ideale schuil- en paaiplaatsen voor vissen."

2.6 Kruising fietsroute Leidseweg met stadsstraat

	Reactie belangstellenden op concept PvE/FO	Antwoord
5	Ik vind het een prima plan. Ik zou voorstander zijn van een ongelijkvloers kruispunt tussen Fietsroute Leidseweg en de stadsstraat (dit zou een tunnel zijn denk ik?) Goed voor de doorstroming en een prachtige fietsroute vanuit Kanaleneiland, Oog in Al, Lombok en Leidsche Rijn de stad in.	Bedankt voor uw reactie. In de ongelijkvloerse variant kruisen de fietsers via een onderdoorgang de auto's.
21	Wij vinden het goed plan dat de huizen in het verlengde van de Leidseweg qua hoogte passen bij de Leidseweg. Ook dat er veel groen gaat komen. Wij hopen dat het inderdaad een ongelijkvloerse kruising gaat worden zoals op de tekening staat. Dit is echt een vooruitgang voor de fietsers. Hopelijk een breed fietspad want het zal alleen maar nog drukker worden.	Bedankt voor uw reactie.
56	17. De fietstunnel, de ongelijkvloerse kruising voor fietsers is ook onnodig. Zeker als het doorgaand autoverkeer nog verder wordt teruggedrongen en het fietsnetwerk verder verdunt. Het goed regelen van doorgaand en afslaand fietsverkeer bij een gelijkvloerse kruising vraagt veel minder ruimtebeslag dan de ongelijkvloerse oplossing. De ongelijkvloerse kruising is een aantasting van de kwaliteit van de openbare ruimte en vormt een barrière voor voetgangers. Alle bezwaren die er waren tegen een autotunnel zijn er ook tegen een	17. Bij lagere intensiteiten op de Kanonstraat zou een gelijkvloerse kruising voor fietsers mogelijk kunnen worden. Omdat we uitgaan van 15.000 voertuigen per dag blijft een ongelijkvloerse onderdoorgang de voorkeursvariant. Het klopt dat er nadelen zijn aan een ongelijkvloerse oplossing, zoals dat deze meer ruimte vraagt en dat deze duurder is.

	fietstunnel/ongelijkvloerse kruising. Bovendien is een ongelijkvloerse kruising flink duurder dan een gelijkvloerse kruising, Dat geld kan beter ingezet worden voor het Daalsepark of voor verbetering van het fietsnetwerk elders. Overigens is het jammer dat de ongelijkvloerse kruising Lombokplein niet in de recente studie naar fietsverbindingen is opgenomen. Andere fietsverbindingen hebben volgens mij een hogere prioriteit/effectieve bijdrage aan oplossen fietsknelpunten. Het is jammer dat in die studie de tunnel bij de Nicolaas Beetsstraat als technisch te ingewikkeld wordt beoordeeld. Tussen Cartesiusweg en Station Vaartserijn zijn veel te weinig fietsverbindingen over het spoor. En de Rabobrug is eigenlijk geen goede fietsverbinding. De meerkosten van de ongelijkvloerse kruising kunnen beter daaraan besteed worden.	
57	3. kies voor een gelijkvloerse kruising en maak deze afweging in relatie met de twee voorgaande punten; doe ook simulaties met lagere auto-aantallen, want daardoor komt er meer ruimte voor fiets en voetganger, wordt de verblijfswaarde en kwaliteit van de openbare ruimte beter; en komt daarmee de afweging tussen gelijk- of ongelijkvloers in een heel ander licht te staan. Toelichting: De simulaties van Movares die een ongelijkvloerse kruising onderbouwen overtuigen niet. We moeten hoe dan ook naar (veel) minder doorgaande auto's. Daarmee zijn door Movares geen simulaties gedaan. Daarom willen we graag ook simulaties zien van de effecten bij auto-aantallen van 6.000, 8.000, 10.000 en 12.000 auto's. ***'Het centrum begint in het westen bij het Merwedekanaal'.*** Daarbij: met een goede vormgeving en voldoende ruimte voor naar het Jaarbeursplein afslaand fietsverkeer op maaiveld, moeten we er evengoed of beter uit kunnen komen. Want deze fietspaden liggen ook bij een ongelijkvloerse oplossing niet boven maar naast elkaar. Per saldo vergt het op maaiveld waarschijnlijk minder ruimte. We zouden graag meerdere ruimtelijke varianten op maaiveld uitgewerkt zien. Bovendien lokt een ongelijkvloerse kruising 'verkeerd' gedrag uit, zowel bij auto-mobilisten als bij fietsers. Het biedt evenmin een oplossing voor de rest van het centrum, want een paar honderd meter verderop dienen zich alsnog soortgelijke problemen aan. Een fiets-A2 door de binnenstad is onmogelijk met zo'n grote toename in aantal en diversiteit aan fietsers. Dat vraagt ook daar dus om heel andere oplossingen. Al met al maakt dit de aanleg van zware en onaantrekkelijke (verkeers) infrastructuur overbodig. Zo'n kruising is bovendien een paar miljoen duurder. Dat geld kunnen we beter besteden, bijvoorbeeld aan het helpen redden en verbeteren van het 'Daalsebos' -:) Verkeersreductie, voldoende ruime afslagen en een kruising met stoplichten biedt aan	3. Bedankt voor het delen van uw mening over de ongelijkvloerse kruising. Bij lagere intensiteiten op de Kanonstraat zou een gelijkvloerse kruising voor fietsers zeker beter haalbaar kunnen worden. Omdat we uitgaan van 15.000 voertuigen per dag blijft een ongelijkvloerse onderdoorgang de voorkeursvariant. Het klopt dat er nadelen zijn aan een ongelijkvloerse oplossing, zoals dat deze meer ruimte vraagt en dat deze duurder is. Naar aanleding van uw suggestie hebben we nog twee andere varianten van een gelijkvloerse kruising uitgewerkt en verkeerskundig laten simuleren. Uit deze analyse blijkt dat ook deze varianten de groei van fietsverkeer niet goed kunnen faciliteren. In het definitieve PvE/FO is deze analyse toegevoegd als Bijlage 6a. Uiteraard hebben we recent onderzocht of een grotere ambitie mogelijk is (Verkeersstudie Noordwest), rekening houdend met andere ambities in de stad, zoals voor de Amsterdamsestraatweg en de Westelijke Stadsboulevard. Deze studie heeft uitgewezen dat lagere intensiteiten op het Lombokplein nadelige gevolgen hebben voor andere delen van het netwerk of op de Ring, maar bijvoorbeeld ook negatief zijn voor het economisch functioneren. Voor het beoordelen zijn simulaties uitgevoerd met computermodellen. Naast de simulaties voor 15.000 en 17.000 voertuigen per dag zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor 13.000 en 16.000 voertuigen per dag. Dit om te achterhalen wat het effect is bij een verdere vermindering van het aantal voertuigen. Het verzoek om simulaties met nog lagere intensiteiten uit te werken honoreren we niet. De Verkeersstudie Noordwest wijst uit dat dit tot nadelige gevolgen leidt op andere routes in de stad. Het klopt zeker dat dat grote aantallen fietsers elders op het netwerk ook tegen knelpunten kunnen lopen. De eerder aangehaalde studies in het kader van het nieuwe mobiliteitsplan wijzen dat uit. Er ligt een belangrijke opgave in het kader van het stedelijke mobiliteitsplan om alternatieve fietsroutes om de Binnenstad heen aantrekkelijk te maken.

	iedereen - ook voetgangers - meer rust en helderheid. Ook voor fietsers begint het centrum bij het Merwedekanaal.	
61	We zijn blij dat we in de klankbordgroep en in overleg met de projectleiding betrokken zijn geweest bij het opstellen van het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO). We zijn welwillend aangehoord bij het uiten van onze opmerkingen en suggesties. Daarvoor willen we u bedanken. *Ongelijkvloerse kruising Stadsstraat x Leidseweg* In opdracht van de Raad zijn voor het kruispunt Stadsstraat x Leidseweg twee vormgevingen uitgewerkt. We zijn blij dat het college duidelijk maakt dat zij, net als wij, een voorkeur heeft voor de ongelijkvloerse variant. *Alternatief voor de binnenstadsas: Singelroute* Naar ons idee kan de jaarlijks groeiende stroom fietsers vanuit de wijken in West (Leidsche Rijn, Vleuten De Meern, Oog in Al, delen van Lombok) worden aangemoedigd om zich te verdelen over verschillende alternatieve routes, waarbij het uitgangspunt kan zijn dat verkeer dat geen bestemming heeft in het Singelgebied, niet via de drukke route Van Sijpesteijntunnel – Smakkelaarsveld – Vredenburg – Lange Viestraat – Viebrug – Potterstraat (bekend als de binnenstadsas) hoeft te rijden. We zijn blij dat de gemeente werkt aan een aantrekkelijke Singelroute, waarmee fietsers een daadwerkelijk aantrekkelijke alternatieve route krijgen. Op dit moment wordt gewerkt aan (plannen voor) de Singelroute aan de noordkant (Weerdsingel O en W) en westkant (Catharijnesingel) van het Singelgebied. En ook zonder dat die delen al volwaardig deel uitmaken van de Singelroute, wordt de route via de Van Sijpesteijntunnel door grote aantallen fietsers gemeden. We weten dat hier al langere tijd sprake is van vervoersarmoede: de fietsers op de binnenstadsas beschikken allemaal ‘over een volgroeid brein en lichaam’, zoals Marieke Dubbelman dat in een column in het AD/UN eens heeft genoemd. In een online bijeenkomst van de gemeente in het kader van de update SRSRSB-2040 gaf meer dan de helft van de aanwezigen aan dat zij de Van Sijpesteijntunnel mijden. We schrokken ervan dat deelnemers aan het gesprek, op het oog beschikkend over zo’n volgroeid brein en lichaam, aangaven de route te mijden. Het probleem van de vervoersarmoede is nog groter dan wij al dachten. Zorgwekkend! Het voltooien van de aantrekkelijke Singelroute als alternatieve routes voor de binnenstadsas op korte termijn is van het grootste belang! *Fietsverkeer groeit hard: ongelijkvloers nodig* Veel fietsers zullen niet verleid kunnen worden tot een alternatieve route, zij zullen via de binnenstadsas blijven fietsen. Hetzij omdat hun	*Alternatief voor de binnenstadsas: Singelroute* Het klopt dat in de toekomst het aantal fietsers op de routes van en naar de binnenstad zal groeien, zoals in de Tussenrapportage Mobiliteitsplan 2040 is gerapporteerd. In het kader van de actualisatie van het mobiliteitsbeleid wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van alternatieve fietsroutes meer om de binnenstad heen, en dan vooral bedoeld om de doorgaande fietser een alternatief te bieden voor de routes door de binnenstad. Het doorfietsnetwerk zal daarvoor worden uitgebreid. Daarmee zorgen we voor aantrekkelijke alternatieve routes voor zoveel mogelijk doorgaande fietsers die nu gebruik maken van de routes in de Binnenstad en rondom Utrecht Centraal. Om verdere groei van het aantal doorgaande fietsers in de Binnenstad te voorkomen, zullen de alternatieve doorfietsroutes aantrekkelijker moeten zijn dan de routes door de Binnenstad en het Stationsgebied. Een onderdeel van deze alternatieven is zeker de Singelroute Onder de fietsers met bestemming centrum zijn ook veel fietsers die hun fiets stallen in het stationsgebied rondom Utrecht Centraal en van daaruit per OV verder reizen. Deze groep fietsers proberen we te verleiden via andere OV-knooppunten te reizen. Dit doen we door waar mogelijk de hoofd- en doorfietsroutes ook te richten op deze alternatieve OV-knooppunten, te zorgen voor goede (stallings-)voorzieningen bij deze OV-knooppunten en in te zetten op een betere bediening van deze OV-knooppunten. Bij deze betere bediening kan worden gedacht aan bediening door treinen van een hogere orde dan sprinters. Deze opgave, dat onderdeel is van het nieuwe mobiliteitsplan, neemt echter niet weg dat we in het plan voor Lombokplein volwaardige fietsroutes willen realiseren om het fietsen in Utrecht aantrekkelijk te maken en te houden en het bestemmingsverkeer te faciliteren. *Fietsverkeer groeit hard: ongelijkvloers nodig* Bedankt voor het delen van uw mening over de ongelijkvloerse kruising.

bestemming binnen het Singelgebied ligt, dan wel omdat voor hen de route de meest aantrekkelijke of snelste is, of uit gewoonte. Uit tellingen van de gemeente van het fietsverkeer in de Van Sijpesteijntunnel komt naar voren dat tussen 2010 (10.700) en 2019 (19.000) het fietsverkeer hier bijna is verdubbeld. Jaarlijks groeit het aantal fietsers gemiddeld dus met 6,5%. Dit groeicijfer ligt opvallend veel hoger dan in het VRU is aangenomen. We verwachten dat de komende jaren de groei van het fietsverkeer stevig zal doorzetten, gezien de geplande ruimtelijke ontwikkelingen aan de westkant van het spoor, waaronder grootschalige woningbouw in Leidsche Rijn (van 80.000 naar 100.000 inwoners) en het Beurskwartier.
Naast de ruimtelijke ontwikkelingen, blijft de gemeente inwoners en bezoekers aanmoedigen en verleiden om de fiets te pakken. In de studies voor Noordwest, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Amsterdamsestraatweg (ASW) en Noordelijke Randweg (NRU) stelt de gemeente maatregelen voor om het doorgaand autoverkeer te weren, ook dat zal mogelijk leiden tot een toename van het fietsverkeer. Dus naast de genoemde ruimtelijke ontwikkeling gaat ook de autonome groei van het fietsverkeer door. Volgens de monitor mobiliteitsplan 2019 is het fietsaandeeel in de verplaatsingen binnen de gemeente gestegen van 39% van alle ritten in 2011 naar 48% in 2018. Omdat ook het aantal inwoners in deze periode is toegenomen betekent dit tot een fikse stijging van het aantal fietsritten.
De bouw van aantrekkelijke fietsenstallingen bij het Station en in het Singelgebied (Neudestalling, Stalling de Planeet) draagt daar ook aan bij. En zo willen we het ook: zoveel mogelijk mensen moeten op de fiets naar de (binnen)stad, omdat de fiets bijdraagt aan een goede gezondheid voor de inwoners, bijdraagt aan een gezonde luchtkwaliteit, aan het verminderen van overgewicht en het verbeteren van de algehele gezondheid, goede autobereikbaarheid van de (binnen)stad, USP en andere economische kerngebieden, en aan een zeer bescheiden ruimtegebruik, in vergelijking met veel andere modaliteiten. De hoogstedelijke dynamiek en de uitgangspunten van Healthy Urban Living kunnen alleen worden gerealiseerd als zoveel mogelijk mensen gaan en blijven fietsen.
Een andere ontwikkeling is de opmars van de e-bike, die maakt dat de fiets ook voor verplaatsingen van het uiterste westen van de stad (en verder) naar USP een aantrekkelijke optie wordt. Maar voor dergelijke lange verplaatsingen is een route via de binnenstadsas minder noodzakelijk. Het is van belang dat de gemeente voor deze fietsers zorgt voor aantrekkelijke routes en hen informeert over die alternatieve routes, bijvoorbeeld via de Singelroute. Na het gereedkomen van de Singelroute kunnen we de gemeente hierbij van dienst zijn door middel van berichten in onze nieuwsbrief en op onze website.

	Met de gelijkvloerse variant kan volgens de gemeente een groei worden gefaciliteerd van 10%; een groei van 35% kan met de gelijkvloerse kruising niet worden gefaciliteerd zonder vertraging die fors uitstijgt boven de daarvoor geldende richtlijnen. Met de ongelijkvloerse kruising kan wel 35% groei worden gefaciliteerd binnen de richtlijn. Het belangrijkste bezwaar tegen de gelijkvloerse kruising vinden we dat die niet toekomstbestendig is. De herinrichting vraagt een stevige investering en dat geldt voor beide varianten. Als het fietsverkeer vervolgens maar 10% kan groeien, lijkt dat ons weggegooid geld. Voor een relatief klein bedrag extra kan een oplossing worden geboden die wel toekomstvast is en kan een veel grotere groei van het fietsverkeer wel worden opgevangen. Daarom willen wij nogmaals aangeven dat we het belangrijk vinden dat gekozen wordt voor de toekomstvaste oplossing van een ongelijkvloerse kruising.	

2.7 Langzaam verkeer

	Reactie belangstellenden op concept PvE/FO	Antwoord
1	Ik ben erg tevreden over de plannen, ziet er in grote lijnen heel goed uit. Waar ik nog benieuwd naar ben is het volgende: hoe is de looproute bedacht van de Timorkade langs de noordkant vd Leidse Rijn richting het station. Ik zie daar twee mogelijke problemen: - Oversteken Graad van Roggeweg / Westplein. Recht tegenover de voetpaden aan beide kanten van de weg, staan bomen ingetekend. Misschien is dit een plek voor een zebrapad of duidelijke oversteek/vluchtheuvels. - Als je doorloopt aan de noordkant van de Leidse Rijn en dan vanaf het Park Hotel het kleine bruggetje neemt, moet je het drukke fietspad over richting Noordertunnel. Misschien dat dat voor voetgangers in twee fases kan mbv. een vluchtheuvel. Langs de zuidkant van de Leidse Rijn lijkt de voetganger ook ondergeschoven aan de fietser. Het onderdoortunneltje biedt niet echt ruimte voor een voetpad. Misschien is dat iets om te overwegen (bijv. vlonders langs het water?)	Er zijn verschillende routes voor voetgangers. Er ligt een route via de noordkant van de Leidse Rijn, uitkomend op de brug bij de Damstraat, of een route uitkomend bij de brug op de Kanonstraat, of via het Lombokpark uitkomend op de Sijpensteijnbrug. Het is niet helemaal duidelijk welke oversteek er wordt bedoeld met de oversteek Graadt van Roggenweg – Westplein. De oversteek Graadt van Roggenweg bij de Damstraat is straks met verkeerslichten geregeld, dat moet voldoende gelegenheid bieden om over te steken. De positie van de bomen bij de kruising wordt nog kritisch bekeken. Het klopt dat de geplande wandelroute via Lombokpark en de geplande brug over de Leidse Rijn ter hoogte van Park Plaza (Sijpesteijnbrug) de drukke fietsroute over de Sijpensteijnkade moet kruizen op een plek waar ook fietsers afslaan naar de fietsenstallingen bij de woningen en kantoren langs de Sijpensteinkade en de stalling Noorderdertunnel. Wij nemen uw suggestie mee om een voorziening te treffen voor overstekende voetgangers en werken dit uit in de volgende fase. We zijn het niet eens met de opmerking dat er te weinig ruimte is voor voetgangers langs de onderdoorgang. Het trottoir is hier 4 meter bij het Hotelblok en 3 meter langs de Van Sijpensteijnkade. Zeker is dat zonder de fietsonderdoorgang er meer ruimte is voor de voetgangers langs de Leidse Rijn. Vlonders in het water voor voetgangers zijn overwogen, maar afgevallen. De belangrijkste reden is dat we de Leidse Rijn bevaarbaar willen maken. Ter hoogte van de bruggen is de Leidse Rijn al smaller en met vlonders wordt dit nog smaller en daarmee niet meer optimaal te bevaren met bootjes.

2	Ik vind de plannen een enorme vooruitgang. Ik heb 1 punt wat ik heel graag erbij zou willen terugzien en dat is de je lopend vanaf het station naar lombok (moskee) kunt lopen zonder oversteken van de drukke weg, dus een loopbrug boven over, dit zorgt voor veiligheid en een gevoel van directe verbinding met lombok en centrum. Ik hoop dat meerdere mensen dit vinden en dat dit idee kan worden bekeken. graag ligt ik het verder toe als het nodig is.	Helaas is er geen mogelijkheid om tussen Lombok en het station te lopen zonder een rijweg over te hoeven steken. Door veel minder asfalt aan te leggen voor autoverkeer (1 rijstrook per rijrichting), de snelheid van 30km/u, minder autoverkeer en op de belangrijkste oversteken verkeerslichten, wordt het veel eenvoudiger dan nu om de route te lopen. Een loopbrug is dan ons inziens niet nodig. Daarnaast is voor een deel van de voetgangers een loopbrug geen ideale verbinding door bijvoorbeeld fysieke beperkingen.
6	Mooi plan, uitgebreid. Fijn hoe het gedeeld wordt met ons allemaal. Fijn dat er een paragraaf over vogels en dieren is opgenomen. Ik zou als (bijna dagelijks) voetganger van Lombok naar Utrecht Centraal graag een tekening zien van mogelijke voetgangersroutes naar en van het station. Met extra aandacht voor de oversteekplekken. Ik moet nu een soort moeite doen om er achter te komen hoe dat gaat. En dat maakt me eerlijk gezegd direct achterdochtig. Ik lees wel over bredere trottoirs dan gebruikelijk, en kan per kruising zien wat er aan verkeerslichten is geregeld, maar ik zou graag zien dat voetgangers en fietsers uitgangspunt zijn, in plaats van auto's.	De tip over de tekening met de looproutes nemen we over, we voegen een tekening toe aan het definitieve PvE. Door veel minder asfalt aan te leggen voor autoverkeer (1 rijstrook per rijrichting), de snelheid van 30km/u, minder autoverkeer en op de belangrijkste oversteken verkeerslichten, wordt het eenvoudiger voor fietsers en voetgangers om over te steken dan in de huidige situatie.
9	Allereerst zie ik tot mijn verbazing op de plankaart dat er geen verkeerslichten zullen komen op de fietsersoversteek ter hoogte van de Kanaalstraat, voor de moskee. Gezien de intensiteiten op deze oversteek, zowel qua auto's als fietsers en voetgangers vind ik het totaal onacceptabel en onveilig om hier geen verkeerslichten in te passen. De laatste opmerking die ik heb gaat over de voetgangersoversteek op de hoek van het NH hotel, bij de tramhalte Jaarbeursplein. Deze oversteek ligt in een bocht wat een beetje onoverzichtelijk is. Er zullen hier niet alleen redelijk veel mensen oversteken, maar bovendien zal er een flinke hoeveelheid auto's langskomen waardoor een gaatje vinden om tussen de auto's door over te steken wel lastig wordt. Daarom lijkt mij het in het kader van oversteekbaarheid beter om hier een zebrapad aan te leggen. De CROW richtlijnen zeggen dat er eigenlijk liever geen zebrapaden worden aangelegd in 30km/h zones, maar in de gemeente Utrecht wordt het op verschillende plekken alsnog toegepast (bijvoorbeeld op de Everard Meijsterlaan) dus dat lijkt me geen probleem.	Met de huidige inzichten lijkt een verkeerslicht op deze locatie niet nodig. Er hoeft maar één rijstrook per rijrichting te worden overgestoken, er is sprake van een 30 km/u regime, er is een brede tussenberm om te wachten, en door de verkeerslichten op de andere plaatsen ontstaan er ‘gaten’ in de stroom met auto’s waardoor er ruimte ontstaat om over te steken. Ook is hier geen sprake van afslaand autoverkeer, dus het is een redelijk eenvoudige kruising om over te steken. Hetzelfde geldt in principe ook voor de oversteek bij de tramhalte Jaarbeursplein. Als er gedurende de verdere uitwerking van het plan zebrapaden of verkeerslichten nodig zijn, kan daar in het vervolg nog een besluit over worden genomen. Waarbij we wel rekening houden met het feit dat zebrapaden niet altijd verkeersveilig zijn. Er zijn ook meldingen over auto’s en fietsers die doorrijden bij zebrapaden (ook bij de Everard Meijsterlaan).
20	De fietserskruising van Westplein naar de Kanaalstraat (i.e. eigenlijk Kanonstraat - Kanaalstraat), levert vaak gevaarlijke situaties op. Ik fiets er al jaren dagelijks, en het is er met name in de spits erg druk. De reden is mijns inziens vrij makkelijk op te lossen: doordat de doorgaande fietsweg van het Westplein naar de Kanaalstraat een lichte knik maakt (met name vanaf Westplein gezien, dus vanaf de Leidscheveertunnel,	De knik die in de huidige situatie aanwezig is, is in het ontwerp niet meer aanwezig. Er zit een ‘rechte’ kruising zit in het plan.

	het rechtdoorgaande fietspad maakt hier een knik naar links), doordat de stoep voor de Kebab Factory vrij ver uitloopt, is het onduidelijk voor fietsers (van alle kanten) wat precies rechtdoor gaand verkeer is en wie er precies voorrang heeft. Ik heb nooit begrepen waarom die "knik" erin is gemaakt, het zou veel duidelijker en veiliger zijn als hier een normale, "90-graden rechthoekige" 4-baans kruising van gemaakt was. Met andere woorden: de Kanaalstraat in een rechte lijn laten doorlopen tot het stoplicht Westplein richting Leidscheveertunnel. De knik is op Google maps streetview ook goed te zien. Misschien iets om mee te nemen in een volgende ontwerpstap.	
30	Ik ben echt verheugd over de plannen en ontwerpen. Goed werk! Zelf woon ik op de Leidsekade precies op het stuk waar de parkeerplaats die veel overlast geeft verdwijnt en het water terugkomt met uitzicht op een nieuw park tussen de uitbreiding van NH hotels. Mogelijk verandert ook de looprichting van het station naar de kanaalstraat. Zelf heb ik een voorkeur voor de ongelijkvloerse kruising, omdat het oversteken nu veel gedoe geeft. Feitelijk is het goed als verschillende passanten onderling moeten afstemmen om het samen goed te regelen, maar het is daar simpelweg te druk in de spits om het zonder gemopper en kleerscheuren te doen.	Dank voor uw reactie. We vinden een ongelijkvloerse oplossing voor een voetgangersoversteek niet bij deze plek in de stad horen en we vinden het ook niet nodig. Er hoeft maar één rijstrook per rijrichting te worden overgestoken, er is een brede tussenberm om te wachten, en door de verkeerslichten op de andere plaatsen ontstaan er ‘gaten’ in de stroom met auto’s waardoor er ruimte ontstaat om over te steken. Ook is hier geen sprake van afslaand autoverkeer, dus het is een redelijk eenvoudige kruising om over te steken. Daarnaast is er voor een ongelijkvloerse oversteek ruimte nodig die er niet is. Ook is een ongelijkvloerse oplossing voor voetgangers die slecht ter been zijn of in een rolstoel zitten niet altijd de meest optimale oplossing, omdat er een hoogteverschil moet worden overwonnen. En zijn er gelijkvloers ook oversteekvoorzieningen nodig omdat er voetgangers in veel richtingen lopen en niet allemaal van de Kanaalstraat naar het Centraal Station.
56	2. Bijvoorbeeld zien we op pagina 38 op het Lombokplein/-park helemaal geen voetgangersverbindingen terwijl bijvoorbeeld de voetgangersverbindingen tussen Moskeeplein/Kanaalstraat en Van Sijpesteijnkade en Leidseveertunnel juist zo belangrijk zijn. 3. Ook de voetgangersverbinding tussen de doorgang tussen Buenos Aires en Moskee naar de Hagelbuurt dwars door het blok ten noorden van het Lombokplein/-park is verdwenen. Dat blok wordt besloten. We krijgen toch geen gated community in Lombok en in het nieuwe centrum van de stad. Sociale veiligheid kan geen reden zijn om die verbinding tussen Moskeeplein en Hagelbuurt te laten vallen.	2 en 3. Langs alle straten in het plan kan aan beide zijdes van de weg worden gelopen. Ook ligt er een route voor voetgangers tussen de Buenos Aires/Moskee en de Hagelbuurt ten zuiden van het Parkblok of via het Lombokpark. Dat zijn openbaar toegankelijke routes waar ook andere weggebruikers passeren en daardoor voldoende sociaal veilig zijn.Om dit duidelijker te maken voegen we een kaart met looproutes toe in het definitieve PvE. De route door het Parkblok heen hebben we inderdaad geschrapt; gezien de maat van het bouwblok is de binnenruimte van dit bouwblok niet geschikt voor openbaar gebruik.

56	14. De fietsroute over de Leidseweg en de binnenstadsas is te druk en wordt nog drukker. Het is belangrijk dat er meerder alternatieve fietsroutes gemaakt worden (verdunnen fietsroutes) zodat bijvoorbeeld de Graadt van Roggeweg, de Kanaalstaart – Leidseveertunnel en De Vleutenseweg/Cremerstraat – Daalsetunnel meer fietsverkeer aantrekken. Verdunnen is ook in de rest van het Fietsnetwerk nodig.	14. Het klopt dat in de toekomst het aantal fietsers op de routes van en naar de binnenstad zullen groeien. Dat is ook een conclusie uit de onderzoeken die zijn gedaan voor het actualiseren van het gemeentelijke mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen) en de Omgevingsvisie Binnenstad. In het kader van deze twee studies wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van alternatieve fietsroutes meer om de binnenstad heen, en dan vooral voor de doorgaande fietser. Deze opgave neemt echter niet weg dat we in het plan voor Lombokplein volwaardige fietsroutes willen realiseren om het fietsen in Utrecht aantrekkelijk te maken en te houden en het bestemmingsverkeer te faciliteren.
57	2. maak meer werk van spreiden en verminderen van het aantal (snel) fietsers op de Leidseweg en het Westplein: ook voor fietsers moeten er meer routes ‘buitenom’ komen; spreidt de groeiende fietsstromen, maak meer alternatieve fietsroutes en faciliteer daarnaast het fietsparkeren beter door medegebruik van autogarages en/of het maken van aanvullende fietsparkeergelegenheid. ***‘De fiets is de perfecte nieuwe auto; laten we de lessen ter harte nemen, die we van de auto hebben geleerd / nog steeds leren’.*** Toelichting: De raming in de Tussenrapportage Mobiliteitsplan 2040 van het toekomstige aantal fietsers door het centrum maakt de urgentie van deze opgave duideljk: dat aantal neemt toe van 34.000 tot ca 68.000. Simulaties van Movares leren verder dat ongeveer tweederde van het fietsverkeer vanuit het westen via het Westplein daar afslaat richting fietsenstallingen Jaarbeursplein, CS en stadskantoor (ook dus bij ongelijkvloers kruisen). Als we erin slagen dat anders te regelen, raken we heel veel druk (te) kwijt! Dat wordt met het oog op het groeiend aantal en ook soorten van fietsers en hun snelheden - kinderen, ouderen, bakfiets, pedelec, e-bike, racefiets, etc - nog belangrijker. De snelheid zal in het centrum ook omlaag moeten (gaan). Daarom willen we een onderzoek naar alternatieve fietsroutes, voor zowel fietsverkeer dat door het centrum gaat naar ondermeer het USP, als voor de ‘stroom’ naar het Jaarbeursplein. Enkele suggesties: een aantrekkelijke, snelle fietsroute langs de ML Kinglaan -Weg der Verenigde Naties - Graadt van Roggenweg - Croeselaan; met aftakkingen bij Europalaan, Overste den Oudenlaan en Kanaalweg. De fietsstroken in beide richtingen aan beide zijden van de Graadt van Roggenweg zijn aan goede aanzet. Daarnaast moeten er meer mogelijkheden komen om al ruim vóór het Westplein op een aantrekkelijke manier ‘door te steken' naar deze fietsroute, via bv. 24 Oktoberplein, Muntkade, Leidsepoort, Damstraat. Dan wordt de afwikkeling van fietsverkeer op het Westplein / Jaarbeursplein eenvoudiger en aangenamer. Op termijn zal extra parkeergelegenheid nodig zijn. Het is zinvol alvast mogelijkheden te verkennen in het te bouwen complex Jaarbeursplein.	Het klopt dat in de toekomst het aantal fietsers op de routes van en naar de binnenstad zullen groeien, zoals in de Tussenrapportage Mobiliteitsplan 2040 is gerapporteerd. In het kader van de actualisatie van het mobiliteitsbeleid wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van alternatieve fietsroutes meer om de binnenstad heen, en dan vooral bedoeld om de doorgaande fietser een alternatief te bieden voor de routes door de binnenstad. Het doorfietsnetwerk zal daarvoor worden uitgebreid. Daarmee zorgen we voor aantrekkelijke alternatieve routes voor zoveel mogelijk doorgaande fietsers die nu gebruik maken van de routes in de Binnenstad en rondom Utrecht Centraal. Om verdere groei van het aantal doorgaande fietsers in de Binnenstad te voorkomen, zullen de alternatieve doorfietsroutes aantrekkelijker moeten zijn dan de routes door de Binnenstad en het Stationsgebied. Onder de fietsers met bestemming centrum zijn ook veel fietsers die hun fiets stallen in het stationsgebied rondom Utrecht Centraal en van daaruit per OV verder reizen. Deze groep fietsers proberen we te verleiden via andere OV-knooppunten te reizen. Dit doen we door waar mogelijk de hoofd- en doorfietsroutes ook te richten op deze alternatieve OV-knooppunten, te zorgen voor goede (stallings-)voorzieningen bij deze OV-knooppunten en in te zetten op een betere bediening van deze OV-knooppunten. Bij deze betere bediening kan worden gedacht aan bediening door treinen van een hogere orde dan sprinters. Deze opgave, dat onderdeel is van het nieuwe Mobiliteitsplan, neemt echter niet weg dat we in het plan voor Lombokplein volwaardige fietsroutes willen realiseren om het fietsen in Utrecht aantrekkelijk te maken en te houden en het bestemmingsverkeer te faciliteren. U doet enkele suggesties voor het spreiden van het fietsverkeer die we zeker herkennen: een aantrekkelijke, snelle fietsroute langs de Martin Luther Kinglaan - Weg der Verenigde Naties - Graadt van Roggenweg – Croeselaan, met aftakkingen bij Europalaan, Overste den Oudenlaan en Kanaalweg. Door het toevoegen van een volwaardige fietsroute aan de noordkant van de Graadt van Roggenweg geven we ons inziens al voor een belangrijk invulling aan dit alternatief. Uitwisseling tussen de fietsroutes langs de Graadt van Roggenweg

		aan de noord- en zuidkant tussen het 24 oktoberplein en het Westplein is ons inziens een lastige opgave. Dit vraagt extra kruisingen met het autoverkeer en de trambaan.
61	*Breedte fietspad in de Van Sijpesteijntunnel* Hierboven gaven we al aan dat het fietsverkeer in de Van Sijpesteijntunnel door verschillende ontwikkelingen hard zal blijven groeien. We beschreven ook dat 'de Van Sijp' door veel mensen wordt gemeden, omdat het er te druk is. In de plannen voor het Lombokplein wordt de verbinding via het water tussen Merwedekanaal en Catharijnesingel hersteld: de Leidsche Rijn wordt weer bevaarbaar. We weten ook dat ervoor gepleit wordt om het water in de Van Sijpesteijntunnel te verbreden, om meer en bredere boten te kunnen faciliteren. Het water van de Leidsche Rijn in de Van Sijpesteijntunnel is smaller dan vóór en na de tunnel; de tunnel vormt een versmalling in de loop van het water van de Leidse Rijn. De breedte van de waterloop aan de uiteinden van de tunnel wordt circa 17 meter. In de tunnel is het water nu 3,9 meter breed. Dat moet volgens het ontwerp 6 m worden. Het fietspad wordt 4,5 m en het voetpad 3 m, de groene wand 0,5 m. Wanneer al deze wensen worden opgeteld past dat niet in de bestaande tunnel. Het ontwerp moet hier beter, zodat de bestaande tunnelbreedte wordt verdeeld over de utilitaire vervoersstromen: fiets en voetganger. Boten varen hier alleen recreatief en zullen om-en-om door de tunnel moeten varen. Maar zolang alternatieven voor de fietsroute door de Van Sijp ontbreken (we denken aan de fietstunnel bij de Nic. Beetsstraat1) kan van verbreding van het vaarwater wat ons betreft absoluut geen sprake zijn! Het fietspad is nu al (veel) te smal en wordt in het PvE/FO maar 65 cm breder. De kademuur komt in het ontwerp dicht langs het fietspad te staan, waardoor de effectieve breedte (door de schuwafstand t.o.v. een vaste wand) amper toeneemt. In elk geval zal een fietspad van 4,5 meter volstrekt onvoldoende zijn om het huidige capaciteitsknelpunt weg te nemen, laat staan om de groei van het fietsverkeer te kunnen faciliteren en de vervoersarmoede te kunnen verminderen. Gezien het enorme aantal fietsers is een breedte van ten minste 6 meter dringend gewenst. *Toezegging wethouder Van Hooijdonk* We hebben onze zorgen hierover eerder al bij de gemeente onder de aandacht gebracht, o.a. per brief d.d. 26 april 2016 aan wethouder Van Hooijdonk. In reactie op onze brief heeft de wethouder destijds per brief (met kenmerk 16.505343) het volgende toegezegd: "Vooralsnog zijn er geen uitgewerkte plannen die betrekking hebben op verbreding van het water onder de Van Sijpesteijntunnel. Mocht dit idee uitgewerkt gaan worden zal terdege rekening gehouden worden met de benodigde	We snappen de zorg over de breedte van het fietspad. De Van Sijpesteijntunnel is op het smalste deel bijna 14 meter breed. Te smal voor alle eisen op dit deel van de route. Er is daarom voor de volgende indeling gekozen: • Breedte water 5,5 meter: Een kleine rondvaartboot heeft een doorvaartbreedte nodig van 5 meter (afgestemd met de Havenmeester). Om ook groenkwaliteit toe te voegen in de tunnel is besloten om het water nog eens 0,5 meter breder te maken zodat ruimte ontstaat voor het realiseren van een groene wand. Hiermee komt de totale waterbreedte uit op 5,5 meter. • Breedte fietspad 4,5 meter: De fietspadbreedte wordt zoveel mogelijk continu en sluit aan op de breedte van het fietspad op de Van Sijpesteijnkade. • Voetpad 2,6 meter: In verband met de beperkte ruimte in de tunnel voldoen we hier niet aan de eis van 3 meter. Omdat het om een beperkt aantal meters gaat, (over 20 meter is de breedte 2,6 meter, over 40 meter verbreedt deze van 2,6 meter naar 3 meter) is besloten om hier toch van deze eis af te wijken, ten gunste van de waterbreedte en de fietspadbreedte. • Breedte constructie 1,3 meter: Voor de constructie van de damwand tussen het water en het fietspad wordt nu een breedte aangehouden van 1,3 meter. In deze breedte is ook een schrikstrook opgenomen voor de afstand tussen fietspad en damwand. Wanneer bij de uitwerking blijkt dat er minder ruimte nodig is, kan dit ten goede komen aan het fietspad en/of voetpad. Dit passen we aan in het PvE.

	breedte voor fietsers en voetgangers". We vragen u om in de uitwerking van de plannen voor het Lombokplein recht te doen aan deze schriftelijke toezegging en het water in de Van Sijp niet te verbreden. Elke millimeter ruimte in de tunnel is hard nodig om de kwaliteit van deze fiets- en wandelroute te borgen. 1 In het rapport van het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen d.d. 3 juli is aangegeven dat het aantal fietsers in de Van Sijpesteijntunnel tot 2040 zal verdubbelen.	
61	*Breedte van fietspaden in het plangebied* In het plangebied liggen vele fietspaden. We vinden het belangrijk dat die voldoende breedte krijgen om de verwachte grote stromen fietsers te kunnen faciliteren. In het gebied lopen ook belangrijke routes voor stedelijke distributie. Vervoer van pakjes en pakketjes gebeurt in toenemende mate met zero emission bakfietsen, geheel in lijn met het beleid van de gemeente om goederenvervoer en bevoorrading te verduurzamen. Denk aan de Fietskoerier, Coolblue, PostNL en DHL, 'fietsen' die we ook in Utrecht nu al steeds vaker tegenkomen. *Steeds meer kanjers op het fietspad*  We gaan er vanuit dat deze voertuigen op het fietspad mogen rijden, ook als de omliggende wegen 30 km zijn geworden. De fietspaden moeten dan voldoende breedte bieden om dit soort voertuigen en de overige fietsers voldoende ruimte te bieden. Veel fietspaden in het plan zijn 3,5 of 4 m. Vanaf een spitsuurintensiteit van 150 fietsers (beide richtingen) is 3,5 - 4 m breedte aanbevolen door CROW, vanaf > 350 fietsers wordt 4,5 m aanbevolen. Omdat in dit gebied de fietsroutes erg druk zijn en nog drukker zullen worden, is minimaal 4 m en liefst 6 m breedte echt nodig. Bij die breedte kunnen in beide richtingen 2 x 2 fietsers naast elkaar rijden, terwijl tegelijkertijd in allebei de richtingen een snelle fietser hen inhaalt. En die situatie is in de spits nu al geen uitzondering. Daarom pleiten we voor een standaard breedte van de fietspaden van 4 tot 6 meter, in plaats van de 3,5 tot 4 meter zoals die nu in het plan voorkomen. De bestaande fietspaden langs het Westplein zijn bijvoorbeeld 4 m, in het plan worden die versmald naar 3,5 (Profiel 8). Overigens zijn we van mening dat snorfietsen, net als brommers en speed pedelecs, verplicht op de rijbaan moeten gaan rijden en dan op	We zijn het met u eens dat bromfietsers en snorfietsers op de rijbaan thuishoren. Op 12 juli 2020 is er een voorstel in de gemeenteraad besproken om de snorfietsen te verplaatsen van de meeste vrijliggende fietspaden binnen de stedelijke verdeelring naar de rijbaan. Hierin zijn de Graadt van Roggenweg en het Westplein ook als wegen benoemd waar de snorfiets naar de rijbaan kan. Bij de uitwerking van de breedte van de fietspaden zijn deze gecontroleerd aan de hand van de ontwerprichtlijnen, rekening houdend met de (te verwachten) intensiteiten. Dus vanaf 350 fietsers per uur is het uitgangspunt 4,5 meter brede fietspaden. We zijn er hierbij vanuit gegaan dat het om fietspaden gaat waar snor- en bromfietsers geen gebruik van maken, die rijden op de rijweg. Alle fietspaden in het plangebied hebben een belangrijke functie, ook volgens SRSRSB maken alle fietsroutes onderdeel uit van de hoofdfietsroutes. We zijn in de beoordeling van de breedtes verder wel uitgegaan van de importantie van de fietsroutes, waarbij er onderscheid is gemaakt naar belangrijke doorgaande fietsroutes zoals de Leidseweg – Van Sijpesteijnkade, de Kanonstraat naar de fietsenstalling Jaarbeursplein en de Kanaalstraat – Leidseveertunnel. Op basis van tellingen zijn ook de Daalsetunnel (noordzijde) en de route vanaf de Croeselaan belangrijk te noemen. Daarnaast is er sprake van een aantal routes waar een afweging is gemaakt tussen de breedte van het fietspad en de overige ambities voor dit gebied. Zonder in te gaan op elk fietspad is er een aantal fietspaden waar we niet voldoen aan de gewenste 4,50 meter (volgens CROW). Zo is er een aantal fietspaden die niet breder ingepast kunnen worden vanwege de ambitie voor groen (Graadt van Roggenweg, Kanonstraat), het faciliteren van de stromen voetgangers (Kanonstraat) en omdat er aan beide zijdes fietspaden in twee richtingen worden gerealiseerd en daarmee een spreiding van het aantal fietsers (Graadt van Roggenweg en Kanonstraat). Ook is er sprake van een combinatie van bestaande gebouwen en de bouwopgave, waarvoor voldoende beukmaat nodig is voor een haalbaar bouwplan (Nieuwe Hagelstraat en Kanonstraat en Verlengde Kanonstraat). En is er sprake van een aantal kunstwerken waar niet meer ruimte is, zoals op de Sowetobrug in combinatie met de ligging van de trambaan.

het fietspad niet meer zijn toegestaan. Voor de normen voor fietspadbreedtes hebben we daarom de normen uit de tabel “vrijliggende fietspaden” gebruikt. Indien snorfietsen op het fietspad blijven, zou de tabel “vrijliggende bromfietspaden” voor de fietspadbreedtes moeten worden gebruikt. Dan is nog meer breedte nodig. Bij meer dan 100 (brom)fietsers per uur is een pad van 4,0 m breedte nodig.

Profielen
In onderstaande tabel geven we voor de verschillende profielen weer wat de huidige breedte is, welke
breedte in het PvE/FO is beoogd en welke breedte naar ons idee benodigd is.

Profiel nummer	Huidige breedte	Geplande breedte	Gewenste breedte	Opmerking
1	3,0 / 3,5	3,0 / 3,5		Blijft ongewijzigd
2	3,0 / 0,9	3,5 / 3,0	3,5 / 3,5	Ten koste van tussenstrook tram/rijbaan
3		4,0 / 3,5	4,0 / 3,5	4 m betreft fietsstraat - best smal!
4		4,0 / 3,5	4,5 / 3,5	4 m betreft fietspad
5	4,9 / 3,1	4,0 / 3,5	4,0 / 3,5	4,9 is weg 2 ri verkeer, 4 m is fietspad
6		- /5,0	- /5,0	Naar Jaarbeursplein/kiss and ride
7		- /4,5	- /5,0	Drukke route langs NH hotel naar stalling
8	4,0 / variabel	3,5 / 3,5	4,0 of meer	Kanonstraat, blijft hoofdfietsroute
9	4	3,5 / 3,5	4,0 of meer	Kanonstraat, Uitstapstrook komt op fietspad uit, als bij 8
10		4,0 / 3,0	4,0 / 4,0	Zuidzijde Daalsetunnel kan Sijpesteijntunnel ontlasten
11	4,0 / 3,0	4,0 / 3,0	4,0 / 4,0	
12		4,5 / 4,0	4,5 / 4,5	Fietspad naar laden/lossen is de facto fietsstraat
13		2,5 / 3,5	3,5 / 4,5	
14		4,5 / 4,0+1	4,5/4,5	Leidseveertunnel, fietspad +fietsstraat
15	3,85	4,5 (-0,7)	6,0 + 1 m schuw	Sijpesteijntunnel. Houdt rekening met schuwafstand kade
16		4,5	6,0	Sijpesteijnkade
17	5,0	4,5	6,0	Sijpesteijnkade
18	5,0	4,5 / 4,5	4,5 / 4,5	variant ongelijkvloers
18b	5,0	4,5	6,0	variant gelijkvloers
19		4,5	6,2	Breedte als Leidseweg, met middenstrook als Prins Hendriklaan
20		4,6	6,2	Breedte als Leidseweg, met middenstrook als Prins Hendriklaan
22		4,5	4,5 + 0,3	30 à 50 cm schuwstrook tussen rijbaan en parkeren
23		5,0	5,0	Verlengde Kanaalstraat
B2		3,5 / 3,5	4,5 / 4,5	Ten koste van verbrede tussenstrook
B3		4,5	4,5	

De groen gemarkeerde profielbreedtes betreffen fietspaden die de drukte uit de Van Sijpesteijntunnel
deels over kunnen nemen. Deze routes zullen ook gebruikt worden door fietsers die niet in de Van
Sijpesteijntunnel willen fietsen. Daarom moeten deze routes royaal en

Uiteraard zijn er ook plekken waar een combinatie van bovenstaande aspecten een rol heeft gespeeld in de afwegingen.
Het verruimen van de breedtes naar 5 of 6 meter kan zeker een belangrijke bijdrage leveren aan het fietscomfort in dit gebied. Bij een maatvoering waarbij 2 fietsers naast elkaar fietsen en ruimte is voor een 3de fietser om op de eigen rijbaan 2 fietsers in te halen is zeker een belangrijke bijdrage aan het comfort. Aan de andere kant is hier sprake van een deel van het Centrum waar ook voetgangers en openbaar vervoer een hoge prioriteit hebben volgens het vigerende mobiliteitsbeleid. In dit hoog stedelijke gebied betekent dat ook dat de prioriteit niet alleen bij de fietsers kan komen te liggen, maar dat er ook voldoende ruimte moet zijn voor andere belangen.

In het definitieve PvE/FO zijn de argumenten waarom wordt afgeweken van de uitgangspunten voor de breedte van fietspaden explicieter toegelicht.

Samenvattend:
We hebben de profielen geanalyseerd en op basis van een integrale afweging, rekening houdend met de ambities op gebied van groen, voetgangers, verblijfskwaliteit en bouwopgave, komen we tot de conclusie dat er geen aanleiding is om grote wijzigingen door te voeren in de breedte van de fietspaden. Uiteraard houden we deze inspraakreactie bij de verdere uitwerking in het Voorlopig Ontwerp in gedachten en wordt in de verdere detaillering bekeken of er op details nog optimalisaties mogelijk zijn. Het gaat hierbij hooguit om optimalisaties en geen grootschalige wijzigingen.

comfortabel zijn.
We geven hier een aantal toelichtingen op de profielen:
• Sowetobrug: 2 richtingsfietspad van 3 m breed betekent een flinke verbetering t.o.v. de huidige 0,9
meter richting het 24 Oktoberplein. Voor een toekomstbestendige inrichting is 3,5 m beter, de
ruimte kan gevonden worden door de tussenstrook tussen tram en rijbaan smaller te maken.
• De Verlengde Kanonstraat (tussen het NH hotel en het Van Sijpesteijngebouw) wordt 2
richtingsfietspad en dat is fijn, maar de breedte wordt 4,5 m. 5 Meter is beter, we denken dat er wel
wat ruimte kan worden gewonnen ten koste van de trottoirs met plantvakken. Het is er nu al druk
met fietsers.
• Profiel 8: we hebben in de huidige situatie langs het Westplein fietspaden van 4 m breed. In het
plan wordt dat versmald naar 3,5 m. Wat ons betreft is dit onverantwoord, gezien de huidige drukte
en de verwachte groei. Als er iets verandert aan het huidige fietspad ligt verbreding tot 5 m meer in
de rede.
• Profiel 10, fietspad bij de inrit van de (zuidelijke) Daalsetunnel is ingetekend 3,0 m breed. Dat moet breder worden. Het is de bedoeling dat fietsers zich meer spreiden, bijvoorbeeld vanaf de Cremerstraat al naar de zuidelijke buis van de Daalsetunnel om naar het centrum van Utrecht (via de Knipstraat brug) te gaan. Dan wordt dit fietspad dus drukker. Kan het fietspad hier, net als in de noordbuis worden verbreed en eventueel à niveau met het voetpad worden gelegd? Zie profiel 11.
• Profiel 13, Lombokplein uit de Leidseveertunnel. Een éénrichtingsfietspad van 2,5 m breed. Dat is echt onvoldoende. Het is het enige éénrichtingsfietspad in het plan, het zou een tweerichtingspad moeten worden. De boogstralen bij de aansluitingen bij andere fietspaden zijn ook kleiner dan nodig en kleiner dan de vereiste 5 m. Er is wel een breed trottoir, er is dus ruimte genoeg. Het andere fietspad daar wordt 3,5 m, dat is ook te smal. Deze route moet fietsers uit de Cremerstraat/Vleutenseweg naar de Leidseveertunnel brengen, waarbij ze níet door de Van Sijpesteijntunnel fietsen. Maak deze route aantrekkelijker.
• Profiel 15 in de Van Sijpesteijntunnel. De ontworpen 4,5 m is maar 65 cm breder dan het nu is. Met slechts 30 cm schuwafstand van de kadewand, waar dat volgens de richtlijnen een meter moet zijn. We willen meer afstand tot de kadewand en een grotere verbreding dan 65 cm. Voor zo'n belangrijk druk fietspad is 6,0 m nodig.

	• Kade naast de Van Sijpesteijnbrug: 4,5 m smal fietspad als vervolg op de Van Sijpesteijntunnel. Ook dit moet 6 m worden. Variant gelijkvloers 4,5 m breed fietspad. Ongelijkvloers 2 paden van 4,5 m. Alleen daarom zou je al ongelijkvloers willen. Als de gelijkvloerse variant zou worden aangelegd, wat we beslist niet willen, dan zou het fietspad minstens 6 m breed moeten zijn. • Profiel 19 en 20: fietsstraat 4,5 of 4,6 m. Best smal nog hier, door het 'opbossen' van fietsers voor rood licht bij de VRI etc. Op de verlengde Leidseweg moet níet de beroerde verharding van de Leidseweg worden doorgetrokken. Wij willen een wegdek zonder de losliggende, rammelende en soms levensgevaarlijk omhoogstaande klinkers. Bovendien doen de klinkers niet waarvoor ze zijn bedoeld: de snelheid van het autoverkeer afremmen. Auto's rijden ofwel midden op de weg, waardoor de wielen aan weerszijden van de klinkerstrook op het asfalt rijden, of ze rijden op één asfaltstrook. In beide gevallen raken de wielen de klinkers niet. De klinkers zijn wel zeer oncomfortabel om overheen te fietsen, bijvoorbeeld om andere fietsers in te halen. Kies een profiel zoals op de Prins Hendriklaan: het middendeel moet bol gestraat met vlakke klinkers. Dan kun je er met de fiets overheen, terwijl de snelheid van auto's die eroverheen rijden wél goed wordt geremd. Dat is wat je wilt met een fietsstraat. Hier zit ook een overgang in de kwaliteit: van Domstad bijzonder/allure naar Domstad compact. Dat maakt het ook zichtbaar in het profiel. • Profiel B2, Kanonstraatbrug: 2 fietspaden van slechts 3,5 m, terwijl er ruimte genoeg is; er liggen ook drie verharde tussenstroken van minstens 3 meter. Maak de fietspaden breed genoeg om toekomstbestendig te zijn.	
61	*Kruispunt Vleutenseweg x Westplein x Daalsetunnel* We zijn niet gelukkig met het ontwerp van het kruispunt Vleutenseweg x Westplein x Daalsetunnel. Het is wat ons betreft méér dan twijfelachtig of hier vanuit de capaciteit of vanuit de veiligheid een verkeerslicht (VRI) nodig is. Wij hebben eerder aan de gemeente een aantal suggesties gedaan voor een andere kruispuntvorm. Zonder VRI denken wij dat het kruispunt veiliger wordt. *Rotonde* Zo ligt in Delft het Delflandplein, een rotonde met ongeveer dezelfde grootte, die ook door een belangrijke OV-verbinding (tramlijn) wordt doorsneden. Op een rotonde binnen de bebouwde kom worden fietsers standaard in de voorrang gezet. Wij hebben begrepen dat het niet bekend is hoeveel fietsers hier op termijn gaan rijden, mogelijk komen er zoveel fietsers te rijden, dat het auto (en bus)verkeer geblokkeerd zou kunnen raken; om die reden heeft de gemeente eerder aangegeven een rotonde niet te zien zitten.	In de verkenningen naar het gewenste kruispuntontwerp hebben we indertijd (voor de vaststelling van de Omgevingsvisie) de mogelijkheden van een rotonde onderzocht. Hieruit bleek inderdaad dat de onzekerheid van de hoeveelheid te verwachten fietsverkeer (dat op de rotonde voorrang heeft) van invloed was op de doorstroming van bus- en autoverkeer. De kruising maakt onderdeel uit van de HOV-structuur van de stad (zgn. HOV-bril). Een onbetrouwbare dienstuitvoering is niet gewenst. De keten is zo sterk als de zwakste schakel. Een voorrangsplein levert voor de doorstroming van het busverkeer vergelijkbare knelpunten op. Een rotondevariant, waarbij de bus door de rotonde rijdt, zou dit nadeel voor het busverkeer opheffen. Het ruimtebeslag van zo'n oplossing is daarbij wel erg groot, waardoor niet inpasbaar zonder grote knelpunten in relatie tot bijvoorbeeld het inpassen van het Parkblok.

	Voorrangsplein We willen nogmaals een suggestie doen, die nog niet is onderzocht. We willen vragen om te onderzoeken of met een voorrangsplein het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden. Het voorrangsplein komt voort uit de ontwerpprincipes van LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller). Met een voorrangsplein is in de afgelopen jaren in diverse gemeenten gunstige ervaring opgedaan (o.a. Hilversum, Arnhem). Een beschrijving van de kenmerken van een voorrangsplein is te vinden op https://www.wegenwiki.nl/Voorrangsplein. Wij verzoeken u om deze aansluiting te ontwerpen met hooguit een waarschuwingslicht voor de bus en een licht-op-verzoek voor voetgangers zoals op de Neude. De busbaan zou rechtdoor over het pleintje kunnen gaan en doorlopen over de Vleutenseweg. Verkeer uit de richting van het Park Plaza hotel/Smakkelaarsveld slaat af het voorrangsplein op.	
61	*Oversteek Kanaalstraat – Leidseveertunnel* We zijn blij dat bij de oversteek vanuit Lombok naar de noordzijde van het Smakkelaarsveld gekozen is om geen verkeerslicht te plaatsen. We gaan er vanuit dat het profiel van de Stadsstraat zodanig is, dat de snelheid en de omvang van het autoverkeer voldoende worden afgeremd, zodat fietsers veilig kunnen oversteken. Fijn ook dat hier een nieuwe inrichting van de opstelruimte voor fietsers wordt toegepast in de vorm van een ‘frietzak’.	Dank voor de positieve reactie.
61	*Oversteken trambaan bij Koningsbergerstraat en Jaarbeursplein* De tramhaltes bij de Koningsbergerstraat liggen nu pal tegenover elkaar, de ene vóór, de andere na de oversteekplaats. Een ligging van beide haltes direct ná de kruising is veel handiger voor overstekers, omdat zij veel sneller groen licht kunnen krijgen als de tram halteert na de oversteek. Dan is er ook meer ruimte, omdat de voorsorteerstroken voor het autoverkeer linksaf niet op dezelfde doorsnede liggen als de tramhalte. Verder vragen we ons af of de VRI wel nodig is bij de oversteek van de Koningsbergerstraat. De maximumsnelheid op de Graadt van Roggenweg gaat ter hoogte van de Koningsbergerstraat van 50 naar 30 km/u. Mag dat 15 m eerder? Daarnaast kan de versmalling van de rijbaan naar 2x1 rijstrook ook vóór de Koningsbergerstraat worden gedaan, zodat er dan maar één rijstrook per richting overgestoken hoeft te worden. Dat vergroot de veiligheid voor de oversteekplek bij de Koningsbergerstraat. Er ontstaat opstelruimte voor verkeer vanaf het Jaarbeursterrein. Vermoedelijk zijn er dynamische drempels (actibump o.i.d.) nodig om de 30 km af te dwingen, terwijl de nood-en hulpdiensten wél in volle vaart erdoor kunnen. De oversteek van de trambaan bij het Jaarbeursplein is ook met een VRI	De ligging van de tramhaltes wordt niet aangepast. De provincie wil de haltes tegenover elkaar hebben liggen. In het kader van het verlagen en verlengen van de haltes van de SUNIJ-lijn is voor het lagevloer materieel onderzoek gedaan naar het zoveel als mogelijk tegenover elkaar leggen van de haltes. Zo is de halte Vasco da Gamalaan op die wijze aangepast. Wij vinden verkeerslichten op deze kruising een voorwaarde om het verkeer hier zo veilig mogelijk te kunnen afwikkelen. De trambaan maakt een te integraal onderdeel uit van de verkeerskruising om het tramverkeer uitsluitend met waarschuwingslichten te regelen. Er blijft nog kruisend en afslaand autoverkeer, zowel vanuit het Hojel-terrein als uit de Koningsbergerstraat (dat laatste is nu niet het geval). Linksafslaand autoverkeer op de Graadt van Roggenweg moet beveiligd worden ten opzichte van de tram (dat is tot nu toe nooit bevredigend geregeld). Het toepassen van (tram-)waarschuwingslichten beperken we in Utrecht in principe tot oversteken met langzaam verkeer, niet met autoverkeer. In het plan wordt geen rekening gehouden met dynamische drempels.

	geregeld. Maar is het nodig om de oversteek van de stadsstraat ook met VRI uit te rusten? Hoeveel verkeer slaat er eigenlijk af, moet dat VRI-geregeld worden? Wij vragen ons af: kan een tramwaarschuwing voldoende zijn, eventueel aangevuld met een voetgangerslicht op verzoek (zoals op de Neude).	

61	*Geregelde kruispunten*
	Bij verschillende kruispunten in het gebied zijn verkeerslichten ingetekend. Ze zijn in de navolgende figuur met een rode cirkel aangegeven.
	 
	Op verschillende kruisingen en aansluitingen worden verkeerslichten toegepast. Dat vinden we ongewenst om de volgende redenen:
	• Volgens onderzoek van de SWOV, (de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) zijn kruisingen met verkeerslichten de minst veilige kruispuntsvorm. (https://www.swov.nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten) Rotondes zijn het veiligst maar ook op voorrangskruisingen vallen veel minder slachtoffers dan op kruisingen met verkeerslichten.
	• Verkeerslichten zijn niet nodig vanuit het oogpunt van capaciteit: de beoogde aantallen motorvoertuigen en fietsers kunnen worden afgewikkeld zonder VRI. Verkeerslichten zouden pas moeten worden toegepast bij meer dan 20.000 mvt/etm over een kruising. Bij de geplande drukte van maximaal 15.000 mvt/etmaal is het goed mogelijk om ongeregelde kruispunten te ontwerpen.
	• Voor de drukkere kruisingen is een voorrangspleintje vaak een goede oplossing.
	• Het hele gebied valt in de A-zone van SRSRSB, waar ernaar gestreefd wordt om verkeerlichten niet toe te passen.
	• In 30-km gebieden horen sowieso geen verkeerslichten.
	• Omdat er zoveel verkeerslichten dicht na elkaar liggen, zullen ze gekoppeld moeten worden om terugslag of overstaan te voorkomen. Kruisend verkeer moet daardoor lang wachten, ook als er geen verkeer
		Wij delen uw mening ten aanzien van de terughoudendheid van het toepassen van verkeerslichten. In SRSRSB wordt ook gesteld dat verkeerslichten in de Binnenstadszone zoveel mogelijk moeten voorkomen. Het weghalen van verkeerslichten òf het niet-plaatsen van verkeerslichten kan echter alleen indien er een veilig kruispuntontwerp kan worden opgesteld, geschikt om zonder verkeerslichten te functioneren.
		Reactie per locatie:
		- Koningsbergerstraat: zie eerdere reactie hierboven
		- Croeselaan-Damstraat: de verkeersstromen zijn hier te complex om te volstaan met (tram)waarschuwingslichten:
		  ○ Linksafslaand autoverkeer naar de Damstraat
		  ○ Kruisend langzaam verkeer Damstraat-Croeselaan v.v.
		  ○ Stadingaande trams van middenligging naar de zijligging en halte Jaarbeursplein
		  ○ Staduitgaande trams èn bussen van zijligging (halte Jaarbeursplein) naar middenligging (tram) resp. staduitgaande rijbaan GvRweg (bus). Bussen rijden over de sporen van de tramhalte Jaarbeursplein, maar halteren hier niet. Ook vanwege de eis van absolute prioriteit voor de tram zijn verkeerslichten noodzakelijk.
		- Kruising uitrit parkeergarage Forum en expeditieroute Mineurslaan: vanuit veiligheid vinden we hier verkeerslichten wel gewenst. Maar we kunnen wel heel kritisch naar de bedrijfstijden kijken. Dus bijvoorbeeld de verkeerslichten alleen gedurende de spits aan.
		- Kruising Sijpesteijnkade-Leidseweg v.v.: vooralsnog regelen met verkeerslichten. Ook hier geldt: kritisch kijken naar de bedrijfstijden.
		- Kruising Vleutenseweg: een belangrijke reden om hier verkeerslichten te handhaven is dat het kruisend busverkeer (de route maakt onderdeel uit van de HOV-structuur) met enige prioriteit kan worden afgewikkeld. Zonder lichten is de busafwikkeling te veel afhankelijk van de hoeveelheid autoverkeer op de route Kanonstraat-Daalsetunnel v.v. De keten (de doorstroomkwaliteit van het busverkeer) is zo sterk als de zwakste schakel. Deze kruising zou dat kunnen worden als er geen verkeerslichten staan.
		- Afgezien van deze eis ten aanzien van de doorstroming van het busverkeer, is er ook nog te veel autoverkeer van/naar de Vleutenseweg

	rijdt. Dan staat kruisend verkeer op niets te wachten; de fietsers zullen dit ervaren als ongeloofwaardige regelingen en dat werkt rood licht negatie in de hand. • Fietsers hebben weinig groentijd nodig om over te steken, reden waarom ze vaak maar een paar seconden groen per cyclus krijgen. Daardoor is de stopkans voor fietsers erg hoog. Stoppen en optrekken kost menselijke energie en is oncomfortabel. Door de korte groentijd is de wachttijd voor fietsers relatief lang. Verkeerslichten bevorderen niet bepaald het fietsgebruik. • Bij verkeerslichten zijn voorsorteer- en opstelstroken nodig wat het ruimtegebruik vergroot. Bij rotondes, voorrangspleintjes en voorrangskruisingen is minder verharding nodig waardoor het gebied groener en aantrekkelijker kan worden ingericht. • Stoppend en optrekkend verkeer veroorzaakt meer lawaai en uitstoot dan rustig doorrijdend verkeer. In het PVE wordt op pagina 111 gemeld dat het autoverkeer bij verkeerslichten een extra keer mag wachten, mits er geen terugslag plaatsvindt naar voorgelegen kruisingen. Doordat er zovéél verkeerslichten komen is de afstand naar het voorgelegen kruispunt kort en zal die terugslag zich vaak wel voordoen. Volgens het bijlagenboek (pag 85) slaat zelfs het fietsverkeer bij de inrit voor het stadskantoor terug tot aan de kruising met de Van Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat. We verzoeken om als uitgangspunt te hanteren dat kruisingen als ongeregelde voorrangskruising worden vormgegeven. We willen dat alleen verkeerslichten worden toegepast als dat qua verkeersintensiteit absoluut noodzakelijk is. We wijzen u op de succesvolle verwijderingen van verkeerslichten op de Hogeweidebaan, de Adriaan van Ostadelaan en op de aansluiting Marco Pololaan – Churchilllaan. Over het voorrangspleintje op de ‘t Goylaan is het nodige te doen geweest maar we hebben er alle vertrouwen in dat na de geplande aanpassingen ook dat een succes zal zijn. Zet geen verkeerslichten neer, dan hoeven ze later ook niet te worden verwijderd.	voor een goede, zo veilig mogelijke afwikkeling van langzaam verkeer en autoverkeer op het nu ontworpen kruispunt.
61	Opmerkingen per pagina van het PvE Naast bovenstaande hebben we nog losse opmerkingen per pagina van het PvE. • Op pag. 25 van het PvE staat: Croeselaan, Damstraat, Kanaalstraat en Vleutenseweg worden goed aangesloten. Vergeet daarbij de fietsroute naar de Cremerstraat niet! • Pag 27: groen en gezond – het woord fiets ontbreekt hier. Wel lopen, kanoën en het groen zelf onderhouden. De hier doorheen fietsende mensen zullen de meeste manuren beweging hier realiseren. Op pag 28 komt de fiets gelukkig wel om de hoek kijken.	Pag 25: Goede aanvulling, de Cremerstraat nemen we op. Pag 27: Hier wordt ons inziens ruim aandacht besteed aan fietsen als onderdeel van groen en gezond. Termen van “gezonde mobiliteit” en “Fietsen en wandelen in een omgeving met veel water en groen is aangenamer”. Pag 30: Het is duidelijk dat Openbaar Vervoer, lopen en fietsen de meest ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zijn. We ontkomen er niet aan om in het dwarsprofiel waar autoverkeer rijdt per persoon meer ruimte te reserveren dan voor andere minder ruimtevragende vervoerswijzen. Pag 39: Zie reactie bij de profielen (iets hiervoor).

• Pag. 30 profiel Graadt van Roggenweg – per persoon krijgt de auto het meeste ruimte en de fiets het minst. • Pag. 39 fietspaden worden “waar mogelijk” minimaal 4,5 m breed. De voetganger krijgt vaak wel 5 m. Zorg voor voldoende brede fietspaden! Een verdubbeling van het fietsverkeer moet gewoon passen. • Pag. 44: uitleg dynamisch verkeersmanagement. Toepassing van een voorrangspleintje geeft betere/rustiger doorstroming van alle verkeersstromen. • Pag. 48: er komen in- en uitvoegstroken voor fietsers naar de stationspleinstalling. Dat is een goed idee. • Pag 49: langsparkeren wordt doorgetrokken langs de Leidseweg. Langsparkeren is vaak een noodzakelijk kwaad langs fietsroutes, maar zorg voor zo min mogelijk geparkeerde auto’s langs de fietsroutes! • Pag. 52: fietsparkeren voor het park en horeca-paviljoen wordt inwendig in de aangrenzende bebouwing opgelost. Keuze om niet te stallen op maaiveld, omdat ook fietsers die de trein pakken hier dan gaan parkeren en we zijn met de gemeente eens dat dat ongewenst is. We zijn benieuwd of dat gaat werken. Hier gestalde fietsen staan niet gevaarlijk, er is dus geen titel om ze te verwijderen als treinreizigers hier toch stallen (tenzij de APV wordt aangepast). • Kortstallen voor bezoekers van bijvoorbeeld het horeca-paviljoen of het park moet op maaiveld mogelijk zijn. Alle parkeerplaatsen voor auto’s op maaiveld blijven behouden, het is niet te verkopen dat stallen op maaiveld verboden is en parkeren wel is toegestaan. • Pag. 54: rooilijnen Damstraat worden doorgezet in verlengde Damstraat. Dat betekent dat we daar weer met net te weinig ruimte voor de combinatie van auto + fiets + parkeren + lopen komen te zitten. De rijbaan wordt breder dan in de huidige Damstraat. Er is onvoldoende schuwafstand mogelijk ten opzichte van geparkeerde auto’s. Door het hoge aantal parkeerbewegingen is het risico erg groot “gedeurd” te worden of aangereden door een uitparkerende auto. Verminder het aantal geparkeerde auto’s langs fietsroutes en zorg dat er een schuwstrook langs de parkeerplaatsen is. • Pag 65: zelfs de kruising Nieuwe Hagelstraat – busbaan wordt VRI-geregeld. Dat is hier toch echt volkomen overbodig. Kan die VRI uit het plan? Of beperkt blijven tot een waarschuwingslicht voor de bus? • Pag 86 bruggen: voldoen de fietshellingen Damstraatburg/Kanonstraatbrug aan de richtlijnen? Dat is zeker bij kruisingen direct naast de brug erg belangrijk. De helling mag (pag 86) maximaal 4% zijn, maar bij die helling kunnen fietsers die de brug af komen met een flink vaartje op de kruisende route aan komen rijden. Fietsers die vanuit stilstand de brug op willen rijden zullen dat niet kunnen: dat is daarvoor te steil. • Pag 102: Bij hoge bebouwing moet goed op windhinder worden gelet.	Pag 44: Het klopt dat in algemene zin een voorrangsplein een bijdrage kan leveren aan een betere of rustiger verkeersdoorstroming. Even los van het feit of voorrangspleinen op het Lombokplein passen, dient dynamisch verkeersmanagement een bijdrage te leveren in het sturen van autostromen via de juiste routes en met de juiste snelheid. Pag 48: Bedankt voor de positieve reactie. Pag 49: Een deel van de bestaande parkeercapaciteit dat komt te vervallen door de reconstructie dient te worden gecompenseerd. Het gaat hierbij om vijf parkeerplaatsen in totaal die over de gehele lengte van de Leidseweg worden toegevoegd. Ons inziens een minimaal aantal. Pag 52: Het klopt dat het in de praktijk een opgave zal zijn om het Lombokpark vrij te spelen van gestalde fietsen. Een dagelijks punt van zorg leert de praktijk in het Stationsgebied. Kortstallen: We willen het fietsparkeren zoveel als mogelijk inpandig oplossen. De praktijk leert dat het mogelijk maken van stallen op het maaiveld, deze niet alleen gebruikt worden voor kortparkeren, maar ook voor langparkeren, o.a. treinreizigers. Een risico dat u in uw reactie hierboven ook benoemd. Pag 54: We snappen de zorg en daar is in het ontwerp zoveel als mogelijk rekening mee gehouden. De rijbaan is breder, en daarmee beter geschikt voor fietsen in twee richtingen, gecombineerd met autoverkeer in één richting. Daarnaast wordt er aan één zijde parkeren toegevoegd, op een brede parkeerstrook van 2,20 m. breed. Dat is breder dan de breedte volgens de CROW-richtlijnen, te weten 2 m. Dit verlaagd de kans op ‘gedeurd’ te worden. Pag 65: Er is hier sprake van een complexe kruising met relatief veel buslijnen en een tramlijn. Daarnaast zal hier autoverkeer naar Park Plaza hotel en Smakkelaarsveld moeten rijden. Om hier alle verkeersstromen in verschillende richtingen voldoende doorstroming (tram met voorrang, in- en uitvoegende buslijnen) en voldoende veilig te laten verlopen zijn verkeerslichten noodzakelijk. Pag 86: De fietshellingen zijn incidenteel maximaal 4%. Pag 102: Op basis van het voorliggende PvE/FO is reeds windhinderonderzoek uitgevoerd. De resultaten van de studie zijn positief: de nieuwbouw levert geen nadelige gevolgen op ten aanzien van windhinder op maaiveldniveau (waaronder ook fietspaden). In de volgende fase, als onderdeel van het bestemmingsplan wordt nogmaals het windklimaat in beeld gebracht.

	Niet alleen voor voetgangers bij de entree van het gebouw, maar ook voor het fietspad erlangs. Zo'n windhoek als bij de Rabobank moeten we niet nog een keer aanleggen. Geldt "geen windhinder" ook voor de fietsroutes? Staan de bomen goed gepland om windhinder te verminderen? Zijn er andere manieren om windhoeken te voorkomen? Tot slot We hebben de plannen uitgebreid bestudeerd en vertrouwen erop dat u welwillend naar onze opmerkingen en suggesties kijkt. We zijn uiteraard graag bereid om onze opmerkingen mondeling aan u toe te lichten, als daaraan behoefte bestaat. We blijven graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen voor het Lombokplein. We zien uw reactie op onze opmerkingen met belangstelling tegemoet.	

2.8 Leidse Rijn

	Reactie belangstellenden op concept PvE/FO	Antwoord
21	Voor het doortrekken van het water graag goed overleg met omwonende en vooral de bewoners van de woonboten. Wat zijn de consequenties komen er vergunningen voor rondvaartboten en bierboten? We zien nu ook in deze Corona tijd hoe belangrijk groen en water zijn. Het is hier druk aan het water en overal waar groen is. Belangrijk om in de aanlegfase van het Lombokpark al rekening te houden met beheersbaarheid van drukte.	Voor commerciële doeleinden (boot verhuur en rondvaart) is een exploitatievergunning nodig, die geldt voor alle Utrechtse vaarwateren. De reeds verleende exploitatievergunningen gelden dus ook voor de Leidse Rijn. In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin het tegengaan van hinder, gevaar en overlast een van de aspecten zal zijn. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken.
23	Bij pag. 4.2 wordt aangegeven dat er aanmeerplekken voor de rondvaart komen. Ik zie in dit plan 1 aanmeerplek. Klopt dit of is het de bedoeling dat er nog meer aanmeerplekken komen. Op pag. 48 wordt de Leidse Rijn versmalt naar 6 meter. Bij het lombokspark kunnen bootjes het water in. Het wordt een druk punt en zal zeker zorgen voor gevaarlijke situaties met de rondvaartboten en andere sloepjes die in en uit de stad willen. Of zoals jullie het noemen rondjes gaan varen. hebben jullie wel eens gekeken bij het Muntplein hoeveel opblaasbare bootjes, kano's surfplanken er met mooi weer het water op gaan? Dit zal je dus ook krijgen bij het Lombokspark en daar is minder ruimte dan hier bij de sluis. Jullie schrijven hier niets over in jullie plannen. Op pag. 103 hebben jullie het over de geluidsoverlast van het verkeer. Maar hierin zijn de boten meegenomen die door de Leidse Rijn gaan varen meegenomen. Ook over de milieuzonering op het water is niets geschreven. Nogmaals ik maak me erg zorgen over de veiligheid op het water zowel aan het lombokspark als bij ons bij het Merwedekanaal. De	Tussen de Damstraatbrug en de Van Sijpesteijnbrug kan, aan de zijde van de Leidseweg, inderdaad een aanmeerplek (om op/af te stappen, niet om te blijven liggen) worden gerealiseerd voor bijvoorbeeld sloepen of een rondvaartboot. De locatie ter hoogte van het Lombokpark lijkt hiervoor gunstig en goed inpasbaar. De aanmeerplek wordt in de vervolgfase nader uitgewerkt. Aan de zijde van Lombok kan, bij het Lombokpark, een voorziening komen om kleine bootjes, zoals kano's, aan te meren en in en uit het water te halen. Vooralsnog gaan we uit van 1 plek. Dit nemen we explicieter op in het PvE/FO. Het zal inderdaad drukker worden als gevolg van de doorvaarbare Leidse Rijn, de regels van het BPR zijn van kracht om veiligheid op het water te reguleren. Er worden alleen exploitatie vergunningen uitgegeven aan emissievrije boten. De huidige vergunninghouders hebben voor een aantal schepen nog een overgangstermijn tot 2022 om de schepen emissievrij te maken. Voor recreatievaart geldt dat ligplaatsen voor emissievrije bootjes aanzienlijk goedkoper zijn dan voor dieselboten. Nieuwe ligplaatsvergunningen worden alleen nog aan boten verleend die emissievrij zijn. In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze

	zomers worden warmer en de bewoners zoeken verkoeling op en in het water. Dus veiligheid op het water en geluidsoverlast na 22 uur moet zorgen dat dit gebied leefbaar blijft. Sterkte met de plannen.	integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin onder andere zwemmen en het tegengaan van hinder en (geluids)overlast aan de orde worden gesteld. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken.
26	Er wordt gesproken over varen naar de catherijnesingel maar er worden langs de leidsekade ondanks de ruimte in de vaargeul geen nieuwe ligplaatsen voor bootjes gerealiseerd. Gemiste kans, er is niet eens de mogelijkheid om je op de wachtlijst voor een bootje in te schijven op dit moment. Meer water, meer varen -> meer ligplekken en gebruik van dit water.	Er worden inderdaad niet meer ligplaatsen gerealiseerd. Het extra water zal wel ruimte bieden aan kleine bootjes die geen ligplek nodig hebben (kano, rubberboot).
27	Ik ben direct aanwonende ín de Leidse Rijn (woonbootbewoner). Ik constateer dat de gemeente allerlei facetten van de verkeerskundige veranderingen heeft laten modelleren en doorrekenen, echter: de implicaties van het doortrekken van de Leidse Rijn blijven onbeschreven. Ik wil de gemeente uitdrukkelijk vragen aandacht te schenken aan de gevolgen van de verbinding tussen de Singel en het Merwedekanaal. Daarnaast nodig ik de gemeente uit in te gaan op de volgende onderstaande punten, ten einde uw concept PvE te optimaliseren. 1) Onduidelijkheid over verwacht aantal vaarbewegingen: Het realiseren van een verbinding tussen Singel en Merwedekanaal zal tot nieuwe vaarbewegingen leiden. Hoe wordt de veiligheid op het water gewaarborgd en overlast voor aanwonenden geminimaliseerd? Recente dagen laten zien hóe populair dit water is voor recreatief gebruik. Dus een inschatting van vaarbewegingen en daarmee een beeld van het borgen van de veiligheid in dit gebied is essentieel. Dit beeld ontbreekt nu in het PvE. Er wordt in het stuk alleen gepraat over geluidsoverlast van het verkeer van de straat. Welke maatregelen treft de gemeente om (geluids)overlast van varende sloepen tegen te gaan? Desgewenst ben ik bereid mee te denken over maatregelen ter beperking van overlast. Kan de gemeente inzage geven in het verwachte aantal vaarbewegingen en in de manier waarop zij de (water)veiligheid in en langs de Leidse Rijn borgt? 2) Hogere groenambities oevers: "...De Leidse Rijn vormt een belangrijke drager. De nieuwe ruimtelijke structuur speelt in op de bestaande (groene) kwaliteiten die langs de Leidse Rijn al te vinden zijn...", aldus het stuk. Kijk naar het succes van de huidige drijvende tuinen aan de zuidoever van de Leidse Rijn, tegen kade van de Leidseweg; een succesvol bewonersinitiatief. Is de gemeente bereid dit initiatief uit te breiden en zo de 'harde' zuidelijke kade te vergroenen? Verdergaande vergroening van beide oevers draagt verhoging biodiversiteit; verbetering waterkwaliteit; versterking aangenaam	1) Een inschatting van extra vaarbewegingen van recreatieve bootjes als gevolg van het doortrekken van de Leidse Rijn is niet te maken, deze is sterk afhankelijk van weersomstandigheden; wel wordt de drukte op de Utrechtse wateren gemonitord en worden de resultaten hiervan betrokken bij de nog op te stellen Watervisie. Waterveiligheid wordt geborgd door handhaving op basis van het BPR en de gemeentelijke richtlijnen over onder andere snelheid. 2) Gemeente wil een uitbreiding van het bewonersinitiatief van de drijvende tuinen faciliteren op de delen waar dit in te passen is met het oog op doorvaartbreedte, aanmeerplek voor sloep/rondvaartboot en andere activiteiten. Vergroening van de noordelijke oever is voor een deel al voorzien in voorliggend plan, voor het deel buiten het plangebied van dit project is de ambitie ook aanwezig en wordt momenteel de (financiele) haalbaarheid onderzocht. 3) Er komt 1 aanmeerplek aan de zijde van de Leidseweg voor sloep/rondvaartboot. Aan de zijde van Lombok, bij het Lombokpark, kan een voorziening komen om kleine bootjes, zoals kano's, aan te meren en in en uit het water te halen. Vooralsnog gaan we uit van 1 plek. Dit nemen we explicieter op in het PvE/FO. 4) Handhaving milieuzonering is niet van toepassing op het water en ook niet te realiseren voor op het water. Wel is er een mogelijkheid om een invaarverbod in te stellen voor dieselboten (als daar reden voor is). In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in Utrecht. Dergelijke onderwerpen worden daarin meegenomen. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken. 5) Rondvaartboten kunnen op basis van hun exploitatievergunning overal op de Utrechtse wateren varen.

	stedelijk wonen en reductie golfslag en vaarsnelheid van passerende scheepvaart. Wil de gemeente ook vergroening van de noordelijke oevers tussen Molenpark en Damstraat overwegen? Huidig gebruik en inrichting zorgen voor veel zwerfafval dat te water beland. Een natuurvriendelijke inrichting à la oever Weerdsingel Westzijde, met opgaande beplanting, gaat inwaaien in het water tegen. Met hoge omgevingskwaliteit nodigt de gemeente haar bewoners uit tot het nemen van eigen verantwoordelijkheid voor het schoonhouden en behoud van die kwaliteit. 3) Onduidelijkheid specifieke uitgangspunten Leidse Rijn (par. 4.2.): "... Het is wenselijk om voorzieningen te maken om bootjes kort aan te meren....". Kan de gemeente aangeven hoeveel afmeervoorzieningen toegestaan worden en locatie aangeven? Hoe denkt de gemeente deze openbare ruimte te beheren? Zie de beheerdruk aan de Merwedesluis en vlonder Abeltasmanbrug. 4) Kan de gemeente toelichten op welke wijze zij de handhaving van Milieuzonering op het water wenst te realiseren? 5) Rondvaartboten/passanten, naar aanleiding van par. 4.2/8.2 (Plantoelichting plandeel Leidse Rijn): In paragraaf 4.2 en paragraaf 8.2. worden een aanlegplek voor rondvaartboten genoemd tussen de Damstraatbrug en de Sijpesteijnbrug. Tegenover het Lombokpark. In de passage worden ook rondvaartboten genoemd. Als er rondvaartboten door de Leidse Rijn gaan varen tot hoever gaan ze dan varen? Vraag: zijn vergunningen/concessies voor rondvaartboten aangevraagd en afgegeven? Dit in het licht van eerder genoemde (water)veiligheid en overlast aanwonenden.	
28	Ik sluit me in mijn reactie helemaal aan bij de reactie van mijn buurman. Net als hij woon ik op een woonboot aan de Leidsekade, en heb ik vragen over de gevolgen van een bevaarbare Leidsche Rijn voor het groen, voor de watervogels en andere fauna (er zitten hier ijsvogels!), voor de zwemmers, de spelende kinderen in het water en voor de (boot)bewoners. In het gebied tussen Leidseweg en Leidsekade (met name tussen J.P. Coenbrug en Abel Tasmanbrug) is er door de hoge huizen aan weerszijden en door het water snel sprake van geluidsoverlast. Ik zou graag zien dat bij de uitwerking van de plannen voor een bevaarbare Leidsche Rijn goed wordt gekeken naar (geluid)overlast, zwerfvuil, veiligheid en milieu, en dat de bootbewoners van de Leidsekade hierover geconsulteerd worden.	Zie de beantwoording bij de reactie hierboven, nummer 27.
32	Een van de belangrijkste doelstellingen van de Utrechtse stedenbouwkundige plannen is het creëren van een gezonde, duurzame en levendige stad. De Utrechtse roeiverenigingen dragen daar met 2.600 leden dagelijks aan bij. Zij beoefenen hun sport op het	Wij onderschrijven het belang van de roeisport in Utrecht vanuit het perspectief van Gezond stedelijk leven. In het Collegebesluit van oktober 2017 en bijbehorende raadsbrief over roeien op het Merwedekanaal staat de visie van B&W beschreven, dit is het meest recente en actuele standpunt van het College

Merwedekanaal; al bijna 140 jaar lang. Met een lengte van 4,5 km van Noordersluis tot Muntsluis is het Merwedekanaal een van de grootste buitensportaccommodaties van de stad.

Roeisport in een gezonde stad

Roeien is een populaire sport die elders in Nederland groeit. Een sport die oprecht bijdraagt aan een leven lang fit zijn (Viking heeft leden van 80 jaar en ouder die nog wekelijks in de boot stappen!). Ook in Utrecht zou de sport kunnen groeien, mits er ruimte is voor de sport. En op die ruimte heeft de gemeente invloed! De Visie Merwedekanaal (2005) benadrukt het belang van het Merwedekanaal voor het roeien in Utrecht en spreekt zelfs van het optimaliseren van het Merwedekanaal voor de roeisport. Wij betreuren het dat deze visie niet wordt betrokken in het concept PvE en FO Lombokplein. Wij betreuren eveneens dat het college wederom geen uitvoering geeft aan de aangenomen 'motie Buunk' (motie 130/2015) waarin de gemeente het Merwedekanaal als buitensportaccommodatie aanwijst en "na te gaan of en op welke manier het mogelijk is om met deze 'regels en bepalingen' te zorgen dat "buitensport accommodatie voor het roeien" volwaardig mogelijk blijft en potentiële conflicten met andere gebruikers hanteerbaar maakt". Het omgekeerde is waar. De Utrechtse roeisport krijgt met steeds meer beperkingen te maken, zie ook onze eerdere reacties op de plannen Lombokplein, Beurskwartier, Kanaalweg 59, Merwedekanaalzone, Defensieterrein, HOV Dichterswijk en expeditiebrug Jaarbeurs. Vanwege alle ontwikkelingen is het voortbestaan van de roeisport in Utrecht ernstig in gevaar. En al op korte termijn! De Utrechtse roeiverenigingen hebben hierover de volgende vragen:

• Wat is de status van de Visie Merwedekanaalzone 2005? In het bijzonder de bepaling waarin wordt gesproken over het optimaliseren van het Merwedekanaal voor de roeisport? Is dit gemeentelijk uitgangspunt nog steeds van toepassing?

• Waarom is aan de motie Buunk (130/2015) nog geen uitvoering gegeven? Wanneer gaat de gemeente gehoor geven aan de door de volledige gemeenteraad gesteunde oproep om regulering op het Merwedekanaal in kaart te brengen en te onderzoeken op welke manier het mogelijk is om binnen deze regels het Merwedekanaal als volwaardige buitensportaccommodatie voor het roeien te behouden?

• Hoe en waar ziet de gemeente toekomst voor de roeisport in Utrecht, rekening houdend met de omvang van de sport (2.600 leden, 10.000 vaarbewegingen per week) op het Merwedekanaal?

Toename gebruik Merwedekanaal en komst rondvaartboten

Het Merwedekanaal is een van de drukste roeilocaties in heel Nederland. Nergens sporten er zo veel roeiers op zo'n klein stukje water (zie brieven d.d. oktober 2015 en 10-3-2020 van de Koninklijke over roeien op het Merwedekanaal. In dit besluit is tevens uitvoering gegeven aan de Motie Buunk. Het College hanteert het uitgangspunt dat het Merwedekanaal openbaar toegankelijk vaarwater blijft en daarbij ruimte biedt aan bestaande en nieuwe activiteiten op het gebied van sport en recreatie. Het past hierbij niet om het Merwedekanaal aan te wijzen als exclusief domein voor de roeiers. Wel willen we voorkomen dat het Merwedekanaal ongeschikt wordt als trainingswater voor roeiers. Bij toekomstige plannen voor nieuwe bruggen, havens, aanlegsteigers etc worden de voorwaarden van roeiers expliciet betrokken bij de afweging van de verschillende belangen. Zoals reeds beschreven in de raadsbrief van 2017 is het de verwachting dat na doortrekking van de Leidse Rijn het gedeelte tussen de Muntsluis en de Muntbrug in het vaarseizoen zo druk bevaren wordt dat dit incidenteel niet gecombineerd kan worden met het roeien. Hierover kunnen onderling afspraken gemaakt worden, zoals dat nu ook al gebeurt tussen de huidige gebruikers. Ook krijgt dit een plek in de Watervisie. Wij zullen de gemotoriseerde vaart op het Merwedekanaal niet stimuleren, de (nautisch toeristische) hoofdroute blijft via de verbinding via de Weerdsluis, Oudegracht en Vaartsche Rijn.

Er wordt al enige tijd geroeid op het Merwedekanaal in Vianen. De roeiers (Orca en Triton) hebben in Vianen een tijdelijk onderkomen gehad voor de wedstrijdroeiers op het Sluiseiland en hadden een drijvend roeicentrum in de passantenhaven in Vianen. Dit was een tijdelijke oplossing. Op dit moment wordt in overleg met de gemeente Vijfheerenlanden, provincie Zuid Holland, provincie Utrecht en het waterschap HDSR gezocht naar een nieuwe locatie in Vianen. De gemeente Utrecht ondersteunt de roeiers (Orca, Triton en nu is ook Viking aangesloten) bij het zoeken naar een permanente locatie in Vianen voor de wedstrijdroeiers. Het Merwedekanaal in Vianen kan een belangrijke bijdrage leveren voor de wedstrijdroeiers, het topsportdeel van de roeiverenigingen. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van roeiwater in Rijnenburg. In dit haalbaarheidsonderzoek zijn verschillende locaties onderzocht op geschiktheid voor roeiwater. En voor de twee meest kansrijke is gekeken naar kosten en financierings-bronnen. Op dit moment is er geen zicht op financiering van lokale stakeholders of mede-investeerders. Daarmee is de conclusie te trekken dat bij realisatie van het tijdelijke energielandschap onvoldoende (financiële) middelen beschikbaar komen voor roeiwater. Dit betekent dat realisatie van roeiwater in een energielandschap in Rijnenburg niet mogelijk is. Op het scenario van woningbouw is nog geen zicht, deze afweging is nog niet gemaakt en zal plaatsvinden bij het opstellen van de ruimtelijke plannen voor de langere termijn. Om dit scenario in de toekomst niet onmogelijk te maken, wordt wel een ruimtelijke reservering voor roeiwater binnen het Energielandschap gemaakt.

De gemeente is niet bereid om groepen uit te sluiten van gebruik van het Merwedekanaal, dus rondvaartboten en watertaxi's zullen niet geweerd worden

Nederlandse Roeibond over de Utrechtse situatie). De roeiers hebben een hoge snelheid (gemiddeld 10 tot 15 km/u), zitten met hun rug naar de vaarrichting toe en hebben relatief veel ruimte nodig op het water (alleen een skiff, een eenpersoonsboot, is al twee vrachtwagens breed en twee auto's lang). Het herstel van de Leidse Rijn zal zonder nadere regels en afspraken leiden tot een toename van het gebruik van het Merwedekanaal. De enige eisen die in de plannen worden gesteld aan het water, betreffen de breedte, opdat rondvaartboten van de doorgetrokken Leidse Rijn gebruik kunnen maken. Meer watergebruikers en de komst van rondvaartboten betekenen vaart minderen, meer uitwijken, meer inhaalmanoeuvres, meer stilliggen en daarmee veel onderbrekingen in de training. Vergelijk het met Dafne Schippers die moet slalommen over de atletiekbaan omdat er mensen rustig over de baan wandelen, groepen toeristen een rondleiding over de baan krijgen, kinderen op de baan spelen, honden plotseling oversteken en tieners in groepjes op de baan zitten te kletsen. Trainen is in deze situatie onmogelijk. De Utrechtse roeiverenigingen beschikken niet over alternatief roeiwater. Het doortrekken van de Leidse Rijn kan zo het einde van de roeisport in Utrecht betekenen. De Utrechtse roeiverenigingen hebben de volgende vragen:
• Is de gemeente bereid om af te spreken dat gemotoriseerde beroepsvaart zoals rondvaartboten en watertaxi's worden geweerd op het Merwedekanaal?
• Kan de gemeente toelichten hoe zij het BPR gaat toepassen bij het verlenen van vergunningen aan bedrijven die beroepsscheepvaart (bijvoorbeeld met passagiersschepen) op het Merwedekanaal willen gaan uitvoeren (bijvoorbeeld een rondje stad-Leidse Rijn-Merwedekanaal-Vaartsche Rijn) en/of bij het stellen van (gebruiks)regels op de Leidse Rijn/het Merwedekanaal?

Veiligheid in de Muntkom
Als de plannen Lombokplein gerealiseerd zijn, ontstaat er een levensgevaarlijk waterknooppunt in de Muntkom. Vanwege de lage Muntbrug en hoge kades is er op dit kruispunt geen zicht op kruisend verkeer. Op zomerse dagen is de huidige situatie al prangend, mede omdat niet wordt opgetreden tegen overtreding van het zwemverbod (vgl. artikel 8.08 BPR). Zwemmers, 'suppers', kanovaarders en motorbootjes komen hier op een onoverzichtelijke plek samen. Als daar meer gemotoriseerde vaart en zelfs rondvaartboten bij komen is het wachten op ernstige ongelukken, die mogelijk niet zo fortuinlijk aflopen als het incident met de zwemmer die in 2018 vanaf de Muntbrug op een roeiboot sprong waarbij de roeiers met de schrik vrijkwamen. Noot. Er is overigens nog steeds geen regisseur/coördinator voor het Merwedekanaal aangesteld (toezegging nav de brief van wethouder van het Merwedekanaal. Het BPR is er om de veiligheid te regelen en is leidend. Dat betekent dat grote schepen boven de 20 meter (of met gele ton op de boeg), al dan niet beroepsvaart, voorrang hebben op roeiers.
Gemeente is bereid om te handhaven op basis van het BPR, met uitzondering van het zwemmen. Het gebied rondom de Muntsluis en Muntbrug is niet aangewezen als zwemwater, maar vooralsnog wordt zwemmen gedoogd. Springen van de brug wordt niet gedoogd.

In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht. Onderwerpen zoals roeien, zwemmen en handhaving op het water zullen een plek krijgen in deze visie. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken.

Of een snelheidsremmende constructie ten oosten van de Muntbrug in de Leidse Rijn noodzakelijk is, zal in de volgende planfase worden onderzocht in afstemming met het gebruikers overleg MWK.

	Diepeveen aan de gemeenteraad d.d. 23 juli 2018). In het concept PvE en FO Lombokplein wordt met geen woord gesproken over de veiligheid op het water. Er zijn geen onderzoeken gedaan naar de impact van het herstel van de Leidse Rijn op het gebruik van en de veiligheid op het water in de aangrenzende gebieden (Muntkom, Merwedekanaal, Catharijesingel, Vaartsche Rijn). Tussen alle honderden pagina's onderzoek naar milieu effecten en verkeersstromen is dit een terugkerende blinde vlek in de gemeentelijke plannen. De Utrechtse roeiverenigingen hebben hierover de volgende vragen: • Hoe gaat de gemeente de veiligheid van alle watergebruikers in de Muntkom en op het Merwedekanaal garanderen als de Leidse Rijn is doorgetrokken? • Is de gemeente bereid om, zonodig in samenwerking met Rijkswaterstaat, de politie en andere daartoe bevoegde instanties, op het Merwedekanaal actief te (doen) handhaven op basis van het BPR en eventuele andere toepasselijke regelgeving? • Is de gemeente van plan om het besluit om het zwemmen rond de Muntbrug te gedogen, voort te zetten, ook nu er meer gemotoriseerde vaart wordt verwacht? • Is de gemeente bereid om een snelheidsremmende constructie aan te brengen in de Leidse Rijn net ten oosten van de Muntbrug, om aanvaringen tussen vaarverkeer op het Merwedekanaal (hoofdvaarweg) en vaarverkeer komende vanuit de Leidse Rijn te voorkomen? Wij denken graag mee aan oplossingen en alternatieven en zien uw reactie op onze zorgen en vragen tegemoet.	
43	Ook vind ik het absurd dat de rondvaartboten en sloepen dan een steiger krijgen bij het lombok parkje. Waar slaat dat op. Laat ze maar rondvaren op de Singel. Het is totaal onnodig om daar geld en ruimte voor in te zetten. Is dat on het "bruisend" te maken? Ik denk dat u het beter aan de wijkbewoners zelf kan overlaten wat zij onder bruisend en levendigheid verstaan. Wat betreft de mensen tot beweging aan te zetten : het neerzetten van horeca, hoe klein ook, zet vooral aan tot zitten is mijn ervaring met het Molenpark, Oog en Al park. En op de bankjes aan de kant van het water met de achtergelaten rommel als het publiek weer vertrekt. Zo is de praktijk. Geef een vinger en we nemen een hand.	Sloepen en rondvaartboten krijgen een aanmeerplek (geen ligplaats) aan de zuidelijke oever van de Leidse Rijn, zijde Leidseweg, ergens tussen de Damstraatbrug en Van Sijpesteijnbrug als op- en afstapplek voor mensen die in dit deel van de stad verblijven.
49	Het SUWO heeft waardering voor de uitvoerige studies en het voorbereidend werk verzorgd door de gemeente. Het SUWO vraagt de gemeente te reageren op viertal punten en bijbehorende vragen en opmerkingen ten aanzien van de gepresenteerde plannen. Te weten: 1) Onduidelijkheid over verwacht aantal vaarbewegingen en daarmee het borgen van de (water)veiligheid: Het realiseren van een verbinding	Voor punten 1 t/m 3 zie de beantwoording hierboven bij reactie 27. Punt 4: uitgangspunt voor de doorvaarthoogtes van de nieuwe bruggen is minimaal 1.95 meter bij een waterpeil van NAP +0,60 meter. Deze informatie wordt toegevoegd aan het Programma van Eisen in hfd 6. Doorvaarthoogtes zullen opgenomen worden in het profielenboek.

tussen Singel en Merwedekanaal zal tot nieuwe vaarbewegingen leiden. Recent overvloedig recreatief gebruik van de oevers en het water van de Leidse Rijn tonen aan dat er grote behoefte is aan deze vormen van openluchtrecreatie. Hoe wordt de veiligheid op het water gewaarborgd? Er is veel opblaasbaar materieel en het Lombokpark nodigt uit om te zwemmen en te varen in het water. Dus een inschatting van vaarbewegingen en daarmee een beeld van het borgen van de veiligheid in dit gebied is essentieel.Dit beeld ontbreekt nu in het PvE. Het SUWO verzoekt de gemeente inzage te geven in het verwachte aantal vaarbewegingen, de manier waarop zij de (water)veiligheid in en langs de Leidse Rijn borgt.
2) Onduidelijkheid overkoepelende uitgangspunten (par. 4.1): Waterstructuurkaart toont verbinding rondje stadseiland, rondje Singel. Wederom: welk aantal vaarbewegingen wordt hier ingeschat? De omgevingseffecten van deze nieuwe verbinding komen NIET aan de orde in het stuk.Kan de gemeente richting direct aanwonenden hier meer inzicht in verschaffen? De Leidse Rijn vormt een belangrijke drager. De nieuwe ruimtelijke structuur speelt in op de bestaande (groene) kwaliteiten die langs de Leidse Rijn al te vinden zijn, aldus het stuk. Wenst de gemeente haar ambitieniveau te verhogen ten aanzien van leefbaarheid en versterken van groenstructuur langs beide oevers van de Leidse Rijn? Verdergaande vergroening van beide oevers draagt bij aan verhoging burgerbetrokkenheid bij eigen omgeving (zie huidige drijvende tuinen zuidoever Leidse Rijn); verhoging biodiversiteit; verbetering waterkwaliteit; versterking aangenaam stedelijk wonen en reductie golfslag en vaarsnelheid van passerende scheepvaart.
3) Onduidelijkheid specifieke uitgangspunten Leidse Rijn (par. 4.2.): Uitgangspunten Leidse Rijn (onderdeel asymmetrisch profiel): "Het is wenselijk om voorzieningen te maken om bootjes kort aan te meren." Kan de gemeente meer duidelijkheid in PvE en FO ten aanzien van afmeervoorzieningen: hoeveel wat waar? Als er rondvaartboten door de Leidse Rijn gaan varen tot hoever gaan ze dan varen? Er wordt op het pleintje (vlonder Abeltasmanbrug) veel gerecreëerd en ook op deze plek worden er veel opblaasbare bootjes in het water gelaten. Hoe borgt de gemeente waterveiligheid? Er wordt in het stuk alleen gepraat over geluidsoverlast van het verkeer van de straat. Welke maatregelen treft de gemeente om (geluids)overlast van varende sloepen tegen te gaan? Kan de gemeente toelichten op welke wijze zij de handhaving van Milieuzonering op het water wenst te realiseren?
3) Rondvaartboten, naar aanleiding van par. 8.2 (Plantoelichting plandeel Leidse Rijn): In par 8.2. worden een aanlegplek voor rondvaartboten genoemd tussen de Damstraatbrug en de Sijpesteijnbrug. Tegenover het Lombokpark. Vraag: zijn vergunningen/concessies voor rondvaartboten aangevraagd en

	afgegeven? Welke ruimte biedt de gemeente daarvoor? En is dit de enige aanlegplek of zijn er nog plannen voor andere aanlegsteigers? 4) Doorvaarthoogtes, naar aanleiding van bijlage Profielenboek: Doorvaarthoogtes zijn niet opgenomen in het profielenboek. Kunnen die worden toegevoegd? Uitgangspunt hoo 6: tenminste 1.95 meter. Kan de gemeente inzicht geven in de te realiseren doorvaarthoogtes?	
53	Is er bij het maken van deze plannen rekening gehouden met geluidsoverlast voor de woonboten? Als er veel bootjes gaan varen over de leidsche rijn, incl de avonden en weekenden dan kan dit leiden tot veel overlast voor woonbootbewoners. Wanneer wordt de leidsche rijn exact doorgetrokken?	In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin het tegengaan van hinder en (geluids)overlast aan de orde gesteld. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken. De planning is nog afhankelijk van besluitvorming en financiële dekking. Praktisch gezien kan de realisatie van het project Lombokplein eind 2023 / begin 2024 starten. Dit zal gefaseerd gebeuren. Voordat de Leidse Rijn doorgetrokken kan worden, zullen eerst de aanwezige kabels en leidingen en wegen moeten worden verlegd. Exacte planning volgt in de volgende fase.

2.9 Leidseweg

Reactie belangstellenden op concept PvE/FO		Antwoord
21	Het omdraaien van de rijrichting van de Leidseweg vinden wij geen goed plan. Als bewoner moet je dan tegen de fietsenstroom inrijden en vervolgens parkeren. Dit is gevaarlijk zeker nu met de vele super hard rijdende elektrische fietsers.	Hier kijken we toch anders tegenaan, het klopt dat met het nieuwe voorstel autoverkeer de tegemoetkomende fietsers moet kruisen om te kunnen parkeren. Dat is ons inziens niet gevaarlijker. De automobilist rijdt de fietser tegemoet en heeft dus goed zicht op de fietser bij het in- of uitparkeren. In de huidige situatie zit de fietsers achter de automobilist, dus minder goed te zien bij inparkeren. Andere voorbeelden waar parkeerplaatsen liggen waarbij automobilisten moeten ‘oversteken zijn bijvoorbeeld de Tolsteegsingel.
23	Op pag. 86 staan op de tekening de bruggen die er nu zijn en de pijlen hoe de auto's mogen rijden. Maar dit klopt echt niet. Over de J.P. Coenbrug mag je alleen de wijk uit, de Abel Tasmanbrug is 2 richtingsverkeer en de burg over de kanaalweg daar mogen geen auto's overheen. Dat is afgesloten voor auto's. Alleen hulpdiensten kunnen het paaltje laten zakken. Het zou wel erg handig zijn als in het verkeersplan de Abeltasmanbrug ook een richtingsverkeer wordt en dan via deze brug de wijk in. Het is hier heel vaak grote ruzie en overlast van toeterende auto's die met elkaar op de vuist willen over wie er voorrang heeft en wie achteruit moet rijden.	Dank voor uw reactie. Wij gaan het kaartje aanpassen. In de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat heeft de buurt afgesproken om de rijrichtingen van de zijstraten niet te wijzigen maar te monitoren wat er gebeurt. Zowel op het gebied van snelheid als aantallen. Dit vanuit de gedachte dat niet te voorspellen is welke effecten waar zullen optreden. Als na herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om geconstateerde ongewenste effecten tegen te gaan, worden deze uitgevoerd. Ook in het kader van het plan Lombokplein zien we geen aanleidingen om andere afspraken te maken over rijrichtingen of éénrichtingsverkeer op de bestaande bruggen.

27	6) Wijzigingen autoverkeer: "De Verlengde Leidseweg, ter hoogte van het Leidseblok is een éénrichtingstraat voor gemotoriseerd verkeer. Inrijden kan vanaf de Verlengde Damstraat. Dit wordt omgedraaid ten opzichte van de huidige situatie. De reden hiervoor is dat de rijrichting moet aansluiten op de Damstraat..." Deze argumentatie is onduidelijk. Kan de gemeente haar verkeerskundige afweging duidelijk maken? De rijrichting Verlengde Damstraat richting Damstraat gaat zorgen voor autoverkeer van twee richtingen op de 'fietsstraat' van Verlengde Leidseweg en Leidseweg. Het gevolg van deze keuze is dat de fietssnelweg, welk in toenemende mate gebruikt zal worden, door het groeiend aantal inwoners in het westelijk deel van de stad, onder druk komt te staan door autoverkeer van twee kanten! De mogelijkheid tot kruisend verkeer op Leidseweg leidt tot ongewenste/onveilige situaties voor de vele fietsers. Hoe voorkomt de gemeente autoverkeer in twee richtingen op 'fietsstraat' de Leidseweg? Hoe voorkomt de gemeente de ontsluiting van Lombok, via de J.P. Coenbrug, richting de Koningsbergerstraat? Zie kaartje pag. 40 concept PvE + plankaart. Deze ontsluiting wordt verder bemoeilijkt door kruisend autoverkeer. Ik zie uw reactie op ingebrachte vragen graag tegemoet en ben graag bereid mee te denken over uitvoerbaarheid/haalbaarheid van de geboden suggesties.	6. Er is in de plannen voor de Leidsweg geen sprake van autoverkeer in twee richtingen, er is sprake van autoverkeer in één richting vanaf de Damstraat naar de Koningsbergerstraat en vanaf de Muntkade naar de Koningsbergerstraat. Ons inziens leidt dit niet tot extra kruisend verkeer. Op het kaartje op pagina 40 is per abuis op een deel van de Leidseweg (tussen de Muntkade en de Koningsbergerstraat) tweerichtingen verkeer geteend, dit passen wij aan. In het plan is sprake van eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat richting de Kanaalstraat (onderdeel buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat). Met opheffen van de huidige doorsteek van de Leidseweg naar het huidige Westplein (voorlangs de Leidsche Poort) is de Leidseweg via het huidige eenrichtingsverkeer (de stad in) niet meer mogelijk. Er is gekozen om vanaf de Damstraat eenrichtingsverkeer te maken op de Leidseweg (de stad uit), richting Koningsbergerstraat. Er zijn geen fysieke maatregelen te nemen om te voorkomen dat automobilisten tegen het verkeer inrijden. In de huidige situatie is de J.P. Coenbrug eenrichtingsverkeer richting de Leidseweg. In dit plan wordt dat niet veranderd. Ook de Koningsbergerstraat blijft één richting vanaf de Leidseweg richting de Graadt van Roggenweg. Ons inziens leidt de nieuwe rijrichting niet tot extra verkeer tegen de rijrichting in over de J.P. Coenbrug. In de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat heeft de buurt afgesproken om de rijrichtingen van de zijstraten niet te wijzigen maar te monitoren wat er gebeurt. Zowel op het gebied van snelheid als aantallen. Dit vanuit de gedachte dat niet te voorspellen is welke effecten waar zullen optreden. Als na herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om geconstateerde ongewenste effecten tegen te gaan, worden deze uitgevoerd. Ook in het kader van het plan Lombokplein zien we geen aanleidingen om andere afspraken te maken over rijrichtingen of éénrichtingsverkeer op de bestaande bruggen.
56	12. Ik snap niet waarom de rijrichting op de Leidseweg tussen Dambrug en JP Coenbrug omgekeerd wordt. De huidige richting van west naar oost past het beest bij de toekomstige verkeerscirculatie in Lombok. 13. De toekomstige verkeerscirculatie in Lombok maakt het extra noodzakelijk dat het eenrichtingsverkeer op de JP Coenbrug van noord naar zuid (de wijk uit) gehandhaafd blijft.	12. In het plan is sprake van eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat richting de Kanaalstraat (onderdeel Visie Kanaalstraat). Met opheffen van de huidige doorsteek van de Leidseweg naar het huidige Westplein (voorlangs de Leidsche Poort) is de Leidseweg via het huidige eenrichtingsverkeer (de stad in) niet meer mogelijk (eenrichtingsverkeer Damstraat). Er is gekozen om vanaf de Damstraat eenrichtingsverkeer te maken op de Leidscheweg (de stad uit), richting Koningsbergerstraat. 13. In de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat heeft de buurt afgesproken om de rijrichtingen van de zijstraten niet te wijzigen maar te monitoren wat er gebeurt. Zowel op het gebied van snelheid als aantallen. Dit vanuit de gedachte dat niet te voorspellen is welke effecten waar zullen optreden. Als na herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om

		geconstateerde ongewenste effecten tegen te gaan, worden deze uitgevoerd. Ook in het lader van het plan Lombokplein zien we geen aanleidingen om andere afspraken te maken over rijrichtingen of éénrichtingsverkeer op de bestaande bruggen.
60	1. Wij maken ons zorgen over de verandering van rijrichting op de leidseweg, en wel om de volgende reden: Als autos geparkeerd staan op de Leidseweg en weg willen rijden, is dat in de huidige situatie met het verkeer mee. En in de huidge situatie levert dit soms al lastige situaties op bij het wegrijden door het hoge volume fietsverkeer en de verschillende snelheden van de fietsers. In de nieuwe situatie betekent het dat een geparkeerde auto bij vertrek rekening moet houden met twee verschillende stromen fietsers (tegengesteld en meegaand). Dit kan door het hoge volume fietsverkeer lang duren voordat een gaatje wordt gevonden maar nog belangrijker, het vraagt om onveilige situaties omdat een automobilist hier ongetwijfeld wel eens een steekje laat vallen. Bovendien zijn fietsers in het algemeen niet attent naar automobilisten, weinig vergevingsgezind en verwachten dat zij altijd gezien worden. Onze persoonlijke ervaring is dat in het fietsverkeer grote verschillen zijn in snelheden, dit maakt het vaak moeilijk in te schatten, zeker als je rekening moet houden met twee stromen. Daarnaast zal het volume van fietsverkeer in de Leidseweg in de toekomst naar verwachting alleen maar toenemen. 2. Op de tekening lijkt het nu dat er straks maar één manier is om de Leidseweg (oostzijde) in te rijden, namelijk via de aanlooproute naar de damstraat. Hierdoor zijn alle bezoekers van de leidseweg afhankelijk van de drukte richting de damstraat. Hier maken wij ons zorgen over omdat er heel vaak opstopping is richting de damstraat en de bewoners van de Leidseweg dus direct afhankelijk worden van het succes van de drukverlichting in de damstraat. Ons lijkt het dus heel belangrijk dat de verkeersstroom richting de Leidseweg onafhankelijk is van verkeer richting de damstraat of de nieuw geplande parkeergarages.	1. Hier kijken we toch anders tegenaan, het klopt dat met het nieuwe voorstel autoverkeer de tegemoetkomende fietsers moet kruisen om te kunnen parkeren. Dat is ons inziens niet gevaarlijker. De automobilist rijdt de fietser tegemoet en heeft dus goed zicht op de fietser bij het in- of uitparkeren. In de huidige situatie zit de fietsers achter de automobilist, dus minder goed te zien bij inparkeren. Andere voorbeelden waar parkeerplaatsen liggen waarbij automobilisten moeten ‘oversteken zijn bijvoorbeeld de Tolsteegsingel. We begrijpen de zorg bij het wegrijden. In de huidige situatie dient ook rekening gehouden te worden met de fietsers in twee richtingen. Een vertrekkende automobilist die de parkeerplaats verlaat moet rekening houden met de fietsers die in dezelfde richting rijden en met de fietsers de tegemoetkomende fietsers, bijvoorbeeld die in grotere groepen naast elkaar rijden, of snellere fietsers, brom- en snorfietsers die langzamere fietsers inhalen. 2. Men kan vanaf de Verlengde Damstraat de Leidseweg inrijden, tot aan de Koningsbergerstraat. En men kan vanaf de Muntkade de Leidseweg inrijden tot aan de Koningsbergerstraat. Hiermee is de bereikbaarheid van de Leidseweg ons inzien voldoende onafhankelijk van de eventuele drukte op de (Verlengde) Damstraat.

2.10 Openbaar Vervoer

	Reactie belangstellenden op concept PvE/FO	Antwoord
9	Ik zie bij de kruising met de Vleutenseweg dat de straat richting Parkplaza hotel, waar ook alle bussen vanaf de Vleutenseweg naar het station gebruik van maken, dat er een inritconstructie is ingetekend. Dat is oncomfortabel voor de busreizigers en lijkt mij niet wenselijk in het kader van Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Over HOV gesproken, de bussen gaan er flink op achteruit in dit plan. Zeker op de Graad van Roggenweg. De capaciteit voor auto's wordt al voor een groot gedeelte gehalveerd, maar nog erger is het feit dat de vrijliggende busstrook voor een groot gedeelte wordt opgeheven. In de huidige situatie is er een busstrook vanaf de kruising Weg der Verenigde Naties en Overste ten Oudenlaan, zo'n beetje tot aan het Jaarbeursplein. In de nieuwe situatie is deze busstrook vrijwel volledig opgeheven en zullen de bussen met het autoverkeer mee moeten rijden. Gezien de beperkte capaciteit voorzie ik hier problemen. Zelfs met intelligente verkeerslichten zal de doorstroming gewoon niet optimaal zijn. Je wilt juist dat mensen overstappen van auto naar OV, wie wilt er nou gebruik maken van de bus als die toch in dezelfde file staat als alle auto's?? Als je het openbaar vervoer wilt promoten moet je er voor zorgen dat de bus sneller is en dat die langs alle auto's heen kan rijden. Daarom lijkt het mij een goed idee om de bussen over de trambaan te laten rijden. Dat is wel duurder omdat je de trambaan moet verharden, maar de gemeente heeft het altijd over "HOV" dus dan mag daar best in geïnvesteerd worden. Want een bus mee laten rijden met het autoverkeer is niet bepaald "hoogwaardig" aangezien het langzamer is dan de auto (er moet nog gestopt worden bij haltes). De nieuwe tramhaltes moeten toch verlaagd worden voor de nieuwe lagevloertrams, dus dan kunnen de bussen ook gewoon gebruikmaken van de perrons (wat ook nog eens comfortabeler is voor de reizigers) al weet ik niet zeker of de instaphoogte van de perrons ook geschikt is voor bussen.	De aansluiting van de Nieuwe Hagelstraat is een inritconstructie met verhoging, om duidelijk aan te geven dat dit niet de doorgaande route is voor autoverkeer, maar een weg van lagere orde, die ook voorrangd moet geven aan de fietsers. In de volgende fase maken we een uitgewerkt ontwerp van deze inritconstructie waarbij we aandacht besteden aan het comfort. De reistijden op de Graadt van Roggenweg na herinrichting nemen iets toe, dit heeft gevolgen voor de doorstroming van de bussen. Met de Provincie is afgesproken dat samen onderzocht wordt op welke wijze de (stads)bussen zo snel mogelijk door het laatste stuk van de Graadt van Roggenweg kunnen bewegen, bijvoorbeeld door het inzetten van dynamisch verkeersmanagement (DVM). Ook wordt onderzocht of de lijnvoering van de streekbussen via de Zuidradiaal (HOV baan Transwijk) kan gaan lopen. Indien er geen oplossing mogelijk is, wordt het inpassen van een busstrook op de Graadt van Roggenweg alsnog onderzocht. In het plan wordt al rekening gehouden met het invoegen van bussen vanaf de Graadt van Roggenweg richting de trambaan. Bus en tram maken vanaf dat punt gebruik van de trambaan naar het station. Samenvoegen van bus en tram op een andere locatie op de Graadt van Roggenweg is op dit moment nog geen optie, vanwege het risico op verstoren van de dienstregeling voor de tram. Mogelijk dat dat op langere termijn wel mogelijk is.
44	Met veel plezier hebben we het PvE voor Lombokplein gelezen. Provincie Utrecht is enthousiast over de plannen. De inrichting en bebouwing passen in de bestaande situatie en dragen in grote mate bij aan de leefbaarheid van de westkant van de stad. De binnenstedelijke ontwikkeling en vergroening passen in het beleid van provincie Utrecht. We hebben tot nu toe constructief met de gemeente opgetrokken in de planvorming en zetten dat graag op dezelfde voet voort bij de volgende ontwerpslag. Binnen provincie Utrecht hebben we vanuit verschillende disciplines naar dit ontwerp gekeken. Graag geven wij een paar aandachtspunten mee voor het vervolg:	*Stadsbussen Graadt van Roggenweg*: De reistijden op de Graadt van Roggenweg na herinrichting nemen iets toe, dit heeft een weerslag op de doorstroming van bussen. Met de Provincie is afgesproken dat samen onderzocht wordt op welke wijze de (stads)bussen zo snel mogelijk door het laatste stuk van de Graadt van Roggenweg kunnen bewegen, bijvoorbeeld door het inzetten van DVM maatregelen. Ook wordt onderzocht of de lijnvoering van de streekbussen via de Zuidradiaal (HOV baan Transwijk) kan gaan lopen. Indien niet gekomen wordt tot een oplossing, dan

- *Stadsbussen Graadt van Roggeweg* De stadsbussen die over de Graadt van Roggenweg rijden blijven voor de provincie een punt van zorg. De nieuwe situatie geeft voorrang aan voetgangers, fietsers en OV dat rijdt op de HOV baan. De betreffende stadsbussen vallen hier niet onder. Deze bussen vervullen een belangrijke functie in de ontsluiting van Kanaleneiland en Oog in Al. We onderzoeken graag met de gemeente of DVM maatregelen de doorstroming voldoende verbeteren. We zijn blij te lezen dat het inpassen van een busstrook in het uiterste geval bespreekbaar is.	wordt het inpassen van een busstrook op de Graadt van Roggenweg alsnog onderzocht.
- *Taxi's* Op pagina 41 worden taxi's benoemd. Hier ontbreekt het woord veiligheid als belangrijk criterium in de afweging over wel of niet toestaan van taxi's in de Leidscheveertunnel. Gemeente en provincie hebben afgesproken gezamenlijk een safetycase op te stellen die leidend wordt voor de andere projecten in de omgeving zoals Smakkelaarsveld en Lombokplein. Medegebruik op de trambaan door taxi's is complex. Vooral omdat taxi's een andere rijbeweging maken om de taxihalteplaats te kunnen bereiken. Nu dit ontwerp er ligt en de locatie van taxihalteplaatsen bekend is, kan dit risico worden meegenomen in de afweging taxi's door de Leidscheveertunnel. We vragen om in de volgende ontwerpslag expliciet aandacht te hebben voor de verschillende verkeersbewegingen op- en van de HOV baan.	*Taxi's*: Uiteraard is verkeersveiligheid een criterium bij de beoordeling van de afweging om taxi's wel of niet toe te staan in de Leidseveertunnel. Dit nemen we over. Daarnaast werken we graag samen in de safetycase voor taxi's op de HOV-banen. De vraag om in de volgende ontwerpslag expliciet aandacht te hebben voor de verschillende verkeersbewegingen op- en van de HOV baan nemen we ter harte. Mogelijk kunnen we daar de resultaten van de safetycase in meenemen, uiteraard afhankelijk van de verschillende planningen van de onderzoeken. In de volgende fase worden hier bijeenkomsten voor georganiseerd door de gemeente.
- *Tram* Provincie heeft voor de tram en trambaan duidelijke eisen meegegeven aan het project. Deze zijn niet allemaal expliciet terug te vinden in het PvE en daarom is het onduidelijk of alles is meegenomen. Is het een bewuste keuze om minder nadruk te leggen op de tram? De tram rijdt in een frequentie van 8-10x per uur per richting met relatief hoge snelheid door dit gebied. De tram moet z'n functie kunnen blijven uitvoeren, we vragen daarom om in het Functioneel Ontwerp de randvoorwaarden voor de tram nadrukkelijk op te nemen De toevoeging van bomen langs de trambaan heeft niet de voorkeur van de beheerder. Het veroorzaakt blad en overlast. Gezien de stedelijke en groene belangen is er vanuit provincie begrip voor de toevoeging van bomen. De toevoeging en inrichting vraagt veel afstemming met beheerder. Het is niet helder of het profiel van vrije ruimte overal gewaarborgd is. Hetzelfde geldt voor wortelgroei onder de trambaan. Op pagina 58 wordt beschreven dat tramhalte Jaarbeursplein moet opgaan in het plein. Wij vragen aandacht voor de functie van de halte en zien graag dat deze van alle kanten zichtbaar en herkenbaar wordt.	*Tram*: Wat de technische aspecten van de tram betreft zijn we uitgegaan van het *Technisch programma van eisen Tramvervoersysteem_21 Dec 2017*. Dit nemen we nog expliciet op in het PvE. Bedankt dat u akkoord bent met de toevoeging van bomen langs de trambaan. In de volgende fase zal zeker worden afgestemd met de provinciale beheerder als het gaat over onder andere aspecten als bladval en worteldruk. Naar aanleiding van de vraag of het profiel van vrije ruimte overal gewaarborgd is hebben we dit nogmaals gecontroleerd. We constateren dat deze overal gewaarborgd is. U vraagt aandacht voor de functie van de halte Jaarbeursplein en ziet graag dat deze van alle kanten zichtbaar en herkenbaar wordt. Hier werken we graag aan mee. We vinden de bereikbaarheid en vindbaarheid van de halte ook belangrijk.
- *HOV baan* Er zijn zorgen over de kruising bij het ParkPlaza hotel. We denken in de volgende fase graag met de gemeente mee om deze kruising zo veilig mogelijk in te richten.	*HOV baan* Zoals afgesproken tijdens het doorlopen proces werken we in een volgende fase gezamenlijk de kruising van de HOV baan bij het Park Plaza hotel verder uit. De resultaten van de uitgevoerde zichtlijnen studie zijn reeds bekend bij u.

	Tot slot is uit alle reacties intern de provincie op de plannen de vraag naar voren gekomen waarom ervoor is gekozen de HOV baan Vleutenseweg op te laten houden bij Westplein en niet te verbinden aan het HOV netwerk. Provincie treedt hierover graag met de gemeente in overleg. We realiseren ons dat we deze oude afspraak over het hoofd hebben gezien en afgelopen jaar niet ter sprake hebben gebracht in de projectgroep. PU is voor het stationsgebied geen subsidieverlener. In de voorloper van project Lombokplein, de Westpleintunnel, is voor het laatst concreet gesproken over de inpassing van het HOV netwerk in het ontwerp. Project Lombokplein is de laatste infrastructurele schakel om het HOV netwerk en specifiek lijn 28 compleet te maken en zo het beoogde HOV kwaliteitsniveau te halen. Is er bewust voor gekozen de verbinding niet te maken? We agenderen dit onderwerp graag in het SOV+ overleg. We kijken uit naar een goede samenwerking in het vervolg en zijn ervan overtuigd dat we samen met gemeente tot goede oplossingen kunnen komen.	Tot slot de zorgen over het ontwerp van de Vleutenseweg ter hoogte van de kruising met de Kanonstraat. In het ontwerp van deze kruising is uitgangspunt geweest dat dit kruispunt deel uitmaakt van de HOV-bril. Van alle kruispuntvarianten die de afgelopen jaren zijn bestudeerd lijkt dit – in combinatie met het terugbrengen van de hoeveelheid autoverkeer tot 15.000 voertuigen per gemiddelde werkdag – de beste oplossing. Mede om die reden is ervoor gekozen om, bij het bepalen van de vormgeving van de kruising, twee opstelvakken aan te leggen voor het autoverkeer van Daalsetunnel naar Kanonstraat/Lombokplein. De huidige reistijden van de bus tussen ondermeer Vleutenseweg (halte Hasebroekstraat) en de OVT resp. Jaarbeursplein zijn vergeleken met de varianten 15.000 en 17.000 voertuigen per dag. Hieruit blijkt dat de reistijden richting OVT en Jaarbeursplein verbeteren en in de andere rijrichting iets verslechteren.

2.11 Vleutenseweg

	Reactie belangstellenden op concept PvE/FO	Antwoord
12 31	Als bewoners van de Vleutenseweg maken wij ons ernstige zorgen over ontsluiting van de Vleutenseweg met het nieuwe Lombokplein qua verkeersveiligheid en leefbaarheid. In het conceptplan wordt begrijpelijk voorgesteld om de toegestane snelheid op de Graad van Roggenweg en het Lombokplein tot 30 km/u te beperken, echter wordt deze lagere snelheid niet doorgetrokken naar de aansluitende Vleutenseweg of tenminste het begin daarvan. Hieronder vindt u onze zorgen en voorstel tot aanpassing samengevat: - Qua ligging scheidt de Vleutenseweg de woonwijken Lombok en Nieuw Engeland met aan weerszijden scholen, supermarkten en in toenemende mate winkel- en horecagelegenheden waardoor er ook steeds meer overstekend voetgangers- en fietsverkeer plaatsvindt, inclusief veel jonge kinderen. - Het is geen nieuws dat er al jaren veel te hard op de Vleutenseweg wordt gereden resulterend in helaas vele en zelfs dodelijke ongevallen en een zeer onveilige reputatie. Met name aan het begin (Westplein tot aan het Wolf en Dekenplein/Damstraat) heeft de weg met in totaal 7 rijbanen aan asfalt, verhoogde verlichting en bewegwijzering de uitstraling van een snelweg welke duidelijk uitnodigt om flink gas te geven door zowel auto's als bussen (ondanks dit zelfs tijdelijk een aangegeven 30 km/u zone is vanwege werkzaamheden aan het stationsgebied). - In het conceptplan wordt weliswaar de inrichting vanaf de Damstraat tot aan de Kanonstraat	De Vleutenseweg is een stedelijk verbindingsweg. Dit is vastgelegd in ons beleid 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (2016). Daarnaast maakt de Vleutenseweg onderdeel uit van het HOV-netwerk (hoogwaardig openbaar vervoer) van de stad. Doorstroming van de bus is hier belangrijk vanwege de reistijd. In het verleden is de verkeersveiligheidssituatie op de Vleutenseweg onderzocht. Hieruit is naar voren gekomen dat er heel veel geld nodig is voor een herinrichting van de Vleutenseweg. Geld dat er op dit moment niet is. Daarnaast zal het beperken van de toegestane snelheid op de busbaan tot 30 km/u van grote invloed zijn op de doorstroming (en daarmee de reistijd) van de bussen. Dat past niet binnen het gemeentelijke beleid, waarin de bus concurrerend moet zijn met het overige snelverkeer, om de bus een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor reizen met de auto. Het deel van de Vleutenseweg richting de kruising krijgt bij de herinrichting van het Westplein minder asfalt en een groene middenberm met bomen. Dit verandert het beeld van de weg en heeft een snelheidsremmend effect. Tot slot: Het klopt dat volgens het gemeentelijke Mobiliteitsplan de A-zone tot aan de Douwes Dekkerstraat loopt. Het doortrekken van de 30 km/u tot aan de Douwes Dekkerstraat wordt in het kader van dit project niet nader onderzocht.

	aangepast conform de bestaande groenstructuur, echter wordt nagelaten dit ook een 30 km/u zone te maken. Aangezien dit aansluitende gedeelte nog steeds 5 rijbanen bevat, een in- en uitgang van een parkeergarage, de twee kruispunten dicht op elkaar liggen en de Vleutenseweg in perceptie zo een 'snelle' shortcut blijft is het onbegrijpelijk dat de argumentatie om de stadsstraat 30 km/u te maken hier niet wordt doorgetrokken als onderdeel van het Lombokplein. - Daarnaast bevindt dit gedeelte van de Vleutenseweg (zelfs tot aan de Douwes Dekkerstraat) zich in de door de gemeente bestemde A-zone oftewel Centrumgebied conform het Mobiliteitsplan uit 2016. Zoals wordt omgeschreven is hier de verkeersruimte schaars en de verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit naast hoogwaardig openbaar vervoer. In het conceptplan wordt bij deze zone zelfs aangehaald dat een verkeersveilige stad zoveel mogelijk 30 km/u betekent. Het is duidelijk dat het conceptplan niet aan deze bestemming qua inrichting voldoet. - Gezien de huidige verkeersveiligheid van de Vleutenseweg, de blijvend complexe verkeerssituatie bij de aansluiting met het nieuwe Lombokplein (inclusief prikkels om gas te geven) en de reeds bestemde A-zone oftewel Centrumgebied voor dit gedeelte vragen wij de gemeente de plannen aan te passen en er een veilige en leefbare 30 km/u zone van te maken als tevens passende entree naar het centrum van Utrecht. Qua reikwijdte van de 30 km/u zone stellen wij voor deze vanaf het centrum minimaal tot de Douwes Dekkerstraat te laten gelden (zover de A-zone geldt), echter verstandiger is waarschijnlijk om dit door te trekken tot en met het drukke kruispunt met de JP Coenstraat of zelfs de gehele Vleutenseweg. Graag horen wij terugkoppeling op ons voorstel en zijn natuurlijk bereid dit in een gesprek verder toe te lichten en te bespreken.	Zoals hierboven aangegeven is er geen budget voor zo'n grote reconstructie en bovendien past dit ook niet binnen het plan voor het Lombokplein.
22	Allereerst verheugt het mij dat deze plannen er liggen. Het ziet er mooi en ambitieus uit en ik hoop dat de plannen zoals ze staan, met al het groen en het doortrekken van het water, zsm uitgevoerd worden. Mijn zorg is wel dat de vleutseweg een stuk drukker zal worden met doorgaand verkeer. De gebouwen in de Bosboom Toussaint straat ervaren nu al trillingen die tot schade (kunnen) leiden van het verkeer op de vleutseweg. Graag in de plannen rekening hier mee houden en mogelijk ook een vernieuwing van de vleutseweg meenemen in deze plannen. Tot slot meer een verzoek; het gaat er zo mooi uitzien straks, wellicht kan ook een plein zoals het HJ Schimmelplein groener worden gemaakt zodat de leefbaarheid in de wijken om deze plannen heen ook verbetert en meegroeit met deze mooie ontwikkelingen.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven. Tussen nu en 2030 zal de Vleutenseweg drukker worden als gevolg van de groei van de stad. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. De maatregelen die uit deze studie naar voren zijn gekomen, zoals de knip Catharijnesingel, een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat en de begrenzing van het aantal voertuigen op het Westplein tot 15.000 op een gemiddelde werkdag zorgen voor een afname van intensiteiten op de Vleutenseweg. Uw vraag over meer groen op het HJ Schimmelplein valt buiten dit project. U kunt uw verzoek voor vergroenen bij het wijkbureau West (west@utrecht.nl) neerleggen.

33	Allereerst een compliment, want de plannen zullen zeker een positief effect hebben op de genoemde omgeving. Als bewoner van de Vleutenseweg wil ik specifiek graag even inzoemen op de plannen met betrekking tot de aansluiting Westplein - Vleutenseweg. De problematiek van het Westplein is een-op-een door te trekken naar het eerste stukje Vleutenseweg (kanonstraat-damstraat). Veel asfalt, veel verkeerstromen, verkeerslichten, eigenlijk alle ingredienten om dezelfde verkeersmaatregelen als genomen op het westplein door te trekken. Als ik de plannen goed lees, dan gaan we inderdaad van 7 naar 5 rijbanen, maar dit blijft veel. Maar ik mis de plannen om dit stuk ook 30km/u te maken. Als je momenteel van het Westplein de Vleutenseweg opdraait, zie je een rechte weg en veel asfalt. En dit geeft Buschauffeurs en Verkeersaso's klaarblijkelijk het signaal 'Gas Geven', met als gevolg veel geluids en trillingsoverlast op het eerste gedeelte van de Vleutenseweg. Als ik de plannen lees komt er inderdaad ietsje minder asfalt, maar vrees dat de bovengenoemde beleving er niet minder om zal worden. Daarnaast komt er een middenberm van bomen (wat ik zeer toejuich!), waarvan ik vrees dat dit vooral de 'tunnelvisie' bij Buschauffeurs en Verkeersaso's tot gevolg zal hebben, dus zal ook geen reden zijn om gas terug te nemen. En komt er een bordje 'einde 30km/u' - dus alle ingredienten om eens flink op het gas te trappen... Ik zou u graag aanmoedigen om in de plannen deze problematiek te betrekken en de '30km/u' zone door te trekken tot voorbij het kruispunt Vleutenseweg-Damstraat. In bovenstaande mail ben ik voornamelijk ingegaan op de 'snelheidsproblematiek' van de Vleutenseweg; Er zijn ook nog andere redenen die deze 30km/u rechtvaardigen, zoals het verkleinen van de barriere tussen Nieuw-Engeland en Lombok voor voetgangers en fietsers, etc.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.
35	Als reactie op de plannen wil ik graag voorstellen om de Vleutenseweg nog beter aan te laten sluiten bij het plan. Mijn voorstel is om voor de Vleutenseweg (of gedeeltelijk) ook een maximum snelheid van 30km/h in te stellen. Het zal hierdoor beter aansluiten bij het plan voor de herinrichting van het Westplein. Andere argumenten zijn: - Door de ligging van scholen, supermarkten en toenemende winkel- en horecageledenheden is er steeds meer overstekend verkeer over de Vleutenseweg, inclusief kinderen. - Er wordt al jarenlang structureel te hard gereden (dat weet, ziet en ondervindt iedereen) op de Vleutenseweg, met ernstige ongelukken tot gevolg. - De Vleutenseweg heeft van zichzelf een uitstraling die bepaalde mensen uitdaagt om hard te rijden. Dit komt onder andere door de lange brede rechte weg. Ik hoop dat u mijn reactie en voorstel serieus in overweging zult nemen. Dit zal ervoor zorgen dat het nieuwe plan beter aansluit bij de omgeving en	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.

	dat we de stad een stukje veiliger maken voor haar bewoners en bezoekers.	
36	We zouden graag zien dat (in ieder geval het begin van) de vleutenseweg ook een 30km/u route wordt, ook gezien de (gedeeltelijke) aanwijzing tot A-zone in het mobiliteitsplan 2016. De Vleutenseweg dreigt met behoudt van de 50km/u een snelweg uit de stad te worden.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.
38	Er wordt ontzettend gescheurd op de Vleutenseweg. Liefst helemaal 30 km. Ook zijn de voetgangersstoplichen op kruising Damstraat heel gek afgesteld, waardoor veel mensen op een gevaarlijk punt door rood wandelen.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven. Het is ons niet duidelijk wat u bedoeld met de gekke afstelling van de voetsgangersstoplichten; kunt u ons hierover nader informeren? Ook kunt u meldingen over de afstelling van de verkeerslichten doen via de 'slim melden'- app of via de gemeentelijke website, via onderstaande link. www.utrecht.nl/melding
41	Ik zou u willen oproepen de snelheid voor de Vleutenseweg ook tot 30 km/u te beperken. Dat in verband met verschillende dingen. Ten eerste, wordt de weg vaak overgestoken door voetgangers ide zich van de ene wijk naar de andere wijk begeven. Verder is de nodigt de (ook de nieuwe) inrichting van de weg uit tot te hard rijden. Met deze oproep wil ik u erop wijzen dat de weg in de wijk ligt en daarom ook in eerste instantie mens-vriendelijk moet zijn. Daarnaast zou ik graag willen dat er meer plek komt voor fietsen stallen aan de Vleutenseweg. Momenteel zijn parkeerplaatsen voor auto's soms leeg, en de fietsenrekken overvol.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven. De Vleutenseweg ligt buiten het plangebied van dit project. Er bestaat wel de mogelijkheid om in een straat extra fietsenrekken aan te vragen. Dat kan rechtstreeks via de gemeentelijke website, via de onderstaande link: www.utrecht.nl/fietsenrekaanvragen
42	Graag zou ik als bewoner van de Vleutenseweg zien dat de snelheid voor de Vleutenseweg ook tot 30 km/u wordt beperkt net zoals voor de Graad van Roggenweg en het Lombokplein in de conceptplannen is opgenomen. Er wordt al vele jaren veel te hard gereden op de Vleutenseweg met veel onveilige situaties en zelfs dodelijke ongevallen tot gevolg. De Vleutenseweg bevindt zich tevens in een A-zone, waarin verblijfskwaliteit van hoog belang is. Fietser en voetgangers zouden in dat geval de prioriteit moeten krijgen (wat nu dus niet gebeurd). Graag zou ik willen oproepen om daarom ook van de Vleutenseweg een veile en leefbare 30 km/u zone te maken.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.
45	Graag de Vleutenseweg met een snelheidslimiet van 30 km/u. Op deze weg wordt extreem hard gereden terwijl er in deze buurt veel kinderen wonen. Daarnaast zorgt het harde optrekken voor veel geluidsoverlast tot ergernis van de bewoners.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.

47	De plannen voor het oude Westplein, nieuwe Lombokplein zien er mooi uit. Maar denken jullie ook aan de aansluitende Vleutenseweg? Ik woon aan de Vleutenseweg en heb veel overlast van auto's en bussen voor wie dit rechte stuk weg met meerdere rijstroken uitnodigt om het gaspedaal extra diep in te trappen. De auto's zorgen voor onveilige situaties en de bussen (waarvan er steeds meer zijn gekomen en ook nog eens zwaardere, ik zie nu ook driedubbeldekkers!) veroorzaken zware trillingen. Vooral 's ochtends en 's avonds hebben de buschauffeurs de neiging om even lekker door te rijden met als gevolg dat bij mij de vloer trilt en de ramen in de sponningen rammelen. Maak daarom van de hele Vleutenseweg een 30km-zone: veiliger voor lijf en leden en de gezondheid van de oude panden en vast ook beter voor de luchtkwaliteit. Bij voorbaat veel dank!	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.
48	Als bewoners Vleutenseweg kijken we uit naar een mooier, veiliger en leefbaarder wijk. We maken ons alleen zorgen over de drukte, snelheid en onoverzichtelijkheid van het verkeer, vooral op het stuk Damstraat-Vleutenseweg-Westplein. Vanwege veiligheid zouden wij dan ook graag 30 km/uur zone verder uitgebreid willen zien ook voor de Vleutenseweg.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.
52	Op de concept plannen van het nieuwe Lombokplein kan ik positief reageren. Echter maak ik me zorgen over het de aansluiting van het Lombokplein op de Vleutenseweg. Momenteel zijn het 7 rijbanen aan asfalt. De inrichting van de Vleutenseweg heeft een uitstraling van buitengebied. Het verkeer waaronder ook het zware vrachtverkeer en de bussen geven in dit gebied (begin Vleutenseweg ter hoogte van Damstraat) gas. Momenteel is er nog een zone van 30 km per uur van kracht i.v.m. stationsgebiedverbouwing. In de plannen staat dat het gebied 50 km per uur gaat worden. Daar maak ik me zorgen over, omdat het nu al uitnodigt om harder te gaan rijden dan toegestaan. Als er hard gereden wordt is er te weinig ruimte om veilig te fietsen, te lopen en over te steken. Wat nu gebeurt is dat fietsers en scooters niet oversteken en tegen het verkeer inrijden. Voetgangers moeten 9 rijrichtingen in kijken als ze de Vleutenseweg over willen steken. Pakketbezorgingsbedrijven stoppen niet op de rijbaan maar rijden dagelijks over het fietspad en de stoep, ze vinden het te gevaarlijk om op de rijbaan te stoppen. Bussen rijden regelmatig harder en gebruiken regelmatig hun Claxon op de kruising Vleutenseweg Damstraat. Vrachtverkeer rijdt regelmatig gedeeltelijk of helemaal op de busbaan. ‘s Nachts maar ook overdag wordt er plankgas geraced door auto’s die ook rondjes rijden op de Kanaalstraat. Kortom ik zou graag willen dat de zone van 30km/u verder wordt doorgetrokken en gehandhaafd. Mij lijkt het reëel om die zone door te trekken tot de kruising Hasebroekstraat en va. de kruising J.P. Coenstraat. Immers daar geldt nu ook een zone van	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven. De recentelijke werkzaamheden aan de Vleutenseweg waren in juni 2020 nog niet afgerond. Inmiddels zijn de werkzaamheden gereed, is het asfalt hersteld en zijn de bermen opgeruimd.

	30km/u i.v.m. oversteken van schoolkinderen (het is vlak bij de school Catharijnepoort). Verder zou ik graag willen dat de uitstraling wordt verbeterd zodat het meer lijkt op woongebied/centrumgebied i.p.v. buitengebied. Bijvoorbeeld door de grasstroken, boomspiegels e.d. op te sieren met vaste beplanting en bloemen. In andere delen van de stad zoals op de Briljantlaan, Vondellaan en Balijelaan zie je dit al. En verder wil ik nog aantippen dat de werkzaamheden die recentelijk zijn gedaan aan de Vleutenseweg, w.o. de aanleg van het warmwaternet, de nieuwe asfaltering en aanleg de aanleg van glasvezelkabel voor stoplichten, afgerond lijken. Het resultaat is om te huilen. In grasstroken is veel achtergebleven zoals puin en spullen. De asfaltering is ter hoogte van de Damstraat een lappendeken met i.p.v. 3 lasnaden 5. Stoeptegels en varkensruggen zijn stuk en scheef. Ook dit alles straalt buitengebied uit en geeft aanleiding tot harder rijden dan toegestaan.	
56	11. Zorg dar ook de Vleutenseweg 30 km wordt. Dat is nodig voor de verkeersveiligheid en zorgt dat de weg minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer.	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven.
62	Helaas is er weinig overgebleven van de oorspronkelijke plannen waarvoor ik ook op inspraakavonden ben geweest... Wat is er gebeurd? Ik maak me met name ernstig zorgen over de impact van deze plannen op de verkeersstromen over de Vleutenseweg. Graad van Roggen weg is nu al extreem druk en 2 baans vol in gebruik. Als dat naar een 30 km 1 baans verkeersstroom moet met veel fiets/voetgangers oversteken dan kan het bijna niet anders dan dat verkeer Vleutenseweg extreem gaat toenemen. Alternatief is een paar kilometer inreizen en dan moet je de weg kennen. Is dat de reden dat Vleutenseweg recent helemaal opnieuw is geasfalteerd (alvast anticiperen op nog inspraak gerechtigde niet vastgestelde plannen?). Daarmee creëren jullie een soort tweede Amsterdamse straatweg probleem. Ik woon aan de Vleutenseweg en zie het gewoon fout gaan. Lees daar helemaal niets van terug in de plannen en verkeersstudies. Laat dat uitzoeken en doe er een advies bij zodat de raad het totaalbeeld heeft waar ze over gaan besluiten. Het gaat om meer als alleen nog meer woontorens, ook om de kwaliteit van wonen van mensen in Lombok en nieuw Engeland....	Zie beantwoording van reacties 12 en 31 hierboven. Het is ons niet duidelijk welke onderdelen u mist uit de oorspronkelijke plannen? Sinds de inspraakavonden zijn er slechts kleine wijzigingen doorgevoerd in de plannen, zowel als gevolg van reacties van belanghebbenden als op basis van resultaten uit studie en onderzoek. Tussen nu en 2030 zal de Vleutenseweg drukker worden als gevolg van de groei van de stad. In juli 2020 heeft de gemeenteraad de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest behandeld. In deze studie is onderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkelingen in dit deel van de stad en wat er nodig is om de groei van het autoverkeer terug te dringen. De maatregelen die uit deze studie naar voren zijn gekomen, zoals de knip Catharijnesingel, een afslagverbod Oudenoord - Kaatstraat en de begrenzing van het aantal voertuigen op het Westplein tot 15.000 op een gemiddelde werkdag zorgen voor een afname van intensiteiten op de Vleutenseweg.

2.12 Wonen en voorzieningen

	Reactie belangstellenden op concept PvE/FO	Antwoord
10	Geen kritiek op dit plan, wel een zeer groot compliment. Fijn dat er eindelijk eens meer rekening wordt gehouden met de mensen die geen dikbetaalde baan hebben, door zo te focussen op betaalbare woningen. Hopelijk is dit een lijn die de komende jaren in Utrecht stevig wordt doorgetrokken, zodat ook ik als alleenstaande met een modaal inkomen een woning kan kopen in deze fantastische stad.	Dank voor uw reactie.
19	Mijn inziens is het percentage en de oppervlakte die zal worden besteed aan midden-segment huur- en koopwoningen te laag. Dit is de groep die het meest lijdt onder de woningcrisis en daarom ben ik van mening dat hier het meeste aandacht aan besteed zou moeten worden. Daarnaast zou er rekening gehouden moeten worden met een waarschijnlijke krimp in het gebruik van kantoorruimte doordat veel bedrijven momenteel inzien dat thuiswerken prima functioneert. Hierdoor zou er meer bestaande kantoorruimte vrijkomen en ligt er dus geen druk op deze markt. De ruimte die hiermee vrijkomt kan dan weer besteed worden aan woonruimte voor het midden-segment. Ik hoop dat u mijn reactie in overweging neemt.	Woningen: Het programma voorziet in 35% midden categorie en daarnaast in 45% voor sociale huur en 20% vrije sector. Conform de Woonvisie wordt er zowel voor doelgroepen in sociale sector als in midden segment ruim voorzien. Daarbij is er in Utrecht vraag naar allerlei categorien woningen. Tevens is het programma afgestemd op diverse ontwikkelingen en bestaande woningen in dit gebied, zodat in dit deel van de stad een gedifferentieerd aanbod beschikbaar is en ruimte ontstaat voor doorstroming. Er is in Utrecht behoefte aan woningen in alle prijscategorieën, in het bijzonder in het betaalbare segment, zowel sociale huur als het middensegment (betaalbare koop en middenhuur). Voor beide prijssegmenten zetten we in op een inhaalslag en in meerdere projecten zoeken we naar mogelijkheden om zo veel mogelijk van deze prijscategorieën op te nemen. Projecten en de omstandigheden waarbinnen de projecten worden ontwikkeld verschillen. Naast het Lombokplein werken we aan diverse projecten waar nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan het middensegment. Zie Meerjaren Programma Ruimte. In dit geval is de locatie (Lombokplein) eigendom van de gemeente en bestaat de (schaarse) mogelijkheid om de corporaties versneld in positie te brengen om woningen te bouwen en verhuren. Op andere plekken in het Stationsgebied, kiezen we nadrukkelijker om juist middenhuurwoningen in het programma op te nemen. Ten aanzien van het betaalbare koopsegment willen we opmerken dat deze, op deze locatie, klein zijn en vanwege prijsstijgingen niet langdurig betaalbaar blijven; daar profiteert alleen de eerste koper. Kantoorruimte: In het programma wordt ook voorzien in 3500 - 4000 m2 voor creatieve bedrijfsruimte en kleinschalige kantoorruimte. Dit is slechts een klein deel van het totaal beschikbare oppervlakte en doet recht aan de ambitie om levendigheid binnen dit gebied te versterken en werkgelegenheid te creëren. Voor de vraag naar kantoren in heel Nederland wordt een krimp van de totale vraag verwacht als gevolg van Corona en toegenomen thuiswerk. Het aantal werkplekken kan in Nederland omlaag gaan zo is nu de verwachting van

		deskundigen. Overigens zal het aantal meters per werkplek wel met 25-40% gaan toenemen. Kantoren veranderen daarbij tevens van karakter. Minder werkplekken en meer ontmoeting- en samenwerkingsfunctie in het kantoor. Daarbij worden met name de locaties gezocht die het meest centraal en best bereikbaar zijn. De vraag naar kantoren in Utrecht is zeer sterk en de verwachting is dat de Nederlandse concentratie tendens verder wordt doorgezet. Dat betekent een aanhoudende vraag op de beste plekken in de stad Utrecht. De recente analyse van de vraag naar kantoren bevestigt dit beeld. Wat betekent dit voor Utrecht CS en omgeving? Voorafgaand aan Covid-19 was er een groot gebrek aan kantoorruimte. Die schaarste is er nog steeds. De verwachting is dat concrete transacties nu even een aantal maanden worden uitgesteld en de markt zich voor Utrecht daarna herstelt.
54	Met het team van Stichting Perron West (de treinwagon op het Westplein) hebben we de plannen goed bestudeerd. Wat ontzettend leuk om te zien dat er nog meer groen komt om ons heen, in de vorm van het Lombokpark. Daar zijn we helemaal voor! We vinden het ook interessant om te zien dat er ruimte is gemaakt voor een parkpaviljoen, met buurt- en horecafunctie. Dat past namelijk precies bij de ambities van Perron West voor de toekomst. In de bijna anderhalf jaar dat we open zijn in onze treinwagon hebben we activiteiten en evenementen georganiseerd, samengewerkt met organisaties, buurtbewoners en sociaal ondernemers. Van creatieve schrijfcursus tot Latijnse les en van reizend taalcafé tot onze ondertussen welbekende vrijdagmiddagborrel (Dwarsliggers) elke eerste vrijdag van de maand. Bij Perron West kan het allemaal! We zijn hard op weg om echt die verbindende plek te worden die we willen zijn. Een plek van waaruit we impact maken, samenwerken met buurtbewoners en (sociaal) ondernemers. Een plek waar gewerkt kan worden en waar wereldverbeterende ideeën ontstaan en worden doorontwikkeld. Daarnaast zijn we bezig met het verkennen van de mogelijkheden voor sociale horeca vanuit onze trein (of vanuit een tweede treinwagon). We zijn in overleg met verschillende sociaal ondernemers die ons daar graag bij zouden willen helpen. Horeca op die plek lijkt ons een fantastisch idee, maar we zien (ook als buurtbewoners) graag een vorm van horeca met een maatschappelijke functie en impact. Bovendien willen we graag iets anders dan wat de Kanaalstraat al biedt. Al met al hebben wij een hoop ervaring en kennis opgedaan als placemakers van het Westplein. Sinds de zomer van 2018 zijn we met en op deze plek bezig en hebben we geleerd wat er werkt en niet werkt, waar behoefte aan is en waaraan niet. We willen onze kennis en ervaring daarom ook graag delen met het projectteam dat werkt aan de plannen voor de toekomst. We komen graag een keer kletsen en een kopje koffie drinken! En als de tijd rijp is praten we natuurlijk ook graag mee over de invulling van het parkpaviljoen.	Dank voor jullie reactie en jullie betrokkenheid in het gebied. Perron West geeft een mooie tijdelijke invulling aan het huidige Westplein. In het Parkblok komt ook ruimte voor een buurthuiskamer en horeca. De precieze invulling van het Parkblok en het park paviljoen (type horeca) is pas aan de orde op het moment dat de grond wordt uitgegeven/getenderd, dat duurt nog een aantal jaren. We nemen dan vanzelfsprekend ook de ervaringen van stichting Perron West mee in de definitieve invulling.

56	4. Lombokplein is Lombokpark geworden. Maar dat wil niet zeggen die allerlei activiteiten die bedacht waren op het Lombokplein niet meer mogelijk zijn. In de omgevingsvisie werd gedacht aan: recreatie langs het water, culturele activiteiten zoals kleine evenementen op culturele zondagen, een boekenmarkt; een boerenmarkt met lokale en biologische producten een mooie aanvulling op het aanbod van de Kanaalstraat. Voor dit soort activiteiten zijn ook voorzieningen nodig als water en stroom. Worden dergelijke voorzieningen gelijk in het begin gerealiseerd? 5. Hoe gaat het programma op het Lombokplein/-park en omgeving de Kanaalstraat/Damstraat versterken en aanvullen. Het is goed om kleurrijke werelds karakter van de Kanaalstraat/Damstraat door te trekken. Tegelijkertijd moeten nieuwe commerciële activiteiten de detailhandel en horeca in de Kanaalstraat/Damstraat niet kannibaliseren. Dat kan door aanvullend te zijn; bijvoorbeeld door biologische producten en horeca waar ook alcohol wordt geschonken. Komt er een brancheringsplan voor detailhandel en horeca, dat gericht is op aansluiting en aanvulling op Lombok? 6. Het verlengde van de Damstraat vanaf de Graadt van Roggeweg, wordt na het invoeren van eenrichtingsverkeer in Lombok een belangrijke toegang tot de Damstraat/Kanaalstraat. Ondernemers hebben er steeds op aangedrongen dat dit een herkenbare toegang tot het winkelgebied Kanaalstraat/Damstraat wordt. Terwijl overigens auto's bij voorkeur in een parkeergarage worden geparkeerd (bijvoorbeeld onder Buenos Aires) en niet op straat. Hoe wordt ruimtelijk die herkenbare toegang versterkt? 7. In het stationsgebied zijn er al veel hotels, maar wat er nog ontbreekt, is een backpacker hotel voor jonge mensen. Zo'n hotel past goed bij Lombok, het Kreuzberg van Utrecht, bijvoorbeeld in het blok ten noorden van het Lombokplein/-park Wordt zo'n hotel mogelijk gemaakt?	4. Het ontwerp voor het Lombokpark wordt te zijner tijd in samenspraak met omwonenden gemaakt, dan wordt ook bekeken welke specifieke voorzieningen (water, elektriciteit) in het park nodig zijn en dus direct meegenomen moeten worden in de realisatie van het park. 5. De toevoeging van retail en horeca in het project Lombokplein is zeer beperkt. Het gaat om in totaal circa 1500 a 2000 m2 voor (maatschappelijke) dienstverlening, horeca, retail en zorg, verdeeld over de plinten van de drie toekomstige bouwblokken. De horeca dient een gezond aanbod te leveren. En de dienstverlening en retail dient bij te dragen aan de circulaire economie. Hiermee verwachten wij een aansluiting en aanvulling op Lombok. 6. In de plannen is rekening gehouden met de nieuwe entree op het winkelgebied Lombok: - De inrichting van de Verlengde Damstraat wordt als aanloopstraat afgestemd op deze van de herinrichting van de Damstraat. Hiermee zorgen we voor eenduidigheid in het straatprofiel. - Voorzieningen in de plint (atelierruimtes in het Hotelblok) en voorziening op de hoek Leidseweg / Verlengde Damstraat geven een introductie op het winkelgebied. - De Damstraatbrug kan als nieuwe duidelijke entree van het winkelgebied gaan functioneren: door de brug wordt de entree / overgangsmoment naar het winkelgebied extra benadrukt. 7. Wij zetten nu niet in op een hotel op die locatie. Beleid is nu echt "pas op de plaats". In 2022 gaan we de markt opnieuw onderzoeken en kijken of er weer markt is voor nieuwe ontwikkelingen. Het huidige beleid met betrekking tot het toevoegen van hotels is nee tenzij, en dan moet dat tenzij voldoen aan strenge criteria zoals vastgelegd in het geactualiseerde hotelbeleid. Of een backpacker initiatief daaraan kan voldoen lijkt niet haalbaar.

Lombokplein

Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg



Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp

Gemeente Utrecht

Definitieve versie, september 2020

Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp

Lombokplein

Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg

Definitieve versie, september 2020

Gemeente Utrecht

Colofon

Projectgroep
Archeologie, Lione du Pied
Culturele zaken, Carolien de Boer, Jelmer Jepsen
Economische zaken, Ruud Nijveld
Groen, Gideon Vreeman
Geluid en Lucht, Reinier Balkema, Elger Niemendal
Milieu/duurzaamheid, Jeanet Hekhuis
Maatschappelijke ontwikkeling, Ien van der Waal - Krijbolder, Gerdien Stoel
Planeconomie, Arno van Rijssen
Stadsingenieurs ontwerp, Ine Esselink, Marjo de Kraker, Mischa Laugs, Nely van der Meer, Dominic Meesters
Stadsingenieurs techniek, Arjan Corten, Dirk-jan Davids Blumink, Antoon Minten, Alfons Tanis, Roy van der Voort
Stedenbouw, Ashwin Karis, Marlies de Nijs, Sjoerd Wolbertus
Verkeer, Peter Koolhaas, Cees Verbokkem
Volksgezondheid, Ellen Peeters
Wijkbureau West, Herman van ‘t Spijker
Wonen, Joeri van der Lee

Projectmanagement
Communicatie, Jose van Gurp
Placemaking, Luc Mes
Planning, Mark Ligtvoet
Projectmanagement, Carla Mesman, Linda Kuik
Strategisch adviseur directie en bestuur, Berni Jansdam

Opdrachtgever
Bestuurlijk, College van Burgemeester & Wethouders
Ambtelijk, Programmadirecteur Centrum, binnenstad en stationsgebied, Leen de Wit

Grafische realisatie
OntwerpstudioRuimte
Fotografie, Beeldbank Gemeente Utrecht, CU2030, Utrechts Archief, Yvonne van Megen

Versiedatum
september 2020

Reproductiedatum
september 2020

Bestuurlijke besluitvorming
24 november 2020

Inhoudsopgave

1 Inleiding 8

1.1 Doel en opgave 8
1.2 Amendementen en moties 10
1.3 Plangebied 10
1.4 Proces 11
1.5 Leeswijzer 11

2 Stedenbouwkundige visie 14

2.1 Opgave 14
2.2 Ruimtelijke structuur/visie 14

3 Zes thema's 20

3.1 Gemengd en Inclusief 20
3.2 Compact en Levendig 22
3.3 Fijnmazig 24
3.4 Duurzaam 25
3.5 Groen en Gezond 27
3.6 Slim Vervoer 28

4 Uitgangspunten Openbare Ruimte 32

4.1 Overkoepelende uitgangspunten 32
4.2 Uitgangspunten plandeel Leidse Rijn 45
4.3 Uitgangspunten plandeel stadsstraat 56

5 Uitgangspunten Bouwlocaties 66

5.1 Uitgangspunten Parkblok 66
5.2 Uitgangspunten Hotelblok 71
5.3 Uitgangspunten Leidseblok 77

6 Uitgangspunten Bruggen 84

6.1 Overkoepelende uitgangspunten 84
6.2 Uitgangspunten Damstraatbrug 86
6.3 Uitgangspunten Kanonstraatbrug 87
6.4 Uitgangspunten Van Sijpesteijnbrug 89

7 Technische uitgangspunten 90

7.1 Archeologie 90
7.2 Niet gesprongen explosieven (NGE) 92
7.3 Bodemkwaliteit 92
7.4 Kabels en leidingen 93
7.5 Water en riolering 93
7.6 Asfalt- en wegfundering 94
7.7 Bruggen 95
7.8 Bomen 95
7.9 Ecologie 96
7.10 Duurzaamheid 98
7.11 Gezondheid & woonkwaliteit 100
7.12 Geluid 102
7.13 Luchtkwaliteit 103
7.14 Externe veiligheid 103
7.15 Bedrijven en milieuzonering 103

8 Functioneel Ontwerp 104

8.1 Verandering in routes 104
8.2 Plantoelichting plandeel Leidse Rijn 105
8.3 Plantoelichting plandeel Stadsstraat 111
8.4 Plantoelichting plandeel bruggen 120
8.5 Overkoepelende onderdelen Functioneel Ontwerp 122

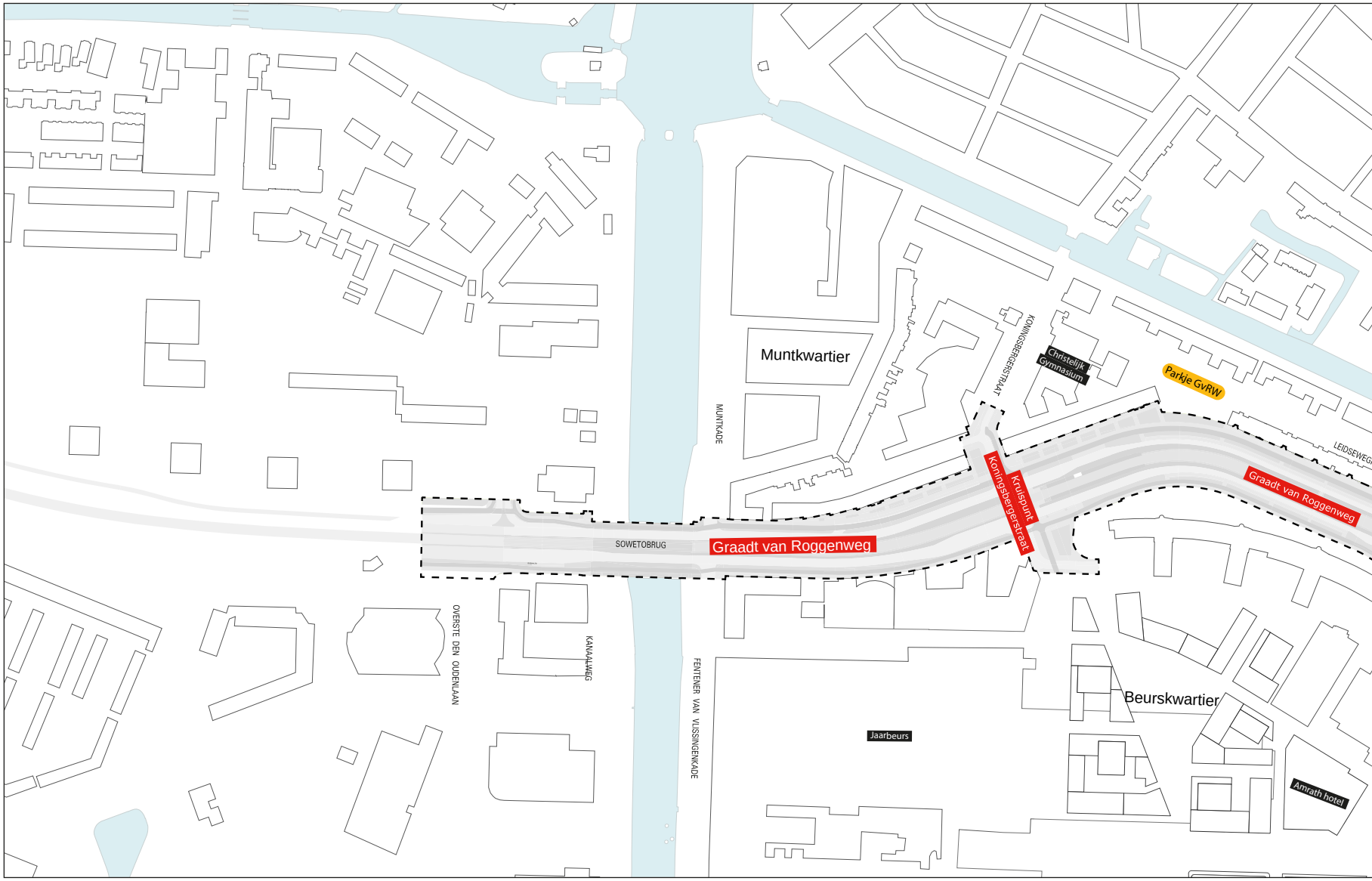
9 Participatieproces 124

9.1 Aanpak op maat 124
9.2 Een beter plan 124
9.3 De stad maken we samen 124

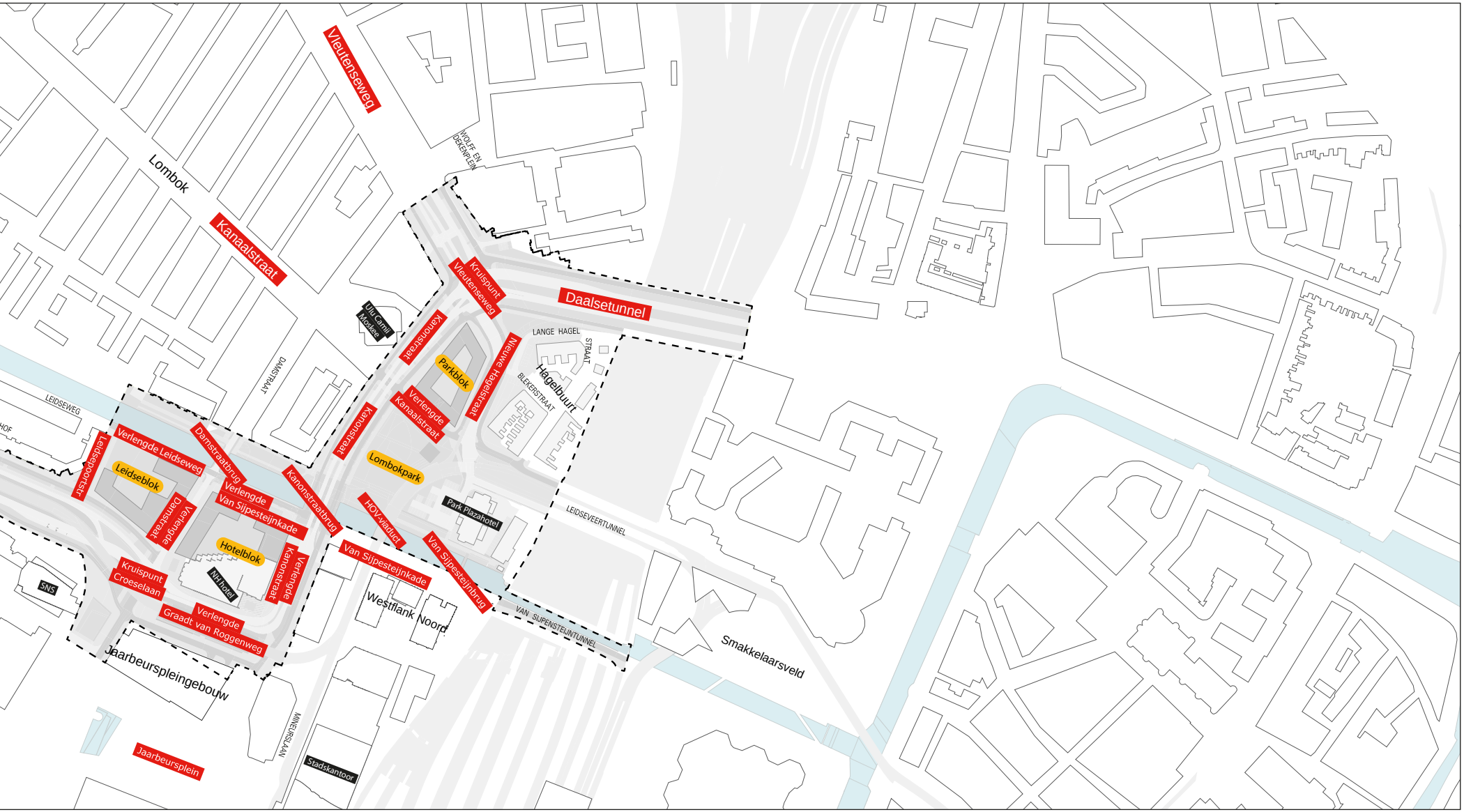
10 Uitvoerbaarheid en planning 126

10.1 Technische uitvoerbaarheid 126
10.2 Planning 126

Bijlagen 127



Overzicht plangebied met straatnamen.


Vleutenseweg
Lombok
Kanaalstraat
Kruispunt Vleutenseweg
Daalsetunnel
LANGE HAGEL STRAAT
Nieuwe Hagestraat
Hagelbuurt
BLEKERSTRAAT
Parkblok
Verlengde Kanaalstraat
Kanonstraat
Lombokpark
Park Plazahotel
LEIDSEVEERTUNNEL
HOV-viaduct
Van Slijpesteijnbrug
Van Slijpesteijnkade
VAN SLIJPENSTEIJNTUNNEL
Smakkelaarsveld
Westflank Noord
Jaarbeursgebouw
Jaarbeursplein
Stadskantoor
MUNSTPLAATS
Verlengde Leidseweg
Leidseplein
Leidseweg
Leidseblok
Damstraatbrug
Verlengde Damstraat
Verlengde Van Slijpesteijnkade
Kanonstraatbrug
Hotelblok
Kruispunt Croeselaan
NH-hotel
Verlengde Kanonstraat
Verlengde Graadt van Roggenweg
SNS
Ulu Camii Moskee
DAMSTRAAT
WOLFF EN DEKENPLEIN

1 Inleiding

Voor u ligt het Programma van Eisen Lombokplein - Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. Dit is een uitwerking van het onderdeel Lombokplein uit de Omgevingsvisie Beurskwartier - Lombokplein, die in december 2017 is vastgesteld door de gemeenteraad. Het is een integraal plan waarin de randvoorwaarden, eisen en uitgangspunten voor de gewenste ontwikkeling van het project zijn vastgelegd. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE), het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) openbare ruimte zijn onderdelen van dit document.

Dit document gaat alleen over de herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg, de plannen voor het Beurskwartier worden separaat uitgewerkt.

1.1 Doel en opgave

Het westelijk deel van het stationsgebied wordt onderdeel van het centrum, een uitbreiding van de binnenstad. Dit nieuwe deel van het centrum wordt een toonbeeld van een gezonde, duurzame en levendige stad waar voor iedereen plaats is om te wonen, werken en verblijven. Belangrijk is dat het plangebied naadloos verbonden is met de stad als totaal. En ook dat Lombok weer goed wordt verbonden met de omliggende buurten. Dit wordt bereikt door het aanhechten van doorgaande verbindingen en structuren en door het herstellen van de stedelijke maaswijdte (de doorwaadbaarheid) in het gebied.

Enerzijds gaat het om het doortrekken en herstellen van de Leidse Rijn. Het water wordt teruggebracht, het fietspad hierlangs wordt rechtgetrokken en langs de route komt bebouwing. De herinrichting van het huidige Westplein is van een andere orde. Hier is de opgave vooral het herstellen van het stedelijk weefsel: van een barrière van infrastructuur weer een prettig, levendig stuk stad maken door het toevoegen van een Lomboks bouwblok en een parkje aan het water. De verkeersbundel wordt getransformeerd naar een stadsstraat. Een prettige, goed oversteekbare straat van 2x1 rijstrook met een snelheidsregime van 30 km/u, die daarnaast ook de bereikbaarheid van de binnenstad borgt. Onderdeel van dit plan is ook de herinrichting van de Graadt van Roggenweg. Deze vormt in de huidige situatie een zware infrastructuurbundel, bestaande uit een trambaan en minimaal twee rijstroken per rijrichting. Ook de Graadt van Roggenweg dient omgebouwd te worden tot stadsstraat die beter oversteekbaar is en meer verblijfskwaliteit heeft.





Links:
Overzichtsfoto Westplein richting Daalsetunnel.

Rechts:
Foto Westplein richting Graadt van Roggenweg.



Luchtfoto van het plan-
gebied.

1.2 Amendementen en moties

Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein op 7 december 2017 zijn ten aanzien van het Lombokplein twee amendementen en drie moties aangenomen. Bij de uitwerking van dit Programma van Eisen (PvE) zijn deze meegenomen.

Het Amendement Lombokpark (A2017/68) is vooruitlopend op dit PvE al uitgewerkt en vastgesteld in de gemeenteraad op 20 september 2018. De aangepaste Omgevingsvisiekaart laat minder bebouwing en meer groen zien in de vorm van het Lombokpark en twee semi-openbare binnentuinen. Het Amendement Robuuste weg (A2017/67) is integraal uitgewerkt in voorliggend PvE, zie onder andere de toelichting in paragraaf 4.1 en 8.3.
Ook de Motie Parkeervoorzieningen in ontwikkelgebied Lombokplein nee bedankt! (M2017/242) is integraal uitgewerkt in voorliggende PvE, zie onder andere in paragraaf 3.6 onder thema Slim Vervoer. De Motie Ja! Nu echt vooruit op de Leidseweg en Van Sijpesteijnkade (M2017/244) heeft geresulteerd in de uitwerking van twee varianten voor de kruising tussen de fietsroute en de stadsstraat. In hoofdstuk 8 zijn de verschillen in doorstroming voor auto en fiets en de ruimtelijke verschillen van de twee kruisingsvarianten toegelicht. In bijlage 7 is een rapportage opgenomen met alle voor- en nadelen van beiden varianten.

Naar aanleiding van de Motie Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241) is onderzoek gedaan naar verkeersreductie op het Westplein, in bijlage 8 is een samenvatting van de resultaten van dit onderzoek opgenomen. En ook de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest (mei 2020) zijn in dit kader relevant. Zie bladzijde 30.

1.3 Plangebied

Het plangebied ligt ten noordwesten van station Utrecht Centraal. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de bestaande wijk Nieuw Engeland en de Daalsetunnel, aan de oostzijde geflankeerd door het spoor en de Leidseveertunnel. De Van Sijpesteijnkade en de door te trekken Leidse Rijn liggen in het hart van het plangebied. De verlengde Graadt van Roggenweg en het toekomstige Jaarbeurspleingebouw vormen de zuidelijke grens. In het noordwesten wordt de plangrens bepaald door de Leidsepoort aan de Leidseweg en de wandbebouwing van de gebouwen ‘Los Angeles’ en ‘Buenos Aires’ in Lombok. De Graadt van Roggenweg wordt heringericht tot de kruising met de Overste den Oudenlaan, net over het Merwedekanaal heen. Dit punt vormt de zuidwestelijke grens van het plangebied.





Links:
Foto van het treinstel (Perron West) op het Westplein.

Rechts:
Foto van de ventweg van de Graadt van Roggenweg.

De in dit document gehanteerde straatnamen zijn werknamen en zijn aangegeven in bijgaand kaartbeeld (zie pagina 6 en 7). De definitieve straatnamen en de naamgeving van de toekomstige bruggen worden bepaald door de Straatnaamcommissie. De in dit document veelvuldig gebruikte term ‘stadsstraat’ refereert aan de (Verlengde) Kanonstraat en (Verlengde) Graadt van Roggenweg.

1.4 Proces

Bij de totstandkoming van dit PvE zijn diverse belanghebbenden betrokken en geconsulteerd, zoals bewoners (waaronder de Ontwikkelgroep Lombok Centraal), ondernemers en gebouweigenaren in de omgeving, de Provincie Utrecht, Qbuzz, Veiligheidsregio Utrecht, woningcorporaties, de Fietsersbond, het Solgu (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht Onbeperkt), et cetera. In hoofdstuk 9 wordt het participatieproces nader toegelicht.
Het PvE inclusief het FO is vastgesteld in het supervisieteam Stationsgebied en in de BInG (Toetsingscommissie Beheer Inrichting Gebruik van de openbare ruimte). Het FO is door middel van simulaties getoetst op voldoende afwikkeling voor auto, fiets en openbaar vervoer.

Omdat de ontwikkelingen op het vlak van duurzaamheid razendsnel gaan, kan het zijn dat de normeringen in de loop van het ontwikkelproces moeten worden geactualiseerd. Op de momenten in het planproces, waarbij bestuurlijke besluitvorming plaats vindt, zal daarom worden beoordeeld of de gehanteerde uitgangspunten en ambities moeten worden bijgesteld. Dit geldt ook voor andere normeringen, zoals de parkeernormen auto en fiets. Eind 2020 wordt er een nieuwe parkeervisie verwacht, waaronder nieuwe parkeernormen.

1.5 Leeswijzer

De stedenbouwkundige visie voor het plangebied is toegelicht in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt aan de hand van zes thema’s, zoals genoemd in de Omgevingsvisie, de ambities voor de herinrichting belicht. De uitgangspunten worden beschreven voor de openbare ruimte (hoofdstuk 4), de bouwlocaties (hoofdstuk 5) en de bruggen (hoofdstuk 6). Hoofdstuk 7 beschrijft het toetsingskader voor de milieu- en andere technische uitvoeringsaspecten. In hoofdstuk 8 is de inhoud van het Functioneel Ontwerp beschreven, waarbij ook de twee varianten van de kruising tussen de fietsroute Leidseweg/Van Sijpesteijnkade en de nieuwe stadsstraat worden belicht. Het participatieproces, de wijze waarop samen met betrokken partijen is gewerkt, staat toegelicht in hoofdstuk 9. De technische uitvoerbaarheid en de planning van het project staan in hoofdstuk 10. De diverse bijlagen waar naar wordt verwezen zijn in een apart bijlagenboek samengevoegd. Tevens is de plankaart van het Functioneel Ontwerp een aparte bijlage en de bijbehorende profielen zijn in een profielenboek opgenomen.



Foto van de bestaande situatie (2018), genomen vanaf het Park Plaza Hotel.

Veel doorgaand autoverkeer over het Westplein, weinig verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. De Leidse Rijn ligt vanaf de Damstraat ondergronds.





Boven:
Kijkrichting impressie.

Rechts:
De Leidse Rijn is hersteld. Nieuwe bruggen en het park verbinden Lombok met het Nieuwe Centrum. Het autoverkeer rijdt via nieuwe levendige stads-straat. Park aan het water.

2 Stedenbouwkundige visie

2.1 Opgave

De opgave voor het project is het maken van een levendig deel van de stad met een duidelijke identiteit. Om dat te bereiken zijn essentieel: het herstel van de Leidse Rijn, het aanpassen van de verkeersstructuur, het maken van een aantrekkelijke openbare ruimte en het toevoegen van bebouwing. Er wordt ingezet op drie compacte bouwblokken in een dichtheid die past bij de schaal van de bebouwing in de directe omgeving. Zo wordt optimaal van de (beperkte) ruimte gebruik gemaakt. Het Westplein en de Graadt van Roggenweg worden getransformeerd tot een stadsstraat die om het NH Hotel heen wordt gelegd. De autoroute komt zodoende aan de stationszijde te liggen, waardoor ruimte ontstaat voor reconstructie van de Leidse Rijn, groen en langzaam verkeersverbindingen.

2.2 Ruimtelijke structuur/visie

De ruimtelijke structuur in de nieuwe situatie wordt helder en overzichtelijk. Door herstel van de Leidse Rijn, herinrichting van de openbare ruimte en toevoeging van de drie nieuwe bouwblokken, worden historische structuren hersteld en wordt op een logische manier aangesloten op nieuwere stukken stad. Dit zorgt ervoor dat het plangebied beter wordt verbonden met de omliggende wijken. Het accentueren en herkenbaar maken van deze structuur geeft het gebied identiteit en betekenis voor de bewoners en bezoekers van Utrecht.

De ruimtelijke structuur bestaat straks uit een hoofdstructuur van een aantal doorgaande lijnen (water en straten) en bijzondere plekken (parken en pleinen).

De doorgaande lijnen in het gebied worden gevormd door de Leidse Rijn, de Vleutenseweg en de stadsstraat (Graadt van Roggenweg en Kanonstraat). Structurerende plekken zijn het Lombokpark en het Jaarbeursplein dat net buiten het plangebied ligt.

De secundaire ruimtelijke structuur bestaat uit een fijnmazig netwerk van straten (Verlengde Damstraat, Verlengde Kanaalstraat, Nieuwe Hagelstraat).



Ruimtelijke structuurkaart.

Leidse Rijn

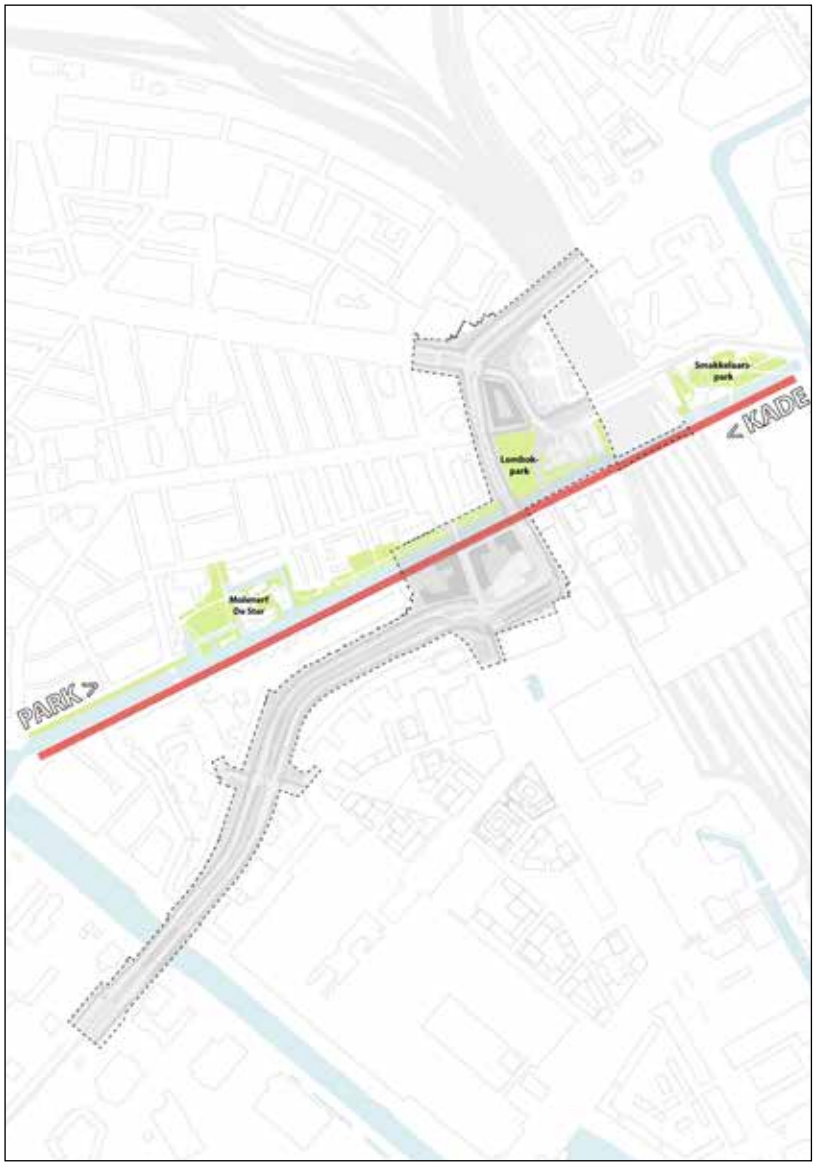
De Leidse Rijn vormt de vaarverbinding tussen het Merwedekanaal (rondje Stadseiland) en de Stadsbuitengracht (rondje Singel). Daarnaast is het een belangrijke groenstructuur.

De Leidse Rijn vormt een belangrijke drager. De nieuwe ruimtelijke structuur speelt in op de bestaande (groene) kwaliteiten die langs de Leidse Rijn al te vinden zijn:

- De Leidse Rijn heeft aan de zijde van Lombok (noordzijde, tevens zonzijde) een groene parkstrook met natuurvriendelijke oever. Hier zijn aantrekkelijke groene verblijfsplekken, zoals het erf rond Molen de Ster.
- Aan de zuidzijde, van de Leidse Rijn langs de Leidseweg liggen bouwblokken met een aantal beschutte tuinen, zoals de voortuin van De Munt en de groene speelplaats halverwege de Graadt van Roggenweg.

De karakteristiek van een groene oever met verblijfsplekken aan de noordzijde van de Leidse Rijn, gecombineerd met groene tuinen in bouwblokken aan de zuidzijde, is één van de dragers van het nieuwe stedenbouwkundige concept.





Links:
Foto van de Leidse Rijn.

Rechts:
Groenstructuurkaart: park en kade.

Park langs het water

Aan de noordzijde van de Leidse Rijn wordt de bestaande reeks van groene verblijfsplekken uitgebreid door het toevoegen van een ruime groene plek aan het water, het Lombokpark. Zo wordt de bestaande reeks van groene verblijfsplekken uitgebreid en de groenstructuur robuuster gemaakt.
Het Lombokpark wordt een lommerrijke plek aan de Leidse Rijn. Er komt ruimte voor een parkpaviljoen met kleinschalige horeca. Er komen prettige plekken om in de zon te zitten aan de waterkant of in de schaduw in de beschutting van grote bomen. Een kleine maar fijne groene ruimte om doorheen te wandelen en tevens een plek voor vogels en insecten.
Bewoners en ondernemers gaan helpen deze ruimte in een volgende fase verder vorm te geven, zodat zij het park eigen kunnen maken en deze goed aansluit bij hun behoeftes.







Boven:
Impressie Lombokpark.

Links:
Parkstrook Lombokzijde.

Rechts:
Referentie voor Lombokpark.

Kadebebouwing

Langs de Leidseweg, aan de zuidzijde van de Leidse Rijn, staat kenmerkende pandsgewijze bebouwing met een kleine korrel. Deze karakteristiek wordt met twee nieuwe bouwblokken (Hotelblok en Leidseblok) doorgezet zodat een continue, goed leesbare route ontstaat, met een menselijk maat. De bebouwing sluit in bouwhoogte en architectonische uitstraling aan op de bestaande bebouwing langs de Leidseweg. Het ritme van kleinschalige bebouwing wordt doorgezet in de nieuwe bouwblokken, waarbij de woningen individueel afleesbaar worden.
Aan de Leidseweg komen de rooilijnen van de twee bouwblokken parallel aan het water te liggen. Ter hoogte van de Damstraat verspringt de rooilijn. Aan de zuidwestzijde van de Damstraat wordt de rooilijn conform de bestaande rooilijn aan de Leidseweg. Aan de noordoostzijde wordt de rooilijn conform de bestaande rooilijn aan de Van Sijpesteijnkade. De rooilijnverspringing past bij de schaalvergroting in het stationsgebied, waar de gebouwen hoger zijn dan in het aangrenzende Lombok.

Beide nieuwe bouwblokken krijgen een binnentuin. Deze voegen zich in de bestaande structuur van groene plekken aan de Leidse Rijn. De binnentuinen worden overdag openbaar toegankelijk.

De gebouwen en de binnentuin worden in samenhang ontwikkeld, zodat de tuin, zowel functioneel als in vormgeving, een duidelijke relatie krijgt met de aangrenzende bebouwing. Het worden aangename groene ruimtes die in samenspraak met de bewoners en ondernemers worden vormgegeven.

Bebouwing Kop van Lombok

Naast de twee bouwblokken aan de Leidse Rijn, wordt een derde bouwblok toegevoegd als onderdeel van de stedenbouwkundige herstructurering. Voor het karakter van dit bouwblok (Parkblok) wordt aansluiting gezocht bij het kleinschalige en levendige Lombok. De herkenbare structuur van de Kanaalstraat als ruggengraat van Lombok met smalle straten daar haaks op, wordt, zo goed als mogelijk, doorgezet tot aan het spoor.
Het wordt een compact bouwblok met woningen en gemengde kleinschalige functies aan de straat. Deze dragen bij aan een levendige openbare ruimte. Met name aan de zijde van de Verlengde Kanaalstraat wordt de levendigheid van de Kanaalstraat doorgezet in de nieuwbouw. Voor de bewoners van het blok komt er een collectieve (groene) binnenplaats. Deze plek biedt de nodige rust in de drukte van de Kop van Lombok.





Links:
Visual Westflank Noord.

Rechts:
Bouwblok Buenos Aires.

Kunst in de openbare ruimte

Er wordt een kunstprogramma voor de publieke ruimte ontwikkeld, waarbij een aantal van de thema's worden onderzocht en uitgewerkt in de bredere context van de hedendaagse maatschappelijke vraagstukken (sociaal, mobiliteit, ecologie en gezondheid). Daarbij worden bewoners betrokken: hoe willen zij de openbare ruimte gebruiken? Kunst verbindt de openbare ruimte met de (oude en nieuwe) bewoners, door cultuur te brengen en door de aanwezige cultuur uit de wijk naar boven te halen. Met als doel het creëren van mentale ruimte, om vragen te stellen, ter discussie te stellen en ons voorstellingsvermogen te vergroten. Kunst verbindt en kan nieuwe betekenissen geven. Vervolgens worden voorstellen ontwikkeld voor kunstwerken in de openbare ruimte die een relatie aangaan met het plangebied en bijvoorbeeld geïntegreerd worden in civiele kunstwerken of de openbare ruimte op kenmerkende plekken zullen verbijzonderen.



Feestaardvarken
Bartokpark Arnhem.





Boven:
Kijkrichting impressie.

Rechts:
Sfeerbeeld Leidse Rijn.

Verblijven aan de groene oever, varen van en naar de binnenstad en doorfietsen langs de kade.

3 Zes thema's

Met dit Programma van Eisen wordt verder invulling gegeven aan de zes leidende thema's uit de Omgevingsvisie Beurskwartier - Lombokplein.

3.1 Gemengd en Inclusief

Utrecht bouwt aan een inclusieve stad waar iedereen zich welkom en betrokken voelt. In de drie nieuwe bouwblokken komt een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen. Ook komen er plekken voor mensen om elkaar te ontmoeten: in het groen, op speelplaatsen of in gezamenlijke ruimtes in gebouwen. De gebouwen, woningen en de openbare ruimte worden, zo goed als mogelijk, toegankelijk voor mensen met een beperking.

Wonen

Er komen circa 350 nieuwe woningen; een gevarieerd woningaanbod met ruimte voor elke beurs. Ook bijzondere woon(zorg)concepten kunnen hier een plek krijgen. De verdeling van de verschillende woningtypen over de verschillende bouwblokken staat nog niet vast zodat ingespeeld kan worden op de marktvraag. Voor het verhuren, beheren en exploiteren van de sociale huurwoningen vragen we rolneming van de Stichting Utrechtse Woningcorporaties (Stuw).

Het project draagt bij aan de stedelijke opgave om de Utrechtse woningmarkt beter in balans te brengen, doordat 45% van de nieuwe woningen valt in de categorie sociaal, dit is inclusief 10% huisvesting voor studenten (vooralsnog onzelfstandige woningen, conform het Convenant Studentenhuisvesting). De ambities uit de omgevingsvisie worden verhoogd (45% in plaats van 20% sociaal). Van dit aandeel sociale huurwoningen (exclusief de 10% studentenwoningen) zal 70% toegevoegd worden aan de kernvoorraad. Naast sociale huurwoningen, is er in het plan ruimte voor woningen uit de middencategorie huur en koop, conform Actieplan Middenhuur (35%). Tot slot zal het plan ook voorzien in grotere woningen in een hoger segment (20% huur en koop).

De ontwikkeling van woningen is vooral gericht op de woonbehoefte in de directe omgeving. De inwoners van Lombok waarderen Lombok en blijven daar graag wonen. Een aantal oudere inwoners hebben niet de woning die past bij een volgende fase. Deze bewoners willen graag (langer) zelfstandig wonen en blijven graag in hun buurt (sociaal netwerk), maar doorstromen naar een passende woning in de wijk is vaak niet mogelijk doordat het juiste woningaanbod ontbreekt.





Links:
Referentiebeeld senioren-woningen.

Rechts:
Referentiebeeld gemeenschappelijk wonen.

Binnen het project wordt daarom ingezet op een breed scala aan woningtypes, woonoppervlak én woningprijs voor de volgende doelgroepen: 30% 1- en 2 persoons seniorenwoningen, 30% 1- en 2 persoons starterswoningen, 15% gezinnen, 10% studenten en het resterende deel is vrij in te vullen. Om doorstroming te realiseren werken we samen met de Stichting Utrechtse Woningcorporaties.
Van de toekomstige ontwikkelaars vragen we nadrukkelijk een verbinding te maken met de bestaande bewoners in de omgeving gericht op het op gang brengen van verhuisketens in de wijk. Ook consumentgericht bouwen wordt aangemoedigd om de betrokkenheid van bewoners te bevorderen.

Er is ruimte voor een gemengde woonvorm met dragende en vragende bewoners. Dit draagt bij aan een inclusieve samenleving. De dragende bewoners kunnen studenten en starters zijn of reguliere (sociale) huurders. De vragende bewoners kunnen ouderen zijn, statushouders, mensen met een licht verstandelijke beperking of mensen die uit een zorginstelling of de maatschappelijke opvang komen. Ze wonen ieder in een eigen betaalbare kamer of studio (sociale huur) en ze delen een gezamenlijke ruimte, zoals een grote woonkeuken of een gezamenlijke binnentuin. Deze woonvorm draagt bij aan de participatie van mensen met sociale, psychische en verslavingsproblemen en vermindert hun eenzaamheid. Contact tussen lotgenoten ontstaat gemakkelijk.

Waar in een grote stad eenzaamheid op de loer ligt, heb je in een gemengde woonvorm altijd aanspraak en iemand om mee in contact te zijn.

Voorzieningen

De nieuwe gebouwen zijn vooral bestemd voor woningen. Daarnaast komt er ruimte voor kleinschalige commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen. Functiemenging draagt bij aan een gedifferentieerd woonmilieu waarmee levendigheid binnen de wijk versterkt wordt en werkgelegenheid wordt gecreëerd.

Er is ruimte voor een gevarieerd commercieel programma, dat enerzijds verbonden is aan het centrumgebied, waar veel reizigers passeren en anderzijds onderdeel moet gaan worden van het aangrenzende woongebied. Naast aanwezigheid van het station wordt het centrumgebied gekenmerkt door de aanwezigheid van kantoren, Jaarbeurs, hotels en een steunpunt voor verslavingszorg. In de toekomst worden in het Beurskwartier veel nieuwe woningen en voorzieningen gebouwd. Vanwege de ontwikkelingen in en nabij het plangebied kan het nieuwe commercieel programma bestaan uit detailhandel, kleinschalige kantoren en horeca. Kleinschalige detailhandel is mogelijk en er kunnen een aantal kleinere kantoorunits komen met verschillende gebruikers, passend bij de schaalgrootte van Lombok.





Links:
Referentiebeeld voorzieningen.

Rechts:
Referentiebeeld koffiebar.

Horeca vervult een buurtfunctie en stimuleert de kwaliteit van de lokale voorzieningen. Bij lokale horecavoorzieningen valt te denken aan horeca in het Lombokpark, gericht op een brede doelgroep maar vooral ook op gezinnen. Daarnaast kunnen er ook horecavoorzieningen komen die zich meer richten op de kantoorfuncties en zakelijke markt.

Er is ruimte voor maatschappelijke voorzieningen in de vorm van een buurthuiskamer. Met een buurthuiskamer wordt ontmoeting gestimuleerd, maar kan ook ondersteuning worden geboden aan bewoners in de nieuwe woonbebouwing en nabije omgeving in afstemming met bestaande buurthuizen in de omgeving. Eventueel kan de buurthuiskamer worden ontwikkeld in combinatie met de ontmoetingsruimte van de gemengde woonvorm.

Cultureel programma wordt toegevoegd in de vorm van atelierruimte en creatieve werkruimte. Deze ruimtes zijn bedoeld voor kunstenaars en creatievelingen uit de stad die opereren in de sectoren media, gaming, design en animatie, en de crossovers daarbinnen. Gezien de locatie van het gebied en de beoogde doelgroep is een middenhuur en bovenkant markt-huurniveau logisch. Ateliers en werkruimtes die een open voordeur tonen en waar kleinschalige verkoop plaats vindt genieten de voorkeur. Op deze manier wordt bedrijvigheid en een levendige plint gestimuleerd en hebben de culturele werkplekken betekenis voor Utrechters.

Programma	Omvang
Sociale woningbouw (inclusief studenten)	Circa 160 woningen
Woningbouw middencategorie	Circa 120 woningen
Woningbouw hoger segment	Circa 70 woningen
Voorzieningen (buurthuiskamer, dienstverlening, retail, horeca, maatschappelijk, zorg, hotel)	Circa 1.500 a 2.000 m2 en 60 hotelkamers
Werken (creatieve bedrijfsruimte en kleinschalige kantoorruimte)	Circa 3.500 a 4.000 m2

Links:
Programmatabel.

Rechts:
Referentiebeeld buurthuis.

3.2 Compact en Levendig

Dichtheid

Met het Parkblok van zes bouwlagen hoog wordt aangesloten bij de globale bouwhoogte van de bestaande bouwblokken Buenos Aires en Los Angeles. Belangrijk is dat de bebouwing de nieuw te maken straten begeleidt en een mooie wand aan het Lombokpark vormt.

Het Parkblok kenmerkt zich als een gesloten bouwblok. Dit draagt bij aan een helder onderscheid tussen binnen en buiten, tussen privé en openbaar. Het Hotelblok en Leidseblok worden daarentegen bewust opengewerkt: hier ontstaan twee groene semi-openbare binnentuinen. In de avonduren worden deze tuinen afgesloten.

De twee nieuwe bouwblokken aan de Leidse Rijn zijn relatief laag gehouden en worden vier bouwlagen hoog. De bebouwing borduurt voort op de bestaande pandsgewijze bebouwing. Een accent in de bebouwing aan de Graadt van Roggenweg past bij de grotere schaal van gebouwen aan deze zijde. Het hogere gebouwdeel is een opmaat richting de bebouwing in het stationsgebied.



Stad op Ooghoogte

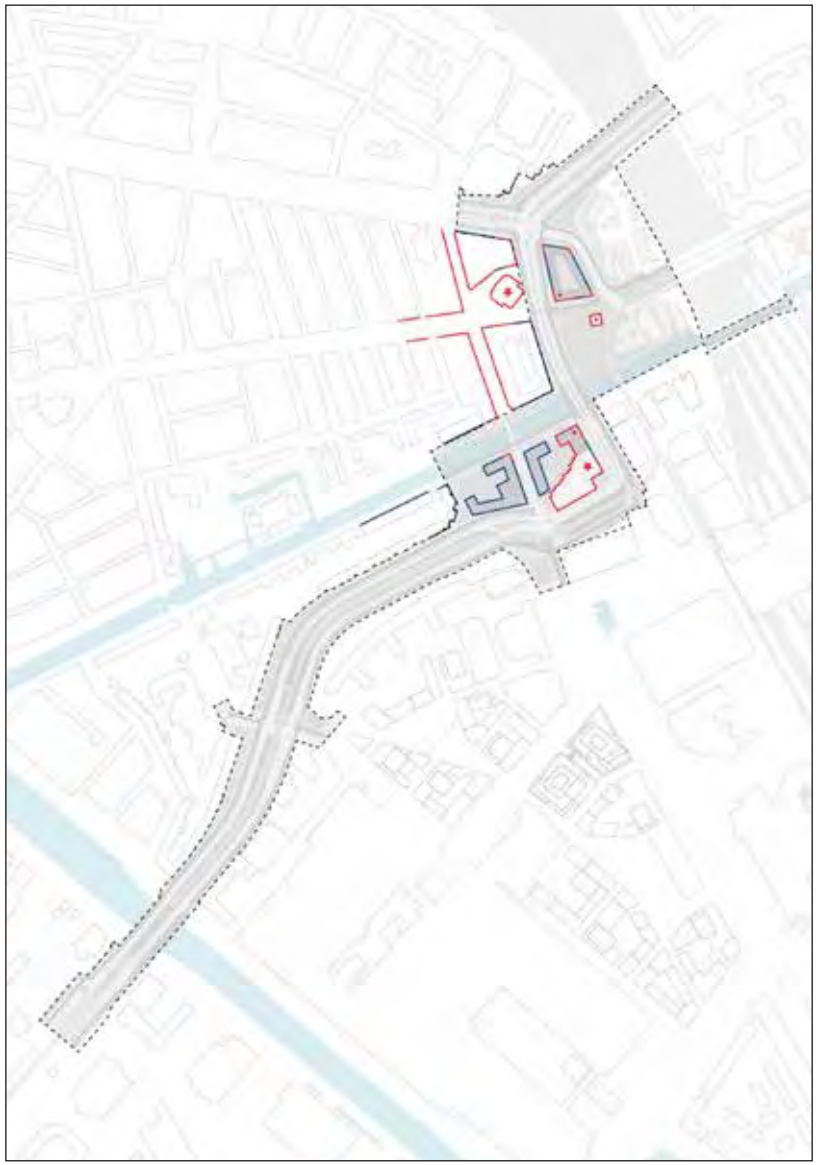
Mede bepalend voor het succes van het dit stukje stad is de mate van levendigheid. Alleen een aangenaam en aantrekkelijk stadsdeel trekt nieuwe bewoners en bezoekers. Een levendige stad is een stad waar veel te zien en te beleven is, waar veel mensen graag komen. De plint van gebouwen, de gevel op ooghoogte, vervult daarin een cruciale rol. Hoewel de plint misschien maar 10% van een gebouw vormt, bepaalt het voor 90% de beleving op ooghoogte in de stad. Een goede plint heeft zowel een programmatisch aantrekkelijke invulling als een hoge architectonische kwaliteit. Een levendig straat zorgt dat mensen zich prettig voelen en langer verblijven. Dit heeft zowel economische als sociale meerwaarde (sociale veiligheid). Ook voor ontmoeting en interactie in de straat en wijk zijn levendige plinten van belang. Meer ontmoeting zorgt daarbij voor meer kennismaking en onderlinge relaties in een buurt en sociale binding.

Op prominente plekken in de gevel krijgen voorzieningen een plek. Het Lombokse karakter wordt in het Parkblok overgenomen: functies krijgen overhoeks (op de afgeschuinde hoeken van het bouwblok) een plek. Daarnaast is het belangrijk dat de woningfunctie op de begane grond afleesbaar is, dit betekent dat er voldoende deuren komen aan de straat.

VERKLARING

- Publieke levendige plint
- Aantrekkelijke woon/werkplint
- Plint met utilitaire functies
- Voorziening / trekker





Links:
Referentiebeeld levendige plint.

Rechts:
Plintenkaart.

3.3 Fijnmazig

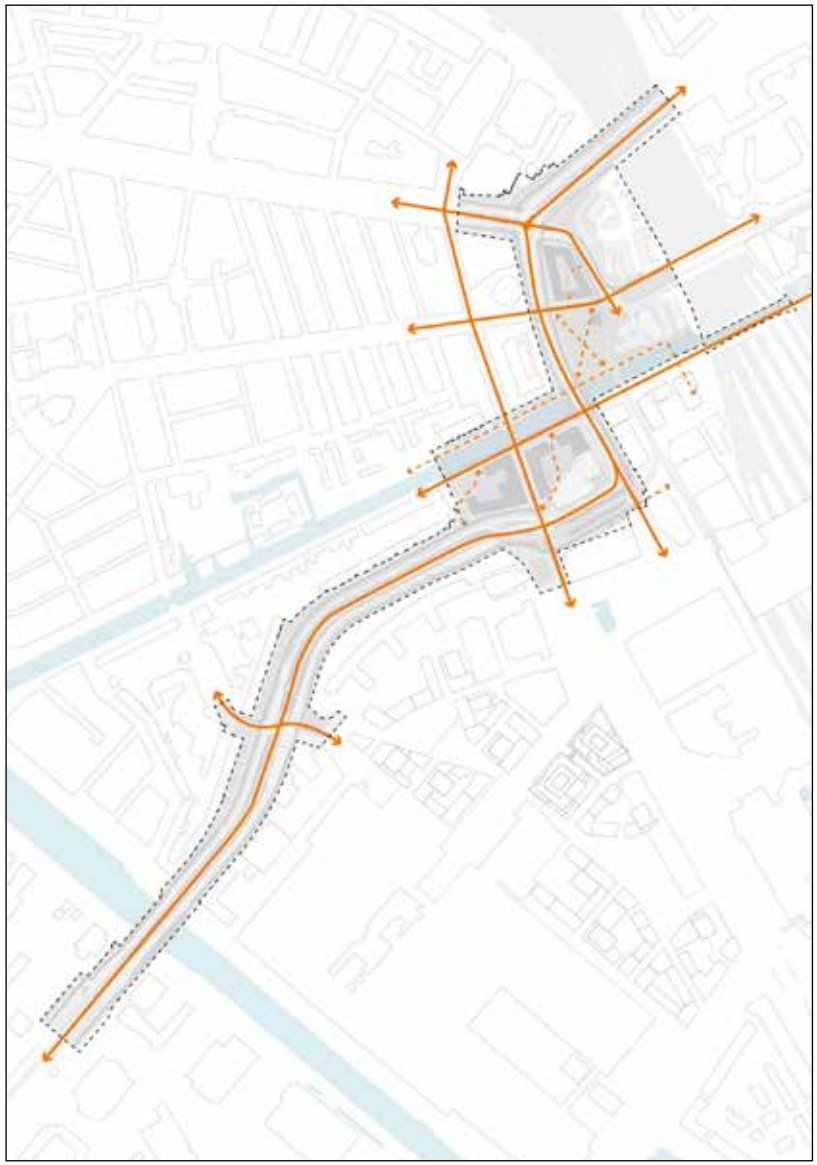
Een goed vertakt netwerk van wandel- en fietsroutes en groenstructuren verbindt het stationsgebied met de omliggende wijken. Ook stimuleert het bewoners en werknemers tot ‘een blokje om’. Er is veel langzaam verkeer dat door het plangebied zijn route kiest, naar onder andere de binnenstad en het station. Fijnmazigheid van het netwerk maakt het mogelijk om verschillende routes te kiezen en de druk te spreiden.

De openbare ruimte wordt uitgewerkt tot een herkenbaar stuk stad waarin historische stadsstructuren worden teruggebracht en nieuwe structuren op een logische manier worden verbonden. Door reconstructie van de Leidse Rijn, het toevoegen van het Lombokpark, een heldere stratenstructuur en drie nieuwe bouwblokken ontstaat een kleinschalig stedelijk weefsel. De maat en positie van de nieuwe bouwblokken is zo gekozen dat deze een aangename openbare ruimte vormen.

Het vernieuwde fijnmazige stuk stad gaat naadloos onderdeel vormen van het centrum doordat een nieuwe samenhang ontstaat tussen buurten en stadsdelen. Het is meer ingericht voor mensen en langzaam verkeer en minder voor auto’s en doorgaand autoverkeer. Een fijnmazig netwerk maakt wandelen en fietsen vanzelfsprekend en nodigt uit om de auto te laten staan.

Het Westplein is geen onderbreking meer van de stedelijke structuur doordat herkenbare straten ontstaan met een menselijke schaal en een duidelijke identiteit. De inrichting wordt zodanig dat de ruimtes als vanzelfsprekend in elkaar over gaan, ook als het gaat om groenstructuren, verharding en straatmeubilair.
Hieronder wordt toegelicht op welke wijze de fijnmazigheid van dit stuk stad wordt gerealiseerd.

Ten eerste wordt de Leidse Rijn hersteld van Lombok tot aan de Catharijnesingel. Het water met een aangrenzende groene oever wordt teruggebracht en de inrichting wordt zodanig dat de Leidseweg en de Vredenburgknoop weer op een logische manier met elkaar zijn verbonden. Lombok wordt met drie nieuwe bruggen verbonden met de omgeving van het Jaarbeursplein.



Fijnmazig netwerk.

Ten tweede wordt aan de waterkant van de nieuwe Leidse Rijn aan de zijde van Lombok het Lombokpark aangelegd; een kleine groene rustplek voor bewoners en bezoekers van de wijk.

Ten derde wordt de stadsstraat Graadt van Roggenweg-Kanonstraat zo ingericht dat het een prettige en goed oversteekbare stadsstraat wordt die de historische binnenstad bereikbaar houdt per auto. De stadsstraat krijgt een aangename schaal en een zo veel mogelijk groene uitstraling.

Ten vierde worden bestaande structuren zoals Croeselaan, Damstraat, Kanaalstraat, Cremerstraat en Vleutenseweg goed aangesloten op de nieuwe routes, zodat een fijnmazig en herkenbaar netwerk ontstaat.

Ten vijfde worden de binnentuinen van de bouwblokken Hotelblok en Leidseblok overdag openbaar toegankelijk en doorgaanbaar. Enerzijds voor ontmoeten en verblijven en anderzijds als alternatieve route voor voetgangers. Het Parkblok wordt niet openbaar, maar is overdag wel doorgaanbaar voor bewoners.



Links:
Referentiebeeld binnenhoven doorgaanbaar.

3.4 Duurzaam

De ontwikkeling van het project draagt bij aan de ambitie van Utrecht om een goed en gezond woon- en leefklimaat te realiseren doordat de ontwikkeling plaats vindt op een duurzame manier. Een duurzame en gezonde verstedelijking wordt bereikt door eisen te stellen aan het ontwerp van gebouwen en openbare ruimte. Het is daarbij belangrijk dat wordt aangesloten bij het nieuwe beleid en de normeringen voor klimaatadaptatie (verwacht medio 2020).

Duurzame nieuwbouw

Eisen die gesteld worden aan nieuwe gebouwen betreffen onder meer het ontwerp, het gebruik van grondstoffen en energievoorzieningen. Ook moeten de nieuwe gebouwen klimaatadaptief worden.

Nieuwe gebouwen worden onder meer duurzaam doordat deze zo ontworpen en geconstrueerd worden dat ze hun waarde behouden en zolang mogelijk opnieuw te gebruiken zijn (in hun oorspronkelijke vorm of in delen, voor dezelfde of voor andere functies). Gebouwen worden zo ontworpen dat ze aan het einde van hun levensduur gemakkelijk te demonteren zijn voor hergebruik.

Energieopwekking op daken en eventueel gevels van de nieuwe gebouwen kan worden gecombineerd met waterberging en groen. Op daken en in binnentuinen van de gebouwen wordt water zo veel als mogelijk vastgehouden en gebruikt voor beplanting. Uitgangspunt is een buffercapaciteit van 45mm.

Ook natuurinclusief bouwen heeft de aandacht. Met diervriendelijk bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot doordat, verblijfsplekken worden gecreëerd voor verschillende dieren in het stedelijk landschap, met name voor vogels en vleermuizen.

Voor de nieuwbouw worden een aantal normen aan duurzaamheid gehanteerd:

- GPR-gebouw (minimaal 8,25) of BREEAM
- klimaat-neutraal centrumgebied, Nul-op-de-meter
- circulair bouwen; Green Deal Cirkelstad, Grondstoffenakkoord en het convenant 'Beton in een circulaire economie'
- diervriendelijk bouwen en slopen

Klimaatadaptieve openbare ruimte

Ook de herinrichting van de openbare ruimte wordt aangepakt op een duurzame manier.
De openbare ruimte wordt duurzamer doordat er open water wordt gerealiseerd door aanleg van de Leidse Rijn. Dit geeft ruimte voor waterberging en brengt verkoeling in het stadscentrum.
De openbare ruimte wordt zo groen mogelijk en met zo min mogelijk verharding. Een groene openbare ruimte is beter bestand tegen een warmer klimaat en bijbehorende grotere weersextremen. Door aanleg van groen is er koeling door verdamping, verbetering van de infiltratie en bodemstructuur en ontstaat een toename van de biodiversiteit.

Klimaatadaptief wil zeggen dat hemelwater zoveel mogelijk wordt vastgehouden in het gebied en zoveel mogelijk nuttig gebruikt wordt voor het groen of water recreatie. Resterend water wordt geïnfiltreerd of geborgen in het gebied en alleen afgevoerd naar elders als dit niet mogelijk is. Deze maatregelen gaan uitdroging van de bodem en hittestress tegen. Ook door het planten van grote bomen die water vasthouden wordt hittestress verminderd.
Klimaatadaptief wil ook zeggen dat de openbare ruimte ingericht wordt om meer piekbuien te kunnen opvangen. Er wordt rekening mee gehouden dat met een extreme bui van 80 mm in een uur zonder problemen (schade en/of gevaar) verwerkt kan worden.

Natuurvriendelijke oevers aan de Leidse Rijn leveren een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de waterkwaliteit, ecologische waarden en biodiversiteit. De Leidse Rijn zou ook een rol kunnen gaan spelen bij de opwekking van energie. In de vervolgfase wordt onderzocht of thermische energie kan worden gewonnen uit het oppervlaktewater middels TEO (Thermische Energiewinning uit Oppervlaktewater).

Bovengenoemde ambities zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 7 Technische uitgangspunten.





Links:
Referentiebeeld zonnepanelen en groen dak.

Rechts:
Referentiebeeld groene klimaatadaptieve openbare ruimte.

3.5 Groen en Gezond

Met de ontwikkeling van het project wordt een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving gerealiseerd, ‘a healthy urban boost’. Dit wordt onder andere bereikt door aandacht te besteden aan de leefomgevingskwaliteit-aspecten zoals: bezonning, windhinder, geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast wordt bij de planontwikkeling aandacht besteed aan het stimuleren tot bewegen, aan gezonde mobiliteit en aan het inrichten van een groene omgeving. Tevens draagt het groen bij aan de realisatie van de duurzaamheidsambities.
Zo heeft groen waterberging als functie, net als dat waterberging groen als functie kan hebben.

Ontwikkelaars worden uitgedaagd om de nieuwe gebouwen zo te ontwerpen dat mensen verleid worden tot meer bewegen. Ook de inrichting van de openbare ruimte met veel groen en water stimuleert mensen om te bewegen en stimuleert ontmoeten. Fietsen en wandelen in een omgeving met veel water en groen is aangenamer. Ook stimuleert groen dagelijkse mobiliteit (naar school, werk, supermarkt, sportschool, etc.) en aantrekkelijke looprondjes (lunch- en avondwandelingen, hardlopen, boodschappen rondjes), spelen en sporten. Het ontwerp is gericht op het faciliteren van recreatief bewegen langs groen en water over paden waar je naast elkaar kunt lopen. De fijnmazigheid van het netwerk voor voetgangers draagt bij aan een gezonde omgeving.

In de Leidse Rijn komt de mogelijkheid om een kano of sloep aan te meren. Er worden geen vaste ligplaatsen uitgegeven, maar het biedt wel nieuwe mogelijkheden om te varen en sportief te bewegen.

Daarnaast zorgt groen in het plangebied voor een aantrekkelijke uitstraling. Meer groen of groen met een hogere kwaliteit hangt samen met een betere algemene en mentale gezondheid. Bij de planvorming voor de openbare ruimte wordt het principe “Groen tenzij” gehanteerd. Dat wil zeggen dat de openbare ruimte groen wordt ingericht, tenzij verharding echt nodig is. Naast het Lombokpark, komt er verbindend groen langs het water en in de straten. Ook wordt gestimuleerd om daktuinen en gevelbegroeiing toe te passen in de nieuwe gebouwen. Groen stimuleert het ontmoeten in de openbare ruimte waardoor mensen meer sociale cohesie ervaren en groen zorgt dat mensen sneller herstellen van stress.

Zelf actief bezig zijn met groen en groen-educatie dragen ook bij aan gezonde verstedelijking. Dit kan door bij te dragen aan groen-onderhoud (zelfbeheer) of bijvoorbeeld door het toepassen van eetbaar groen. Het plan biedt hiervoor ruimte in zowel de binnentuinen van de nieuwe bouwblokken, als in het Lombokpark en in de straten.





Links:
Referentiebeeld van een groen hofje.

Rechts:
Referentiebeeld groen in zelfbeheer.

Op het gebied van mobiliteit betekent een gezonde leefomgeving ook dat de toekomstige bewoners de mogelijkheid krijgen om zoveel als mogelijk te bewegen (zowel van A naar B, als recreatief) en zo min mogelijk last hebben van andermans mobiliteit.
Voor fietsen geldt dat de fietsroutes korter en aantrekkelijker zijn dan de autoroutes. Daarnaast moet het eenvoudig zijn om de fiets te pakken in plaats van de auto. Dit betekent in de praktijk dat fietsparkeren dichterbij is dan autoparkeren. En dat fietsenstallingen gebruiksvriendelijk zijn (zonder steile helling, zware deuren of onveilige hoekjes). Voor bewoners die gebruik moeten maken van scootmobielen dient er bij huis ruimte te zijn om deze te parkeren en op te laden.

Voor voetgangers en fietsers wordt de infrastructuur makkelijk en veilig oversteekbaar. Speciale aandacht is hier voor kinderen en ouderen, dus ook voor groepen die nog geen 'volgroeid' verkeersinzicht hebben of minder snel ter been zijn.

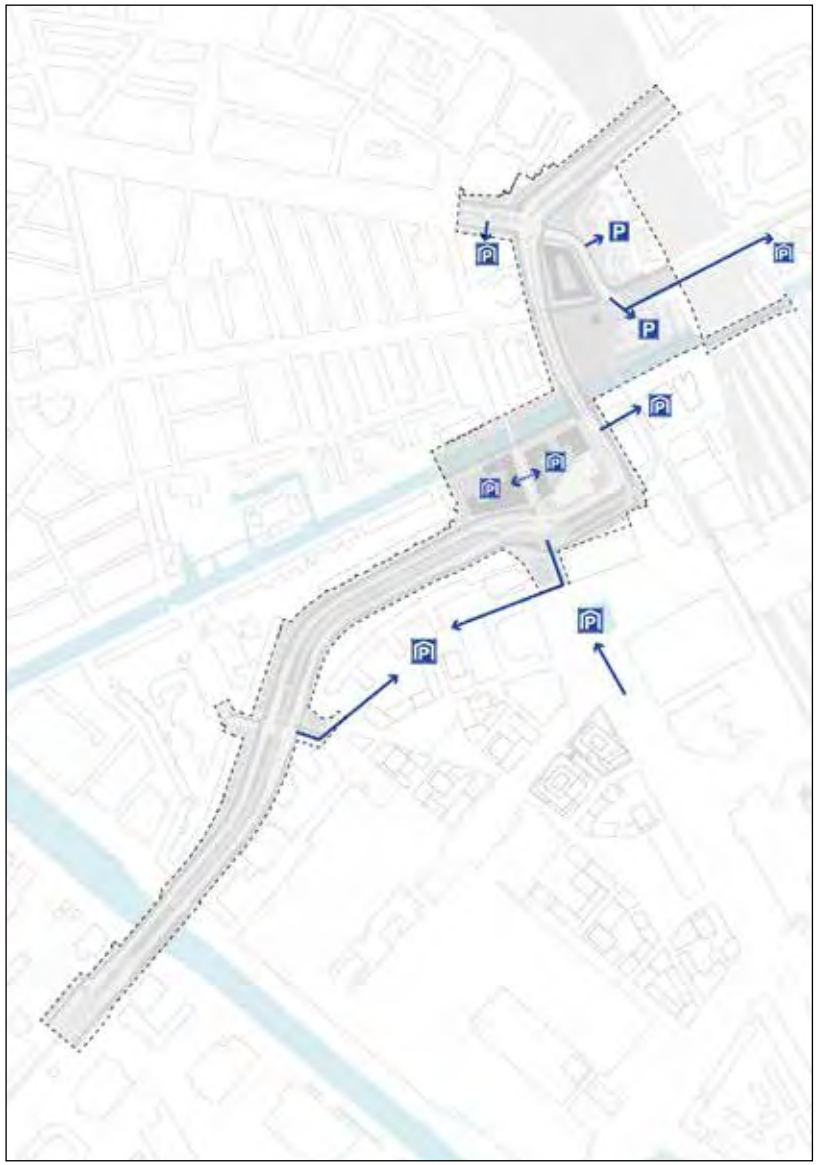
3.6 Slim Vervoer

Om slimme mobiliteit te stimuleren wordt ingezet op een fijnmazig netwerk voor de voetganger en de fietser en wordt het parkeren van de eigen auto in de directe omgeving van de woning of de bestemming beperkt. Hierbij wordt aangesloten op de mogelijkheden van het vigerende parkeerbeleid.

Parkeren

De ambitie voor een duurzame en gezonde verstedelijking is in dit plan vertaald in een op maat gemaakt mobiliteitsconcept voor het nieuwbouwprogramma. De basis wordt gevormd door de Nota Stallen en Parkeren (2013) en het Addendum (2019). Door de nabijheid van de OVT liggen er kansen voor maatwerk. In lijn met de ontwikkeling van het parkeerbeleid, wordt in dit project onderbouwd dat nieuwe woningen kunnen worden gebouwd, zonder of met een beperkt aantal nieuwe parkeerplaatsen. Dit maatwerk is als volgt onderbouwd:

- Er worden woningen gebouwd voor doelgroepen met een lager autobezit, zoals sociale huur en middenhuur.
- Er wordt maximaal ingezet op het faciliteren van deelauto's.
- In de nieuwbouw komen extra gebouwde fietsparkeervoorzieningen.



VERKLARING

Parkeren in garage

Parkeren op straat

Bestaande parkeergarages en mogelijke nieuwe parkeervoorzieningen in het Hotelblok en/of Leidseblok.

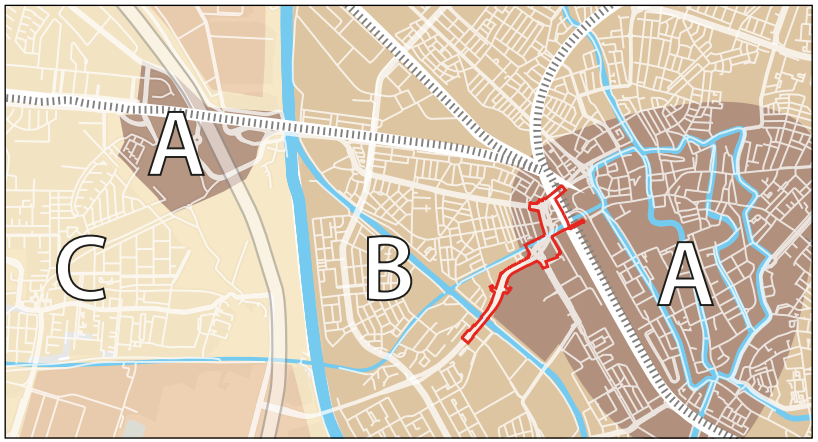
- Bezoekers en eventueel personeel en bewoners, die met de auto komen of een eigen auto bezitten parkeren elders, bijvoorbeeld op afstand of in een openbare parkeervoorziening in de omgeving.
- Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de beschikbare parkeercapaciteit in de omgeving (ruimte in de parkeergarage Kop van Lombok, garage Westflank Noord en parkeergarage Croeselaan).
- Bewoners kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning op straat, behalve gehandicapten (parkeerplaats op kenteken).
- Afhankelijk van het nieuwe parkeerbeleid kan daarnaast ook nog worden ingezet op een mobiliteitsfonds (fonds voor ontwikkelaars als parkeerplaatsen niet kunnen worden gerealiseerd en kan worden gebruikt voor investeringen in infrastructuur).

Het aantal benodigde parkeerplaatsen is berekend (circa 60 a 65 plekken) en maakt deze maatwerk-oplossing, zonder nieuwe gebouwde parkeerplaatsen, kansrijk. Er zijn daarbij echter een aantal aannames gedaan over toekomstige ontwikkelingen die onzekerheden in zich dragen. Daarom is het belangrijk dat het plan flexibel kan inspelen op toekomstige ontwikkelingen, zoals het toepassen van de nieuwe Parkeervisie en parkeernormen (verwacht eind 2020), ontwikkelingen in gebruik van de bestaande parkeergarages in de omgeving, op gebied van duurzame mobiliteit, zoals Mobility as a Service (MaaS) en de nabijheid van de OVT (bijvoorbeeld extra lage parkeernormen). Het plan gaat er daarom van uit dat eventueel benodigde nieuwe gebouwde parkeerplaatsen kunnen worden opgenomen in één van de twee nieuwbouwblokken langs de Leidse Rijn. Op deze locatie zijn namelijk de functies gepland met de grootste parkeerbehoefte en zou een parkeervoorziening goed kunnen worden ingepast en ontsloten.

A-zone

De gedachtegang van het gemeentelijk Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen’ (SRSRSB) is voor dit gebied nadrukkelijk van toepassing. Hierin is aangegeven dat dit gebied behoort tot de A-zone. Dit betekent dat de infrastructuur aan dient te sluiten bij de ambities voor deze zone. Concreet betekent dit dat fietsverkeer en voetgangersverkeer voorrang krijgt op het autoverkeer. Dit is nodig om te kunnen spreken van een centrumgebied. De huidige barrièrewerking van het Westplein en de Graadt van Roggenweg dient te worden opgeheven. Fietsers en voetgangers moeten eenvoudig en veilig kunnen oversteken. Een verkeersveilige stad, betekent zoveel mogelijk 30 km/u. Daarnaast heeft Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) voorrang, zoals de tram en de busroute via de Vleutenseweg naar de HOV-baan richting het station.





Links:
Referentiebeeld van elektrische deelauto.

Midden:
Referentiebeeld van mindervalideparkeren.

Rechts:
Kaart van de A-zone uit SRSRSB waarop het plangebied zichtbaar is.

Als het om autoverkeer gaat faciliteren we alleen nog het bestemmingsverkeer van de bestemmingen gelegen langs de Graadt van Roggenweg (inclusief Lombok) en de binnenstad en de daar gelegen parkeervoorzieningen. Het gaat hier om bewoners en bezoekers van de functies in de binnenstad, zoals de winkels, woningen, culturele voorzieningen etc. Momenteel wordt het mobiliteitsplan SRSRSB geactualiseerd, waarbij een doorkijk wordt gegeven naar het jaar 2040 en welke opgaves er tot die tijd op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid liggen.

In het mobiliteitsplan SRSRSB is de Graadt van Roggenweg gekwalificeerd als stedelijke verbindingsweg. De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Hiertoe worden de stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 km/u. In de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein is gekozen voor een stadsstraat met een snelheidslimiet 30 km/u. Door deze heldere inrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein ontstaat een duidelijke route naar de binnenstad, die beter oversteekbaar wordt en minder als barrière wordt ervaren.

Verkeersstudie Noordwest

In het kader van Mobiliteitsplan SRSRSB is een studie gedaan naar de verkeerscirculatie in het noordwestelijke deel van de stad. Het doel van de studie was om in de lijn van het mobiliteitsbeleid het doorgaande verkeer door de stad zoveel mogelijk te beperken ten gunste van voldoende ruimte voor langzaam verkeer en verblijfskwaliteit in de verschillende projecten in het noordwesten van de stad, zoals het project Lombokplein. De resultaten van deze studie zijn in mei 2020 gepresenteerd. Belangrijkste conclusie is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etm kan worden bereikt. De knip Catharijnesingel levert een belangrijke bijdrage aan dit doel. Uiteraard kunnen er zich situaties voordoen, zoals pieken bij evenementen of hele drukke dagen, dat er meer dan 15.000 voertuigen kunnen rijden. Er is dan kans op wachtrijen bij de verkeerslichten. In het licht van het Mobiliteitsplan SRSRSB is dat geen knelpunt in de A-zone.



Links:
Profiel Graadt van Roggenweg.





Boven:
Kijkrichting impressie.

Rechts:
Impressie Graadt van Roggenweg.

De tweebaansweg is versmald, minder autoverkeer en ruimte voor voetgangers, fietsers, bomen en groen.

4 Uitgangspunten Openbare Ruimte

4.1 Overkoepelende uitgangspunten

Het plangebied bestaat uit verschillende openbare ruimten waaronder hoofdwegen en kleinere straten, de Leidse Rijn en het Lombokpark. Deze nieuwe plekken gaan onderdeel uitmaken van de ruimtelijke structuur van Utrecht. Om de nieuwe buitenruimtes op een vanzelfsprekende manier te laten aansluiten op de bestaande stad en deze een passende inrichting te geven, is in dit hoofdstuk enerzijds de ruimtelijke hoofdstructuur van het plangebied bepaalt en anderzijds de verkeersstructuur. De ruimtelijke kenmerken en de benodigde verkeersfuncties zijn zoveel als mogelijk in samenhang bepaalt.

Straatprofielen worden zodanig ontworpen dat een rustig en vanzelfsprekend straatbeeld ontstaat waarbij het profiel zoveel als mogelijk parallel ligt aan de rooilijnen van aangrenzende gebouwen. Het straatbeeld past bij de benodigde verkeersfuncties doordat water, bomen en andere inrichtingsmiddelen worden ingepast op een manier die zowel de sfeer als de functie van de openbare ruimte versterken.

Functionele zaken als opstelvakken, tramhaltes en bushaltes worden subtiel ingepast in de profielen, dat wil zeggen zonder grote verspringingen of abrupte overgangen.

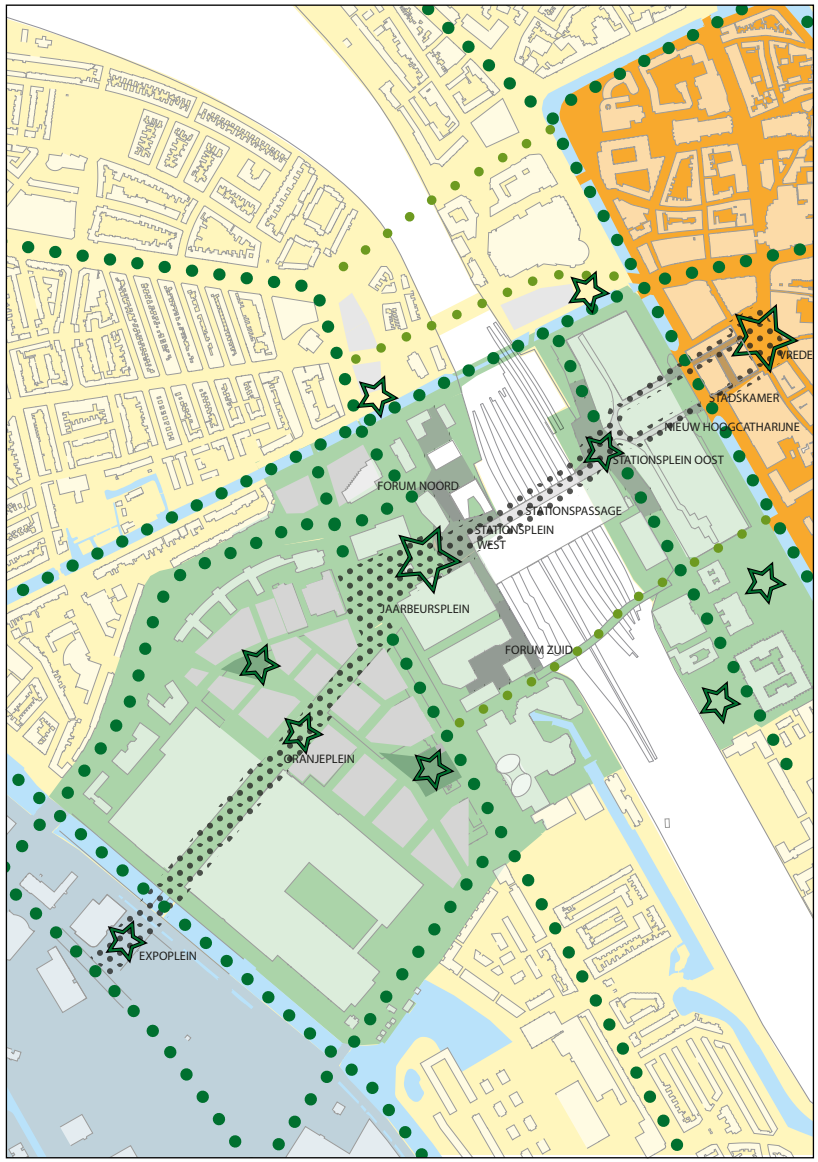
Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur van de openbare ruimte in het plangebied en de directe omgeving is vertaald in bijgaand kaartbeeld. De hoofdstructuur van de openbare ruimte was al vastgelegd in het Referentiekader openbare ruimte uit 2005 en is op basis van het project Lombokplein geactualiseerd.

In de kaart met de hoofdstructuur van de openbare ruimte worden ruimtes onderscheiden die standaard zijn, bijzonder of uniek:

- Unieke plekken zijn het Jaarbeursplein en het Lombokpark.
- Bijzondere lijnen zijn o.a. de Leidse Rijn en de stadsstraat.
- Standaard zijn de kleinere straten, zoals de Nieuwe Hagelstraat.

Deze hiërarchie in de betekenis van ruimtes wordt benadrukt door hun functie en inrichting.



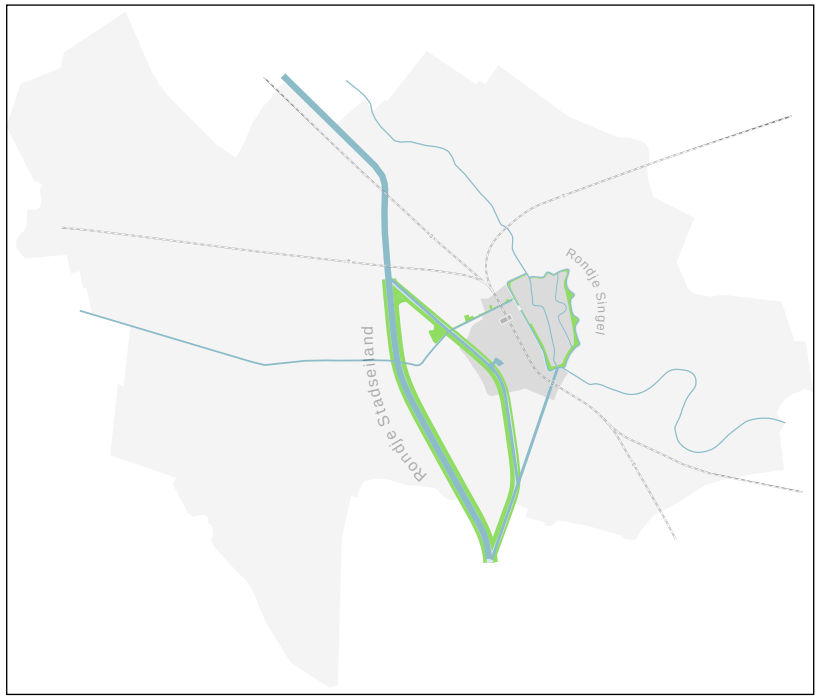
Hoofdstructuurkaart openbare ruimte.

Op basis van dit geactualiseerde kaartbeeld zijn de uitgangspunten voor de inrichting met groen, water, verharding, straatmeubilair en verlichting bepaald.

Groenstructuur

Groenstructuur Leidse Rijn

De Leidse Rijn is een belangrijke drager van de groenstructuur. Aan het doorgaande water liggen groene oevers en afwisselend grotere en kleine groene plekken. Het water verbindt de binnenstad met het buitengebied. Op de schaal van de stad, verbindt het water groene plekken als Rondje Stadseiland (o.a. Park Oog in Al) met het rondje Singel (o.a. Smakkelaarspark). Op de schaal van het project wordt het groen langs de Leidse Rijn enerzijds verbonden met het Lombokpark en anderzijds met de groene binnentuinen van de twee nieuwe bouwblokken (Hotelblok en Leidseblok).





Links:
Waterstructuurkaart.

Rechts:
Groenstructuur Leidse Rijn.

Groenstructuur stadsstraat

Grote laanbomen geven de stadsstraat een herkenbare identiteit. De drie delen van de stadsstraat krijgen elk een andere groenstructuur passend bij de schaal en functie van het betreffende deel:

- Op de Graadt van Roggenweg komt een laanstructuur met vier rijen bomen van de eerste grootte. De tramlijn wordt een groene hartlijn doordat deze wordt begeleid met hagen. Vergroening van de tramlijn is pas mogelijk wanneer bij eventuele vernieuwing van de tramrails in de toekomst, het bestaande ballastbed wordt vervangen door een andere fundering in combinatie met gras. Op de Graadt van Roggenweg komen tuinzones langs de gevels met kleinere bomen en (sier)beplanting.
- De Kanonstraat krijgt een laanstructuur met twee rijen bomen en een middenberm met lage beplanting.
- De wijze waarop de Daalsetunnel een groenstructuur kan krijgen is nog in onderzoek. Het onderzoek betreft zowel (beheer-)technische als ruimtelijke aspecten om de tunnel aan weerszijden (ten oosten en ten westen van het spoor) op een vergelijkbare manier te beplanten met laanbomen en hier een groene verbinding (ook voor dieren) te realiseren. Uitgangspunt is dat er constructief niets verandert aan de tunnel.

Groenstructuur in de overige ruimten

- De bestaande groenstructuren van het Jaarbeursplein, de Vleutenseweg en de Kanaalstraat worden aangevuld waar dat binnen het plangebied van Lombokplein mogelijk is.
- De Nieuwe Hagelstraat krijgt beplanting van vrijstaande bomen, zodat de inrichting onderstreept dat de laanstructuur van de Vleutenseweg is beëindigd.
- De Verlengde Damstraat wordt beplant met straatbomen.

Zelfbeheer

Als deze wens er is bij bewoners en/of ondernemers is het mogelijk dat zij (een deel van) het groen in de openbare ruimte en in de binnentuinen zelf beheren. In alle straten wordt het mogelijk om een geveltuintje of een boomspiegel te beplanten en in zelfbeheer uit te geven volgens de gebruikelijke Utrechtse regels.



Groenstructuur stadsstraat.

Daarnaast zijn er kansen om op grotere schaal zelfbeheer van groen te organiseren in het Lombokpark, de oevers van de Leidse Rijn, het groen op de Graadt van Roggenweg en in de binnentuinen.

Inrichtingsmaterialen

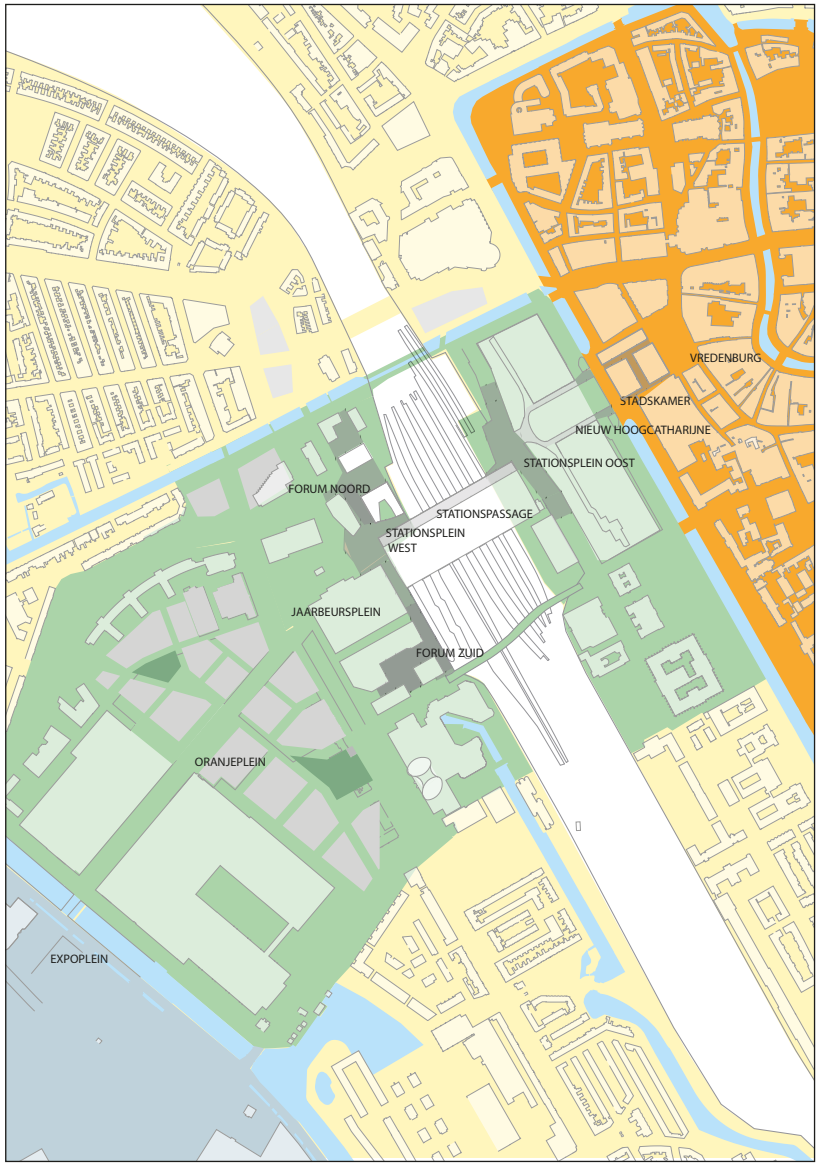
De openbare ruimte in het plangebied vraagt om een hoogwaardige, uitnodigende en goed beheerbare inrichting die geschikt is voor intensief gebruik. Dagelijks maken veel mensen gebruik van het gebied. Zeer verschillende functies komen in een compact gebied samen. Naast de bestaande gebouwen worden diverse nieuwbouwprojecten ontwikkelt, met hun eigen architectuur en signatuur. Binnen deze stedelijke dynamiek met veel (visuele) prikkels wordt de inrichting van de openbare ruimte ingetogen en verfijnd. Om samenhang in de openbare ruimte te realiseren is het aantal inrichtingsmaterialen klein. De inrichting, het gebruik en het beheer van de openbare ruimte zijn goed in balans; de ruimte wordt precies ingericht voor het beoogde gebruik en het beheer wordt hier goed op afgestemd.
Binnen de plangrens en in de directe omgeving daarvan liggen, ruimtelijk gezien, vier deelgebieden met een eigen karakter en morfologie. Elk van de vier deelgebieden wordt ingericht met een pakket van materialen (verharding, straatmeubilair, verlichting en groen) dat past bij de elk deelgebied:

Historische binnenstad: Allure

De historische binnenstad binnen de singels, grenzend aan het plangebied, wordt ingericht met een eigen pakket aan verhardingen en straatmeubilair (kwaliteitsniveau ‘Allure binnenstad’).

Lombok en Muntkwartier: Domstad

Lombok en Muntkwartier zijn kleinschalige vooroorlogse woongebieden in het gebied dat de ‘Compacte Stad’ wordt genoemd in de Kadernota. De Compacte stad wordt ingericht met de standaardmaterialen behorende bij het kwaliteitsniveau ‘Domstad’. Welke materialen dat precies zijn wordt bepaald in het project Uitwerking Kadernota.



VERKLARING

- Sferen: Historische binnenstad: Utrechtse Allure
- Compacte stad: Domstad
- Stationsgebied: Utrechtse Allure
- Buitenstad: Domstad
- +1 niveau
- Mogelijke nieuwe bebouwing

Inrichtingsmaterialen.

Binnen de Compacte Stad zijn een aantal hoofdstructuren die een unieke of bijzondere inrichting kunnen krijgen. Uniek is het Lombokpark. Bijzonder zijn de Leidse Rijn, het Moskeeplein, de Kanonstraat en de Kanaalstraat.
Het Lombokpark is een unieke plek waar, op beperkte schaal, naast de standaard-inrichtingsmaterialen, gebruik kan worden gemaakt van een beperkt aantal speciale materialen of objecten die bijdragen aan de specifieke identiteit van deze plek.
Ook de bijzondere lijnen kunnen, op beperkte schaal een bijzondere inrichting krijgen als dat nodig is om het karakter van de plek en de ruimtelijke structuur te onderstrepen.
Daarbij moet een balans worden gevonden tussen samenhang en verbijzondering die zodanig is dat de plek zich voldoende hecht binnen het stedelijk weefsel en tegelijkertijd voldoende eigen identiteit heeft.

Stationsgebied: Allure
Het westelijke deel van het stationsgebied is een centrumgebied met grote gebouwen en forse ruimtes. Wonen, kantoren en voorzieningen zijn gemengd rondom het openbaar vervoerknooppunt Utrecht Centraal. De openbare ruimte van het deelgebied Stationsgebied wordt ingericht met de standaardmaterialen voor het stationsgebied (kwaliteitsniveau 'Allure stationsgebied').

Het Jaarbeursplein is gedefinieerd als unieke plek en is ingericht met een aantal speciale materialen. Ook een deel van de Verlengde Graadt van Roggenweg wordt, als verlengstuk van het plein, met deze materialen ingericht.

Kanaleneiland: Domstad
Aan de westelijke grens van het plangebied ligt Kanaleneiland. Deze naoorlogse wijk wordt in de Kadernota 'Buitenstad' genoemd en wordt ingericht met de standaardmaterialen behorende bij het kwaliteitsniveau 'Domstad'. De standaardmaterialen voor dit gebied worden nog nader bepaald in het project Uitwerking Kadernota.

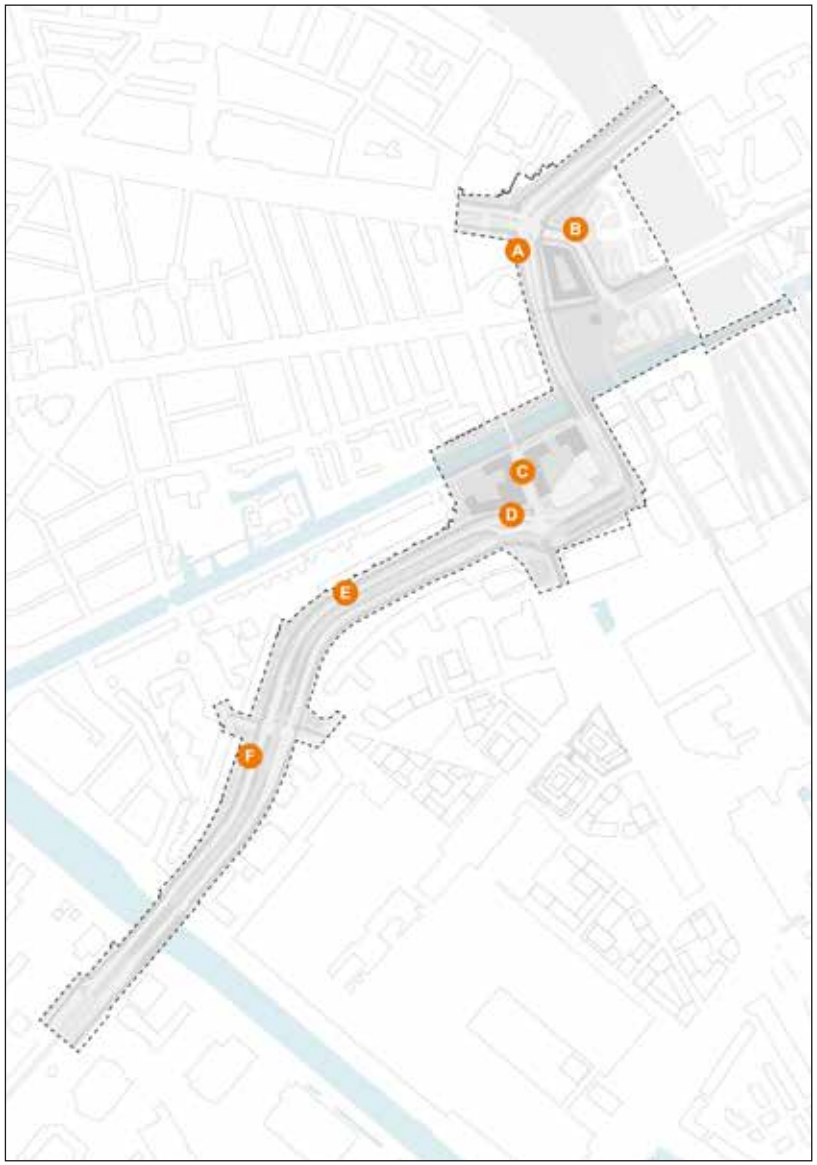




Onder:
Referentiebeelden van materiaalgebruik stationsgebied

Afvalinzameling

In het gebied zijn 19 ondergrondse afvalcontainers aanwezig. De capaciteit van deze containers moet terugkomen in de toekomstige situatie. Daarnaast is er behoefte aan extra capaciteit voor restafvalcontainers ten behoeve van de nieuwbouw en de invoering van ‘Het Nieuwe Inzamelen’. Bij deze manier van inzamelen brengen bewoners het restafval naar ondergrondse containers en wordt dit niet meer aan huis opgehaald. Door het omzetten van een aantal bestaande containers naar perscontainers is er uiteindelijk 1 locatie minder nodig. Er moeten dus 18 ondergrondse afvalcontainers in het gebied worden ingepast.



VERKLARING

- **A** 2 restafval perscontainers
- **B** 2 restafval perscontainers, 2 papier- en 1 PBP perscontainer
- **C** 2 glas- en 2 papiercontainers
- **D** 2 restafval perscontainers
- **E** 1 restafval perscontainer
- **F** 1 glas-, 1 PBP- en 1 papiercontainer, 1 restafval perscontainer

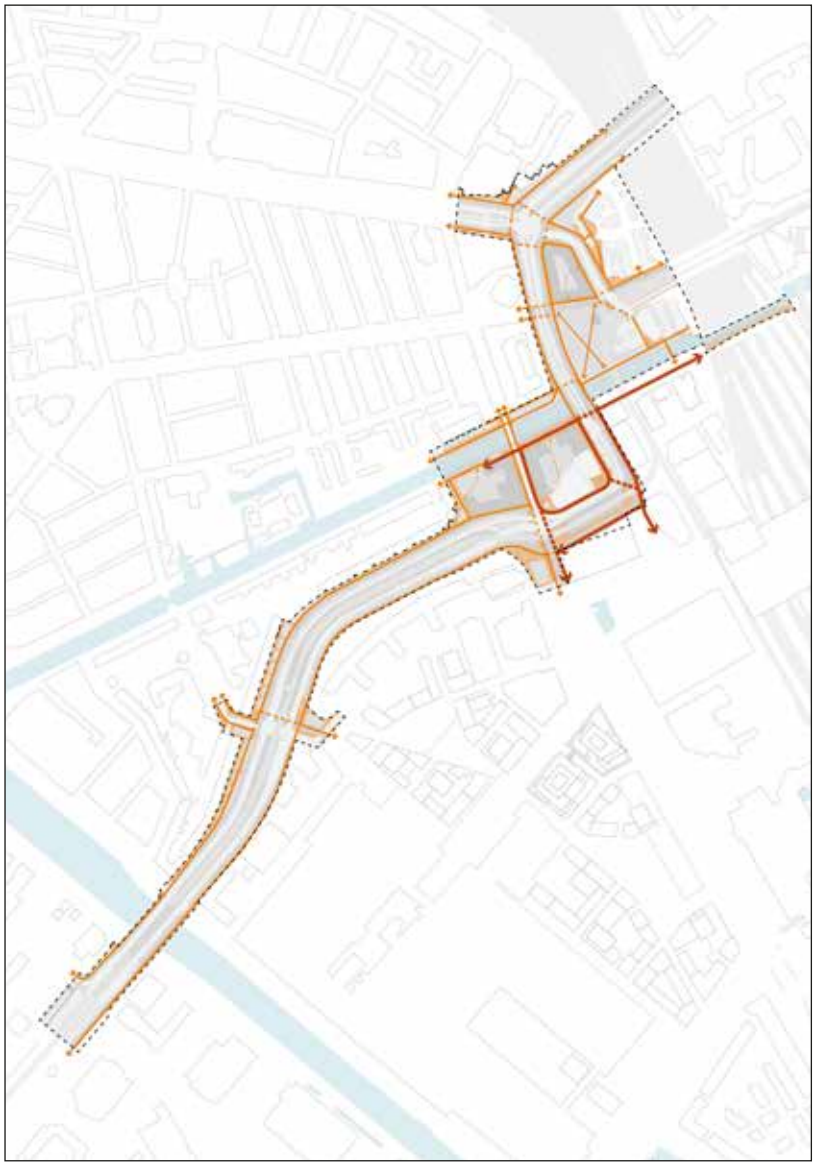
Afvalinzameling.

Voetganger

Trottoirs in het plangebied worden ruim genoeg om grote voetganger-stromen op een aangename manier voor iedereen te faciliteren. Echter, gezien de grote aantallen voetgangers en de grote schaal van de ruimtes in het gebied, zijn bredere trottoirs nodig dan standaard, namelijk minimaal drie meter breed. Op sommige plekken, in de buurt van het station zijn nog weer bredere trottoirs noodzakelijk van vijf meter breed. Zo mogelijk worden bredere trottoirs gemaakt aan de zonzijde van de straat dan aan de schaduwzijde.
Een commercieel terras op straat is mogelijk wanneer een vrije doorgang blijft van minimaal drie meter breed.

Verblijfplekken komen vooral in de binnentuinen van nieuwbouwblokken, aan de Leidse Rijn en bij het vergrote parkje langs de Graadt van Roggenweg. Op deze plekken is het wenselijk om zitgelegenheid aan te bieden in de vorm van bankjes of zitranden.

Het ontwerp biedt mensen met een lichamelijke, verstandelijke of langdurig psychische beperking de mogelijkheid om veilig als voetganger deel te nemen aan het verkeer. Met het ontwerp wordt invulling gegeven aan het VN-verdrag handicap / toegankelijkheid (voorheen Agenda 22). Een uitzondering hierop is de Van Sijpesteijnbrug (zie hoofdstuk 6.4).

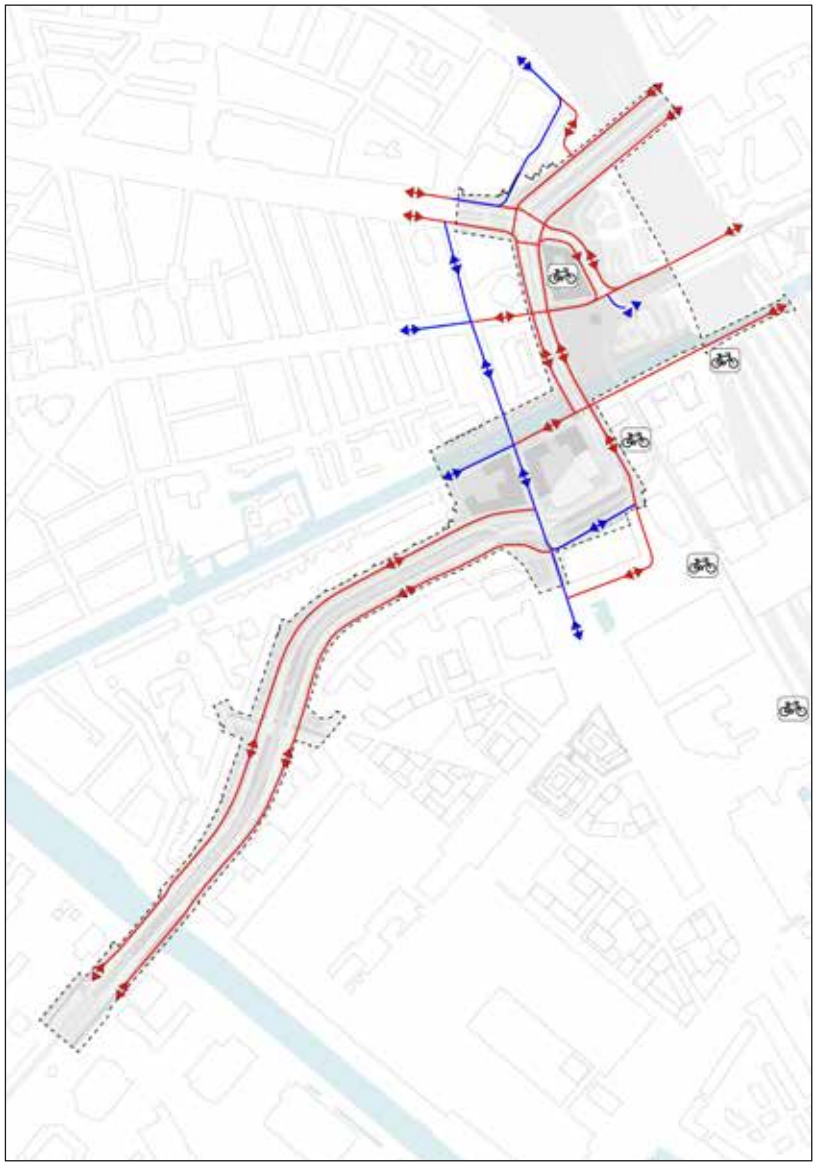


Looproutes.

Fiets

Door het gebied rijden dagelijks grote aantallen fietsers. De fietsroutes worden uitgebreid en verbeterd, zodat het gebied goed is ingericht voor de verwachte groei in het fietsverkeer. De Leidseweg – Sijpesteijntunnel maken onderdeel uit van de doorfietsroutes, evenals de Kanonstraat – Daalsetunnel. Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer (en om de binnenstad heen). Het gaat om extra brede paden met asfaltverharding. Daarnaast kruisen deze doorfietsroutes een aantal hoofdfietsroutes of sluiten deze er op aan. De Graadt van Roggenweg, de Croeselaan, de route Kanaalstraat – Leidseveertunnel en Vleutenseweg maken deel uit van het hoofdfietsnetwerk.

Daar waar mogelijk zijn de fietspaden in twee richtingen te berijden en waar meer dan 350 fietsers per uur fietsen, minimaal 4,50 meter breed.



VERKLARING

Twee richtingen

Eén richting

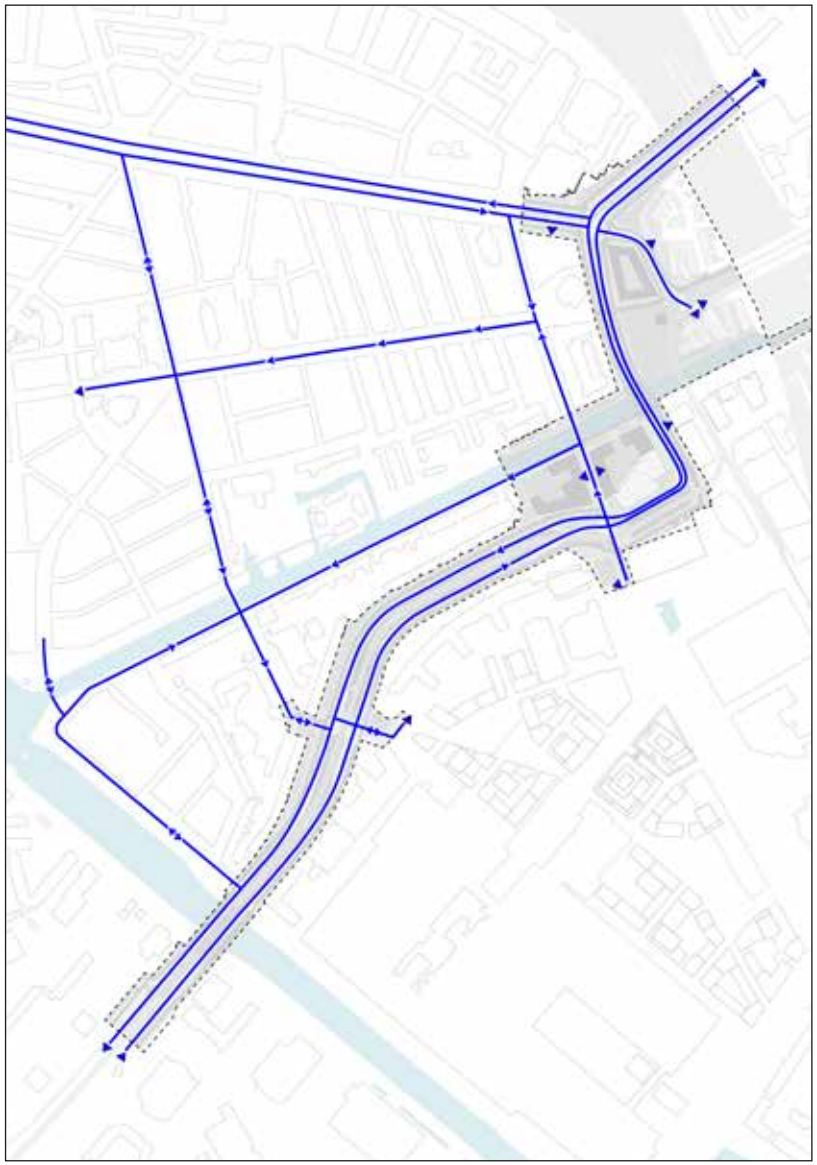
Combinatie fiets-auto

Fietsroutes en bestaande + mogelijk nieuwe fietsenstallingen.

Leefbare en robuuste stadsstraat

Een grote verandering in het plangebied is de omvorming van de hoofdverkeersader over het Westplein tot de zogenaamde stadsstraat. De (Verlengde) Graadt van Roggenweg en de (Verlengde) Kanonstraat worden, tussen kruisingen Koningsbergerstraat en Vleutenseweg, ingericht als een weg met 2x1 rijstrook en een snelheidsregime van 30 km/u. De Graadt van Roggenweg en de Kanonstraat liggen in de A-zone. Het primaat ligt in dit gebied bij voetgangers, fietsers en hoogwaardig openbaar vervoer. Hierin past 30 km/u voor autoverkeer. De maximum snelheid van 30 km/u is ook nodig om een leefbare straat te maken die goed oversteekbaar is voor voetgangers en fietsers.

Maar de stadsstraat kan niet eenvoudig worden ingericht volgens de gebruikelijke ontwerprichtlijnen voor 30 km/u-straten. De intensiteiten van zowel het auto- als het fietsverkeer en de aanwezigheid van de trambaan vragen om een scheiding van deze verkeersstromen terwijl de traditionele ontwerprichtlijnen bij 30 km/u-straten uitgaan van het zoveel mogelijk mengen van verkeersstromen. Door te kiezen voor smalle rijstroken, (te weten 3,10 meter bij één rijstrook en 3,00 meter bij twee rijstroken), voor (laan)beplanting, voor parkeren langs de rijbaan en door gelijkvloerse kruisingen wordt het, ondanks het feit dat auto en fiets niet worden gemengd, een aantrekkelijke en dynamische straat met een goede balans tussen verkeer en verblijf. Hierbij past een snelheid van 30 km/u.



VERKLARING

Verbinding auto

Autoroutes.

Tram

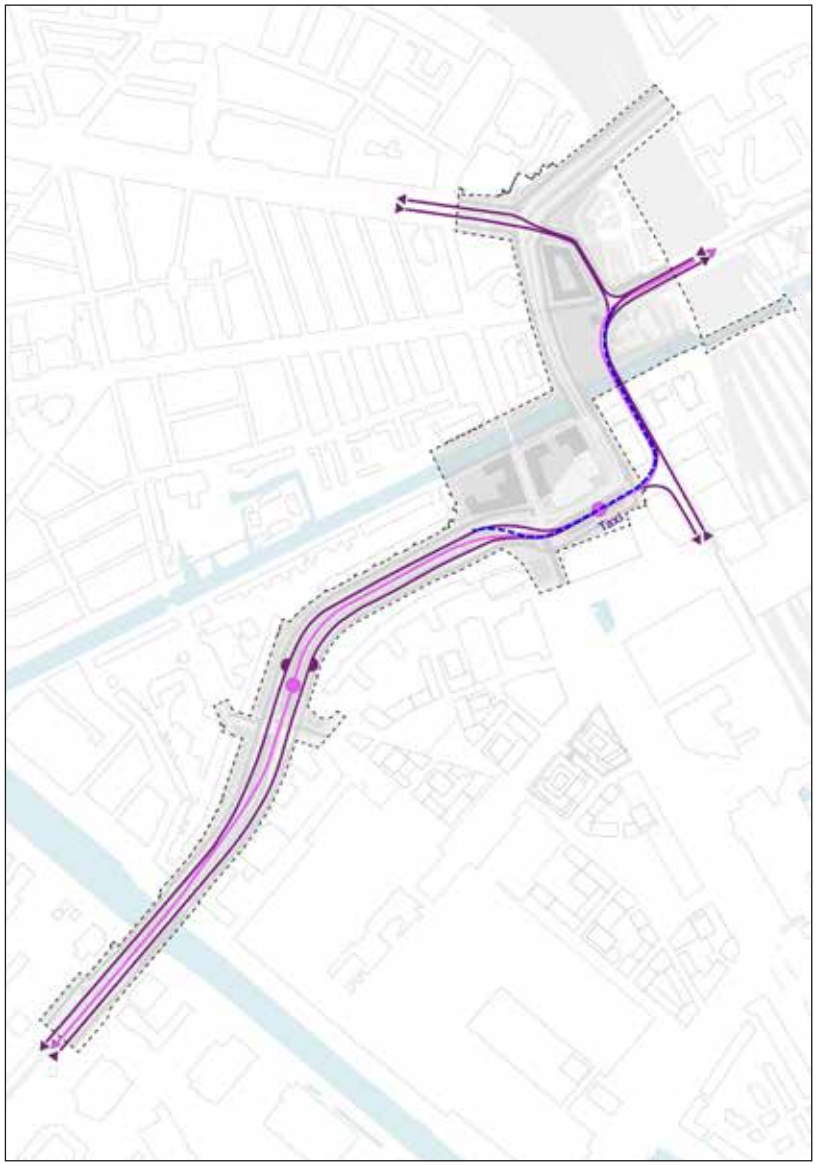
Op de (Verlengde) Graadt van Roggenweg ligt de trambaan. Tot 2020 is de trambaan de verbinding tussen het station en Nieuwegein/IJsselstein (SUNIJ-lijn). Als in 2020 de haltes aan de SUNIJ-lijn zijn aangepast aan het nieuwe lage vloer-materieel wat al gebruik maakt van de Uithoflijn, is ook de verbinding met de Uithof beschikbaar.
Uitgangspunt voor dit project is dat de trambaan op zijn plek blijft liggen en dat de locatie van de haltes ongeveer gelijk blijft. Ook ter hoogte van de halte Jaarbeursplein wordt gebruik gemaakt van de bestaande trambaan. Hier vervalt in de toekomst (medio 2020) echter het derde spoor aan de zijde van het NH Hotel. De trambaan sluit aan op de HOV-baan van en naar het station. Het Technisch Programma van Eisen Tramvervoersysteem_21 dec 2017 wordt als uitgangspunt meegenomen.

(H)OV

Op de Graadt van Roggenweg rijden een aantal buslijnen, deze maken gebruik van de rijweg voor autoverkeer. Ter hoogte van de aansluiting met de Croeselaan maken de buslijnen gebruik van de trambaan en aansluitend de HOV-baan van en naar het station. Op de Vleutenseweg ligt een busbaan. Ter hoogte van de Kanonstraat steken de bussen de Kanonstraat over en komen op de Nieuwe Hagelstraat. Dit wordt een straat met gemengd verkeer, aansluitend op de HOV-baan van en naar het station.

Taxi

Taxi's maken gebruik van de rijwegen voor autoverkeer. Ter hoogte van het geplande Jaarbeurspleingebouw komen taxistandplaatsen. Onderzocht wordt nog of de taxi's vanaf deze standplaats gebruik kunnen maken van de HOV-baan richting de binnenstad en het busstation Oost. Taxi's kunnen alleen gebruik maken van de HOV-baan wanneer het tramnetwerk betrouwbaar blijft en er sprake is van een betrouwbare dienstregeling.
Bij de afweging wordt ook verkeersveiligheid als criterium gebruikt.



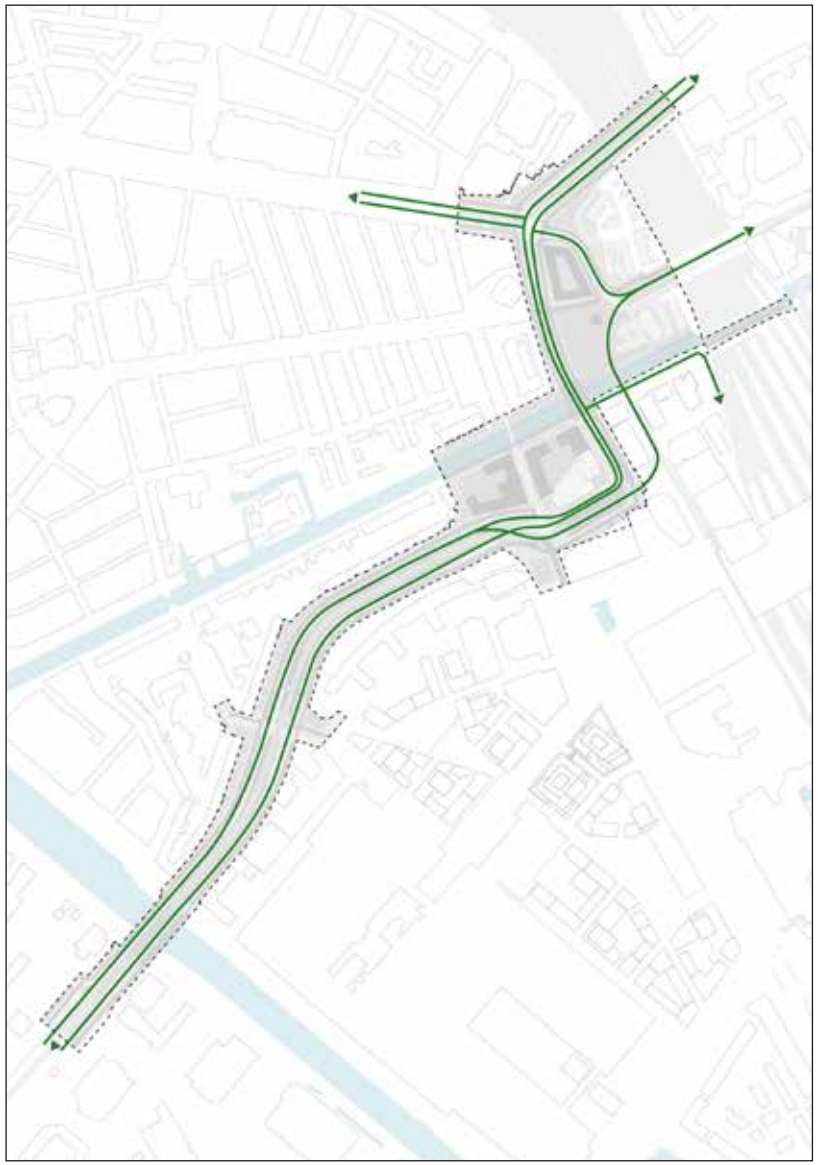
VERKLARING

- Tramlijn
- Buslijn
- Halte tram
- Halte bus

Openbaar vervoer.

Nood- en hulpdiensten

De route Graadt van Roggenweg – Kanonstraat behoort tot de hoofdroutes van de hulpdiensten. Naast leefbaarheid is ook robuustheid van de route belangrijk. Dit betekent concreet dat nood- en hulpdiensten bij congestie de stadsstraat moeten kunnen passeren, dat langsparkeren geen extra congestie mag veroorzaken en dat afslaand bestemmingsverkeer binnen het plangebied eigen opstelvakken krijgt (waar ruimtelijk mogelijk en verkeerskundig noodzakelijk). Op de Graadt van Roggenweg en de Kanonstraat komt, waar mogelijk, 1 rijstrook per richting. Om de doorgang in geval van calamiteiten (bijvoorbeeld een pechgeval) te optimaliseren, zijn verschillende oplossingen denkbaar, om een calamiteit op de weg te kunnen passeren. Deze oplossingen zijn uitgewerkt in het Functioneel Ontwerp.
Daarnaast kan door het toepassen van dynamisch verkeersmanagement de route van onverhoopt opstropend verkeer worden vrijgemaakt. Vaak is het in geval van calamiteiten voor nood- en hulpdiensten ook mogelijk om gebruik te maken van alternatieve routes, zoals de HOV-baan.



VERKLARING

Route hulpdiensten

Nood- en hulpdiensten.

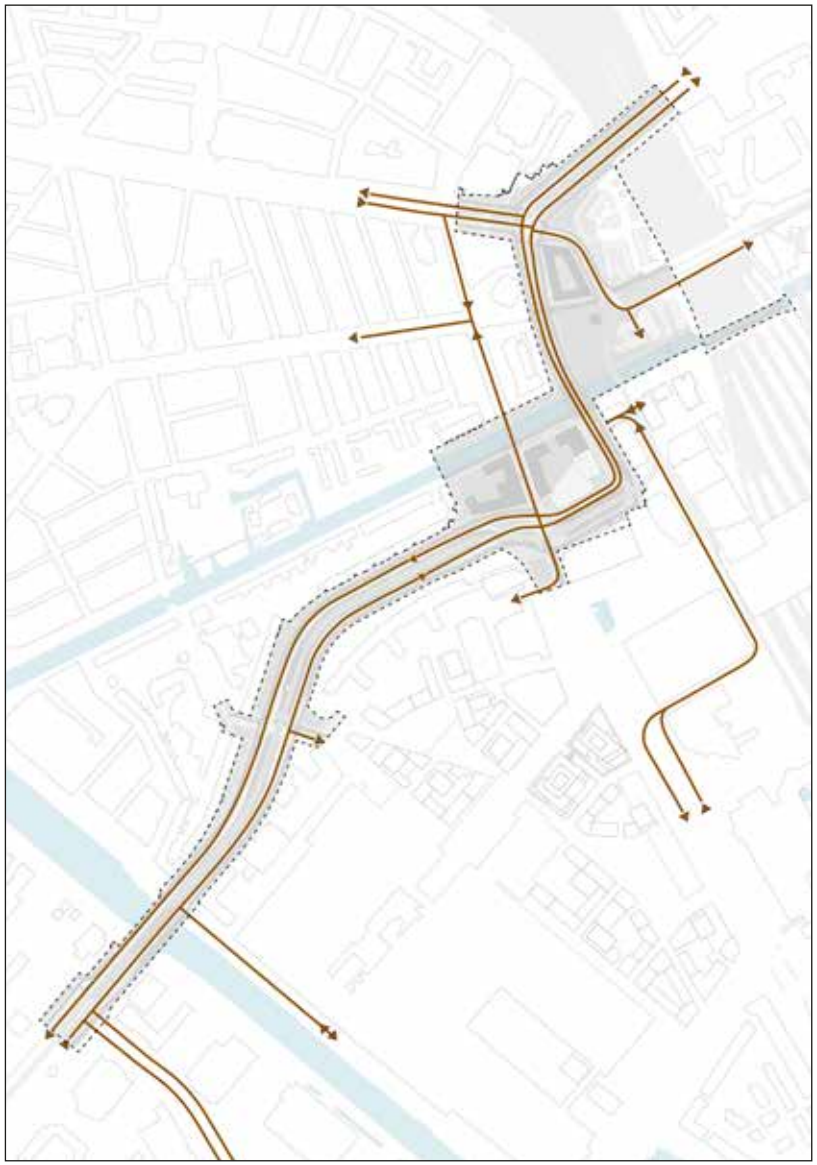
Goederenvervoer

De route Graadt van Roggenweg - Kanonstraat - Daalsetunnel maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer. Bij voorzieningen, zoals winkels en kantoren bij nieuwe gebouwen wordt ruimte gereserveerd voor laden en lossen in de parkeerstrook of, als het niet anders kan, op het trottoir.

Verkeersveiligheid

Alle verkeerssituaties, inclusief oversteken, moeten voldoen aan 'duurzaam veilig'. De gedachte bij duurzaam veilig is dat binnen het verkeerssysteem de mens de maat der dingen is. Het ontwerp voorziet in een rustige, logische en veilige verkeerssituatie en verkeersbeeld voor alle groepen verkeersdeelnemers. Voor verkeersveiligheid van tram, bus en auto moet rekening worden gehouden met mate van verblinding, afstand tussen rijbanen, coulissewerking door bomen en het aantal conflictpunten tussen bus en auto.
Bij de oversteken wordt zorgvuldig gekeken naar oversteekzicht en oversteeklengte.
Om oversteken bij rood licht te voorkomen wordt gezocht naar een balans tussen de cyclustijden van de verkeerlichten die gelden voor alle verkeersdeelnemers (volgens de principes voor de A-zone).
De oversteken moeten ook veilig zijn als de verkeerslichten uit zijn (late avond en nacht of in geval van calamiteiten). Daarom moeten oversteekplekken:

- voldoende lang zijn om met een fiets over te steken (minimaal 3 meter, bij voorkeur 3,5 meter);
- lang en breed genoeg zijn om een verwacht aantal fietsers en voetgangers op te vangen als zij niet meteen kunnen oversteken.



Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer.

Doorstroming

Er moet voldoende doorstroom zijn voor het openbaar vervoer en het autoverkeer, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen. De mate van verkeersafwikkeling moet passen binnen het gemeentelijk verkeersbeleid. Hierbij is 2x1 rijstrook voor autoverkeer op de Graadt van Roggenweg en het Westplein het uitgangspunt. De analyse van de doorstroming is gedaan met een capaciteitsanalyse. Daarbij is voor de toekomstige situatie (tot 2030) gekeken of de weg tijdens de ochtendspits het verwachte autoverkeer kan verwerken waarbij zo veel mogelijk rekening is gehouden met nieuwe ontwikkelingen en het autoverkeer die deze aantrekken.
Om de doorstroming op de stadsstraat te beoordelen is een dynamische modelsimulatie voor de ochtendspits uitgevoerd. Een dynamisch verkeersmodel geeft goed inzicht in de te verwachten verkeersafwikkeling na de herinrichting van het Westplein en de Graadt van Roggenweg.

Als input hebben gediend de te verwachten ochtendspitsintensiteiten per uur die horen bij een etmaalintensiteit van 17.000 respectievelijk 15.000 motorvoertuigen. Zie bijlage 6 voor de resultaten. Daarnaast zijn de verkeerslichtenregelingen geprogrammeerd als ware het voor de toekomstige situatie op straat. Hierin is dus bijvoorbeeld rekening gehouden met de effecten van absolute tramprioriteit.



Links:
Foto HOV-viaduct.

Dynamisch verkeersmanagement

De herinrichting van het Westplein en de Graadt van Roggenweg tot een weg met tweemaal één rijstrook leidt ertoe dat het verkeerssysteem kwetsbaarder wordt voor onregelmatigheden in de verkeersafwikkeling.
Een systeem van dynamisch verkeersmanagement (DVM) kan ervoor zorgen dat deze onregelmatigheden vroegtijdig worden onderkend. Vervolgens wordt de afstelling van verkeerslichten op de route dynamisch en actueel aangepast met als doel:

- Een beheersbare afwikkeling van het autoverkeer op de route.
- Betrouwbare reistijden voor het openbaar vervoer.
- Een goede oversteekbaarheid van de route voor langzaam verkeer.

DVM moet zo een belangrijke bijdrage leveren aan een robuust functionerend verkeerssysteem.

Met DVM wordt de verkeersafwikkeling continue gemonitord: dreigt er ongewenste filevorming van het autoverkeer, waardoor de doorstroming van het openbaar vervoer dreigt te verslechteren? Of moeten fietsers en voetgangers te lang wachten om over te steken? Of melden op de route zich nood-en hulpdiensten aan?
Dan worden op basis van van te voren afgesproken grenswaarden en omstandigheden (lengte van de file, ongewenste locaties van de file, lengte van de wachttijden) maatregelen in de verkeerslichten genomen. Doel is het ontstaan van knelpunten vroegtijdig te onderkennen en zo elegant mogelijk uit te stellen en misschien zelfs te voorkomen.

Maatregelen om het ontstaan van knelpunten te voorkomen zijn bijvoorbeeld:

- Het geven van meer groentijd om de uitstroom van autoverkeer (tijdelijk) te vergroten.
- Het geven van minder groentijd om de toevoer van autoverkeer (tijdelijk) te verminderen.

Hoe kan het in praktijk werken, een voorbeeld:
Op de Graadt van Roggenweg wordt, stad-ingaand, het ontstaan van een file geconstateerd tussen de kruising met de Koningsbergerstraat en de

Croeselaan. Hierdoor komt een betrouwbare afwikkeling van het busverkeer in gevaar. Er zijn dan twee situaties denkbaar:

- Er is reserve capaciteit aanwezig, zowel op de Kanonstraat richting Vleutenseweg als in de Daalsetunnel richting Paardenveld. Een goede oversteekbaarheid van langzaam verkeer komt niet in gevaar. Maatregel: door meer groen te geven bij het Paardenveld wordt de uitstroom richting Paardenveld tijdelijk verhoogd.
- Er is geen reserve capaciteit aanwezig: door minder groen te geven bij de verkeerslichten Koningsbergerstraat en/of bij de verkeerslichten Weg der Verenigde Naties / Overste den Oudenlaan wordt de toevoer van verkeer verminderd.

4.2 Uitgangspunten plandeel Leidse Rijn

In deze paragraaf worden de eisen beschreven van de Leidse Rijn en de omliggende openbare ruimte. Het betreft de ruimtelijke eisen. In de periode van 2020 - 2022 wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin onderwerpen zoals het ligplaatsenbeleid, de doorvaarttijden, roeien, zwemmen, handhaving op het water, etc. een plek krijgen.

Leidse Rijn

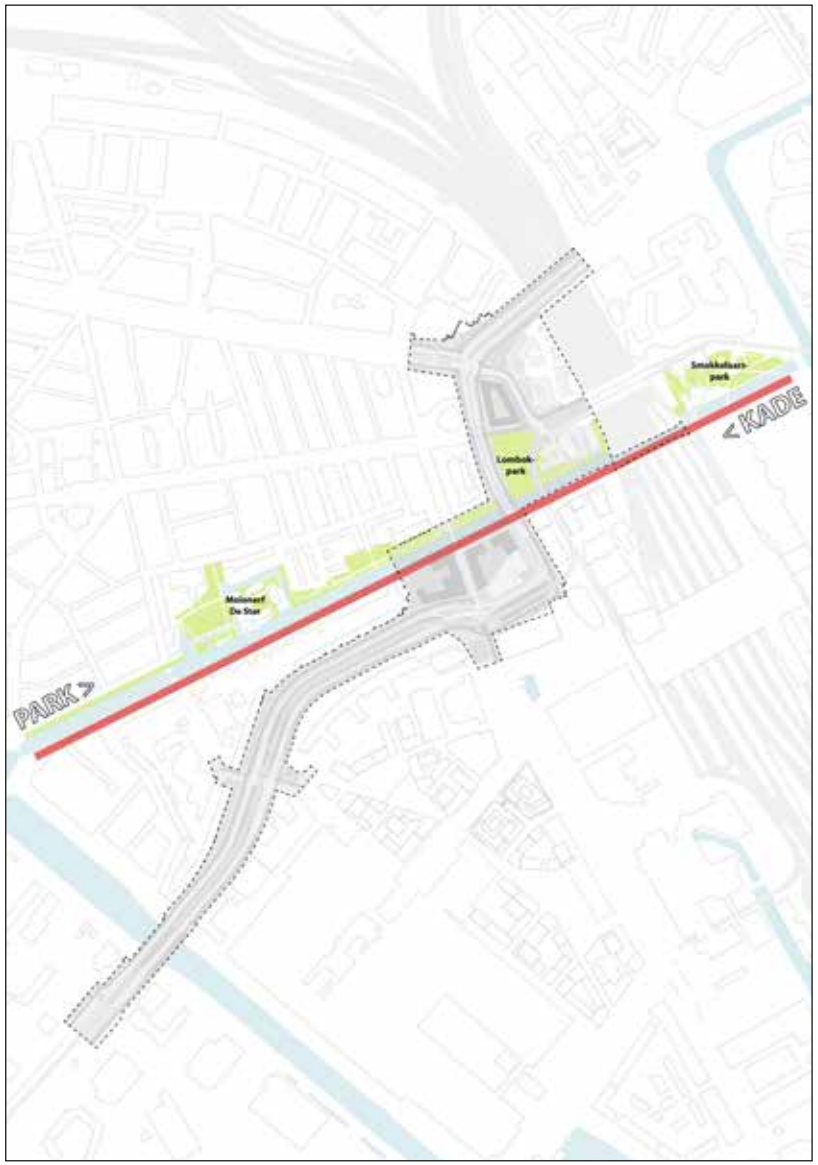
Voor de reconstructie van de Leidse Rijn gelden een aantal randvoorwaarden die de herkenbaarheid van deze bijzondere structuur vergroten. Deze randvoorwaarden zijn afgestemd op de planvorming aan het Smakkelaarsveld, zodat de Leidse Rijn aan zowel de oostzijde als de westzijde van de sporen als doorgaande lange lijn herkenbaar wordt. Om zoveel mogelijk continuïteit in de vormgeving van de Leidse Rijn te realiseren, gelden vier randvoorwaarden:

1. Waterlijn

De waterlijn wordt zoveel als mogelijk continu zonder versmallingen of knikken, zodat de Leidse Rijn zijn oorspronkelijke stoere uitstraling krijgt.

2. Asymmetrisch profiel

De Leidse Rijn krijgt een asymmetrisch profiel met aan één kant een groene oever en aan de andere kant een kade.



Asymmetrie van de Leidse Rijn.

De noordzijde van de Leidse Rijn (Lombokzijde) is de parkzijde. De Leidse Rijn krijgt hier een natuurvriendelijke oever. Mensen en dieren kunnen dicht bij het water komen en er zijn verblijfsplekken aan de waterkant zoals het nieuwe Lombokpark. De vorm van deze oever kan variëren in de verschillende deelgebieden.
De zuidzijde (Leidseweg) van de Leidse Rijn wordt vormgegeven als een kade. Aan deze zijde ligt een doorgaande fietsroute en wandelroute. Deze fietsroute langs de Leidse Rijn is een doorfietsroute die de binnenstad verbindt met de wijk Leidsche Rijn.

Op delen van de route is er ook gemotoriseerd bestemmingsverkeer. Om het profiel langs de Leidse Rijn zoveel mogelijk continuïteit te geven, komt de fietsroute overal parallel aan het water te liggen en de primaire voetgangersroute steeds dicht langs de bebouwing. Waar mogelijk, komt er daarnaast ook ruimte voor voetgangers aan de waterkant. Het is wenselijk om voorzieningen te maken om bootjes kort aan te meren.

Aan de lage groene oever (Lombok) gaat het om kleine bootjes, zoals kano's. Aan de kadezijde (Leidseweg) is ook het aanmeren van een sloep of rondvaartboot wenselijk. Deze voorzieningen zijn bedoeld voor in- en uitstappen, en niet als vaste ligplek.

3. Groenstructuur Leidse Rijn

De Leidse Rijn maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur en functioneert straks als ecologische verbinding voor watergebonden dieren en als vliegroute voor vleermuizen. In aansluiting op het asymmetrische profiel, komt aan de parkzijde (Lombokzijde) van de Leidse Rijn veel groen. Bestaande bomen worden aangevuld met diverse los geplaatste nieuwe bomen in verschillende soorten en maten. De inrichting is gericht op verblijf, op het beleven van het water van de Leidse Rijn, op voetgangers en op het versterken van natuurwaarden.

De parkachtige oever wordt ingericht met natuurvriendelijke oevers. Er wordt, zoveel als mogelijk, inheemse beplanting gebruikt en er worden kansen geschapen voor plantensoorten van de Utrechtse soortenlijst. Omdat het zicht op het water een belangrijke kwaliteit is, wordt (behalve bomen) geen hoge beplanting toegepast.

De oevervegetatie biedt kansen voor rietvogels en voor zoogdieren als egels en vleermuizen. Barrières voor dieren langs de noordoever van de Leidse Rijn, zoals bruggen, worden zoveel als mogelijk verzacht of opgeheven, bijvoorbeeld door middel van faunapassages en fauna-uittreedpassages.





Links:
Foto parkzijde van de Leidse Rijn.

Rechts:
Foto Molen de Ster

Uitgangspunt is dat geen extra verlichting wordt aangebracht binnen de groenstructuur en dat noodzakelijke verlichting zo veel als mogelijk natuurvriendelijk wordt uitgevoerd. Dit geldt ook voor de bruggen over de Leidse Rijn en voor de Van Sijpesteijntunnel.
Deze groenstructuur wordt zo min mogelijk onderbroken door verharding. Voetpaden kunnen (deels) halfverhard zijn.

Aan de kade-zijde van de Leidse Rijn in het stationsgebied wordt de rooilijn terugliggend en komt plaatselijk ruimte voor de inpassing van bestaande en nieuwe bomen en groenvakken met lage beplanting. Ook het groen in de binnentuinen draagt bij aan de groenstructuur. Bomen worden niet in rijen geplant, maar los geplaatst. Hierdoor wordt de ruimtelijke structuur ondersteund doordat enerzijds samenhang ontstaat tussen beide zijden van het water en anderzijds doordat contrast ontstaat met de laanstructuur in de stadsstraat. Bij de detaillering van de kademuren wordt ingespeeld op de vestigingsmogelijkheden voor muurplanten van de Utrechtse soortenlijst.

4. Materiaalgebruik

De inrichting van de kadezijde wordt zo continu mogelijk door de toepassing van de volgende materialen:

- Gemetselde kade met natuurstenen deksloof.
- Kalkhoudende mortel toepassen in de nieuwe kademuren om muurvegetatie te stimuleren.
- Hekwerk (verbeterde remake van kenmerkend bestaand hekwerk). Het hekwerk langs de kade wordt bij de eventuele onderdoorgang Kanonstraat en bij de Van Sijpesteijntunnel zoveel mogelijk gecontinueerd, eventueel in aangepaste vorm ter hoogte van de waterkering.
- Verharding van rood asfalt gecombineerd met gebakken klinkers (bruinrood).
- Verlichting met traditionele lichtmasten (conform bestaand).





Referentiebeelden oeverbeplanting en inrichtingsmaterialen Leidse Rijn.



Boven:
Deelgebied Van Sijpesteijntunnel.

Onder::
Deelgebied Van Sijpesteijnkade.

Van Sijpesteijntunnel

De Van Sijpesteijntunnel vormt een versmalling in de loop van de Leidse Rijn. De waterbreedte aan weerszijden van de tunnel wordt circa 17 meter. In de tunnel is het water nu 3,9 meter breed.
Om de mogelijkheden voor varen te vergroten, is het wenselijk om het water te verbreden tot 6 meter, zodat alle bestaande Utrechtse rondvaartboten de tunnel kunnen passeren. Bij een waterbreedte van 5 meter is de tunnel bevaarbaar voor de bestaande smalle rondvaartboten, voor sloepen en kano's. Als het water in de tunnel breder is en een meer continue loop krijgt, wordt de ruimtelijke kwaliteit vergroot, omdat het water meer beleefbaar wordt.
In samenwerking met ProRail, de eigenaar van de tunnel, wordt de verbreding van het water in de tunnel technisch verder uitgewerkt.

Deze tunnel is onderdeel van de doorfietsroute langs de Leidse Rijn en verbindt onder andere de wijk Leidsche Rijn met de binnenstad. Het is ook een belangrijke voetgangersverbinding tussen het oostelijke en westelijke deel van het stationsgebied. Om de groei van het aantal voetgangers en fietsers te faciliteren is het wenselijk om het bestaande fietspad van bijna 4 meter te verbreden tot 4,5 meter (conform standaard-eisen en conform het huidige fietspad Vredenburg) en een nieuw voetpad te realiseren van minimaal 3 meter breed (standaard-eis).
In de bestaande situatie is er een smal voetpad aan de waterkant dat niet veel wordt gebruikt. Het bestaande brede voetpad verloopt in breedte van van 3 tot 7,5 meter. Gemiddeld is het voetpad circa 4 meter breed.

Om de ruimtelijke kwaliteit van de tunnel te vergroten en de stedelijke groenstructuur te versterken is het wenselijk een groene wand aan de waterkant toe te voegen. Een dergelijke wand is circa 0,5 meter diep.
Wanneer al deze wensen en eisen worden opgeteld, is de bestaande tunnel te smal. In het Functioneel Ontwerp (hoofdstuk 8) wordt een beargumenteerde keuze gemaakt.

Locatie-specifieke eisen Van Sijpesteijntunnel:

- Water minimaal 5 meter breed (wens 6 meter).
- Fietspad aan waterkant (doorfietsroute).
- Voetpad minimaal 3,0 meter breed (wens 4 meter zoals in huidige situatie).
- Groene invulling langs waterwand 0,5 meter breed.

Van Sijpesteijnkade

De Van Sijpesteijnkade (van spoor tot Kanonstraat) wordt ingericht voor langzaam verkeer. Grote stromen voetgangers en fietsers (doorfietsroute) passeren op de route langs de Leidse Rijn. Daarnaast wordt de Van Sijpesteijnkade steeds meer een bestemming vanwege de nieuwbouw van woningen en kantoren in de Westflank Noord. Er is een NS-stalling Noordertunnel en er zijn fietsenstallingen voor personeel en bewoners in de Westflank Noord. Een voetgangersbrug naar Park Plaza en De Stek over de Leidse Rijn gaat aanlanden aan op de Van Sijpesteijnkade.
Er komt een voetgangersroute (trap) naar het Forum.
Incidenteel komt er op de Van Sijpesteijnkade ook gemotoriseerd verkeer. Bij calamiteiten kunnen nooddiensten de sporen bereiken ter hoogte van de Noordertunnel. Daarnaast vindt afvalinzameling plaats voor de woningen in de Westflank Noord en is de Van Sijpesteijnkade nodig om een aantal technische ruimten te bereiken.
De twee bestaande lindebomen worden zorgvuldig ingepast. Daarnaast wordt de groenstructuur aangevuld met groenvakken met lage beplanting en zo mogelijk nieuwe, los geplaatste bomen of boomgroepen.

Locatie-specifieke eisen Van Sijpesteijnkade:

- Bestaande bomen inpassen en aanvullen met los geplaatste bomen of boomgroepen in vakken met vaste planten.
- Inpassen aanlanding voetgangersbrug.
- Trottoir aan gevelzijde en fietspad aan waterkant (doorfietsroute).
- In-/uitvoegstroken voor fietsverkeer van en naar de NS-fietsenstalling, Stadskantoor en woningen en kantoren in de Westflank Noord.
- Doorrijhoogte HOV-viaduct minimaal 4,20 meter voor calamiteitenverkeer.
- Bereikbaar voor voertuigen ten behoeve van afvalinzameling en onderhoud van technische ruimtes Westflank Noord.



Verlengde Van Sijpesteijnkade

De kade tussen de Kanonstraat en de Damstraat (ter hoogte van het Hotelblok) wordt ingericht voor langzaam verkeer. Incidenteel komt er op de Verlengde Van Sijpesteijnkade ook gemotoriseerd verkeer voor de afvalinzameling van de woningen in de Westflank Noord en de bereikbaarheid van een aantal technische ruimtes.
In het nieuwe bouwblok(Hotelblok) komt uitbreiding van het NH Hotel en kleinschalige bedrijvigheid. Door de groene binnentuin loopt een openbare route voor voetgangers die 's avonds wordt afgesloten.

Locatie-specifieke eisen Verlengde Van Sijpesteijnkade:

- Toevoegen van los geplaatste bomen of boomgroepen in vakken met lage beplanting.
- Trottoir aan gevelzijde en fietspad aan waterkant (doorfietsroute). In het geval van een ongelijkvloerse kruising met de (Verlengde) Kanonstraat, is er zowel een doorgaand fietspad en voetpad onderlangs, als fietspaden en voetpaden voor afslaand verkeer.
- Mogelijkheid voor een klein gevelterras aan de Verlengde Van Sijpesteijnkade en/of Verlengde Kanonstraat ten behoeve van het NH Hotel.
- Bereikbaar voor voertuigen ten behoeve van afvalinzameling en onderhoud van technische ruimtes Westflank Noord.

Verlengde Leidseweg

Het profiel van de bestaande Leidseweg wordt zoveel als mogelijk gecontinueerd tot aan de Damstraatbrug, inclusief langsparkeervakken aan de gevelzijde. De Verlengde Leidseweg wordt ingericht voor langzaam verkeer en auto-bestemmingsverkeer in één richting (vanaf Damstraatbrug richting Koningsbergerstraat). In het nieuwe bouwblok (Leidseblok) komen woningen. De groene binnentuin grenst aan de straat en wordt omheind, maar wordt overdag openbaar toegankelijk.

Locatie-specifieke eisen Verlengde Leidseweg:

- Profiel conform bestaande Leidseweg.
- Mogelijkheid voor een gevelterras op de hoek van het Leidseblok.



Boven:
Deelgebied Verlengde Van Sijpesteijnkade.

Onder:
Deelgebied Verlengde Leidseweg.

Rechts:
Verlengde Leidseweg.



Lombokpark

Het parkontwerp wordt in een later planstadium met betrokkenen uit de omgeving uitgewerkt. Op dit moment worden alleen de randvoorwaarden vastgelegd waaraan het parkontwerp moet voldoen.

Identiteit

Het Lombokpark wordt een groene verblijfsplek aan de waterkant van de Leidse Rijn. De oriëntatie op de Leidse Rijn geeft het parkje kwaliteit.
Het Lombokpark wordt een rustpunt in een drukke omgeving. Het wordt zowel een wijkparkje voor Lombok als een hoog-stedelijke groene ruimte aan de rand van het centrum. Het groene plekje wordt omgeven door drukke routes: bussen en trams op het aangrenzende HOV-viaduct, vooral auto's op de Kanonstraat en langzaam verkeer op de Verlengde Kanaalstraat en aan de overzijde van de Leidse Rijn.
In het park komt een parkpaviljoen met kleinschalige horeca dat bijdraagt aan de levendigheid en sociale veiligheid.

Water

De aanwezigheid van het water van de Leidse Rijn is een belangrijke kwaliteit. Aan de waterkant komt een prettige groene verblijfsplek waar je met de voeten in het water kunt zitten of op een kano kunt stappen. Ook wordt het water letterlijk of figuurlijk het park ingetrokken. Dat kan door een inham te maken en daarmee de waterlijn te verlengen, maar water kan ook deel uitmaken van het parkontwerp in de vorm van een waterspeelplaats of een stroompje. Het geluid van vallend water kan de aandacht trekken in plaats van het verkeerslawaai.

Boven:
Deelgebied Lombokpark.

Links:
Referentiebeeld Lombokpark.

Rechts:
Referentiebeeld Lombokpark.





Routing en parkprogramma

Er komen geen fietsroutes door het park. Wandelroutes vanuit de omgeving sluiten goed aan op de voetpaden door het parkje. In het parkje wandel je langs grote vakken met diverse soorten beplanting. Ook onder het HOV-viaduct door loopt een aantrekkelijke route die het park met de voetgangersbrug van de Sijpesteijnkade verbindt.

Het park is vooral om te verblijven aan het water en in het groen. Er is ruimte voor mensen van alle leeftijden. Er komt veel zitgelegenheid op de plekken waar veel sociale controle is. Er komt een watertappunt in het park. Gezien de beperkte ruimte en de te verwachten hoge gebruiksdruk, wordt niet gekozen voor functies of objecten die alleen door één bepaalde groep of op één bepaalde manier kunnen worden gebruikt. Zo komt er geen ruimte voor hondenvoorzieningen in het park. Voor kinderen en sporters worden aanleidingen gerealiseerd voor sport en spel, zoals hoogteverschillen. Grote evenementen passen niet op deze kwetsbare groene locatie. Voor bijvoorbeeld een markt is de nabijgelegen Kanaalstraat of het Moskeeplein meer geschikt.

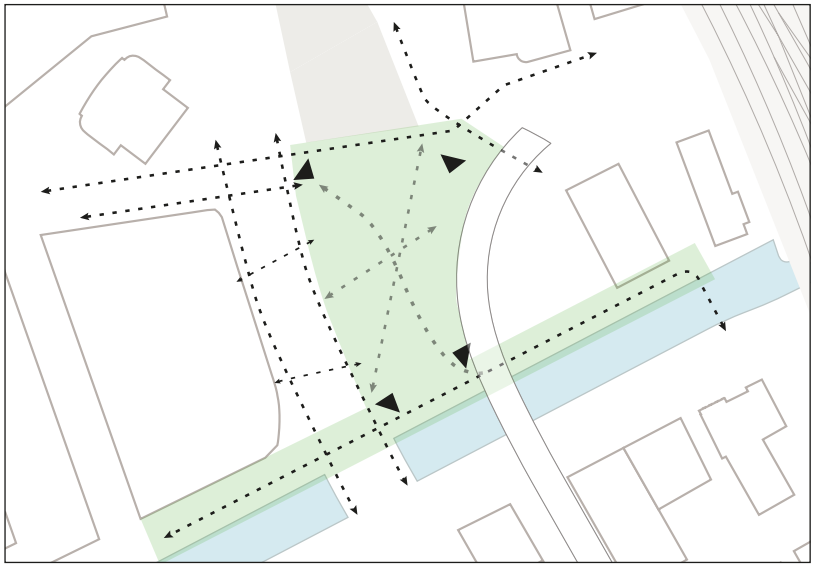
Groenstructuur

Het park wordt een groen rustpunt in de wijk. Het park bestaat voor meer dan tweederde uit groen of water. In het Lombokpark, bestaat de groenstructuur, net als langs de oever van de Leidse Rijn uit los geplaatste bomen en boomgroepen.

De groenstructuur van de Kanonstraat loopt door langs het Lombokpark. Het parkje grenst aan de Kanonstraat, maar krijgt een eigen karakter.

De boomstructuur van de Kanaalstraat wordt in principe doorgezet ter hoogte van het Lombokpark. De wijze waarop de bomen worden ingepast, is onderdeel van de ontwerpopgave in de vervolgfase en hangt samen met de beoogde hoogteverschillen in het park.

Het groen in het Lombokpark heeft vooral een functie voor mensen, want de verwachte gebruiksdruk is groot. Vanzelfsprekend wordt bij de beplantingskeuze en de vormgeving, ook de ecologische waarde vergroot en wordt de waterbergende capaciteit van het groen zo goed mogelijk benut.





Links:
Routing Lombokpark.

Rechts:
Groenstructuur Lombokpark.

Reliëf

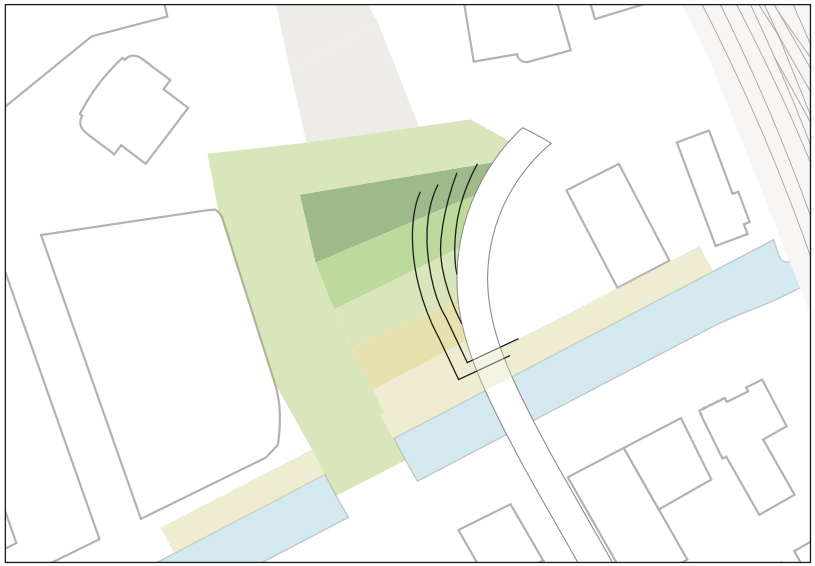
Het hoogteverschil tussen het water van de Leidse Rijn en de Verlengde Kanaalstraat wordt circa 1,5 meter. Dit hoogteverschil wordt in het park-ontwerp benadrukt zodat het de oriëntatie op de Leidse Rijn versterkt. Het hoogteverschil wordt landschappelijk opgelost en kan worden benadrukt door aan de zijde van de Verlengde Kanaalstraat het park op te hogen ten opzichte van de omgeving.

Ook het hoogteverschil van het park met de HOV-baan is aanleiding om reliëf tot een ontwerpthema te maken. Hier kan een aangename verblijfsplek worden gemaakt die landschappelijk is vormgegeven. Deze verblijfsplek wordt goed georiënteerd op de middagzon.

Vormgeving van het reliëf in het park is aanknopingspunt voor de vorm-geving van de overgangen van het park naar alle randen. Met name de overgangen naar de drukke Kanonstraat en HOV-baan vragen om specifieke oplossingen waarbij het rijdende verkeer minder dominant in het park is.

Paviljoen

In het park is plek voor een parkpaviljoen; een kleine en laagdrempelige horecagelegenheid met een terras in het park. Het paviljoen is onderdeel van het parkontwerp en wordt landschappelijk geïntegreerd in de hoogte-verschillen. Vanwege de benodigde logistiek ligt het paviljoen dicht bij de Verlengde Kanaalstraat. Om de waterkant zoveel mogelijk te benutten voor verblijf, is hier geen ruimte voor bebouwing of horecaterras. Fietsparke-ren voor zowel bezoekers van het park als voor het paviljoen wordt in de aangrenzende nieuwe bebouwing (Parkblok) inpandig opgelost, omdat het faciliteren van fietsparkeren in de openbare ruimte waarschijnlijk zal leiden tot een situatie waarin bezoekers van het station de fietsparkeerplaatsen bezetten. Het stallings-beheerregime vraagt nadere uitwerking. Een eventu-ele openbare toiletvoorziening voor bezoekers van het park, dient ingepast te worden in de bebouwing (paviljoen of in het parkblok in combinatie met de openbare fietsenstalling).





Links:
Reliëf Lombokpark.

Rechts:
Zoekgebied paviljoen.

Eisen aan het parkontwerp

- Het park wordt grotendeels groen en krijgt een losse boomstructuur.
- Er komen meerdere wandelroutes in het park waaronder een route van Kanaalstraat tot Van Sijpesteijnbrug.
- Er komt een verblijfsplek aan het water van de Leidse Rijn en water is een inrichtingsthema voor het park.
- Het hoogteverschil tussen Parkblok en Leidse Rijn wordt in het parkontwerp benadrukt zodat het de oriëntatie op de Leidse Rijn versterkt.
- Het hoogteverschil van het park met de HOV-baan wordt benut om een verblijfsplek te maken en het parkpaviljoen landschappelijk te integreren.
- De overgangen naar de drukke Kanonstraat en HOV-baan worden zo vorm gegeven dat het passerende verkeer minder dominant in het park is.

Eisen aan architectuur

Het parkpaviljoen moet voldoen aan een aantal stedenbouwkundige en architectonische randvoorwaarden:

- Het parkpaviljoen vormt een integraal onderdeel van het parkontwerp.
- Het parkpaviljoen ligt aan de zijde van het HOV-viaduct.
- Het parkpaviljoen heeft een open en transparante uitstraling (vrijstaand) of is geïntegreerd in het parkreliëf.
- Het parkpaviljoen heeft een maximale footprint / vloeroppervlakte van 150 m2 BVO.
- De bebouwing wordt maximaal 2 lagen hoog.
- Het dak wordt voorzien van een groen dak.
- Vormgeving van het terras is onderdeel van het ruimtelijk concept voor paviljoen en park. Het terras is ondergeschikt aan het park en is niet afgebakend met terrasschermen. Het paviljoen wordt zo vorm gegeven dat het windklimaat op het terras goed is en geen losse windschermen nodig zijn. Ook zonnewering is onderdeel van het ruimtelijk concept.
- Bergruimte voor bijvoorbeeld afval en voorraad wordt binnen de bebouwing opgelost of in een afgeschermde buitenruimte die wordt opgenomen in het bouwvolume en onderdeel is van de architectuur. Containers en dergelijke buiten het bouwvolume zijn niet toegestaan.
- Bereikbaarheid voor expeditie en afvalinzameling wordt uitgewerkt in de VO fase. Dit vindt zo mogelijk plaats vanaf de Kanonstraat. Als dit niet mogelijk is, kan expeditieverkeer via de Nieuwe Hagelstraat of via het fietspad Verlengde Kanaalstraat.





Referentiebeelden parkpaviljoen en hoogteverschillen.



Boven:
Deelgebied Noordoever Leidse Rijn, Park Plaza en de Stek.

Onder:
Deelgebied Verlengde Damstraat.

Noordoever Leidse Rijn, Park Plaza en de Stek

Langs de toekomstige Leidse Rijn, aan de zijde van Lombok staan een aantal bestaande gebouwen. In de omgeving van de Damstraat gaat het om bestaande woningen, een winkel en horeca op de hoek van de Damstraat. Aan de spoorzijde ligt het Park Plaza hotel en De Stek. Deze bestaande gebouwen komen langs het water en de groene oever van de Leidse Rijn te staan. De gebouwen zijn ook in de nieuwe situatie goed bereikbaar voor voetgangers en voor nooddiensten. Parkeren voor auto's en fiets kan worden verplaatst, maar blijft mogelijk in de omgeving. Ook de bestaande terrassen worden ingepast in de nieuwe situatie. De aanwezige vlaggen - of een alternatief - die de entree van het winkelgebied Lombok markeren worden in overleg met de winkeliersvereniging ingepast in het ontwerp.
Langs de Leidse Rijn komt een voetgangersroute door het groen die de bestaande route voor langzaam verkeer vanaf het Molenerf, via het Lombokplein verbindt met de nieuwe Van Sijpesteijnbrug. De ruimte wordt groen ingericht, met lage beplanting en los geplaatste bomen. De sociale veiligheid is gebaat bij voldoende doorzicht.

Locatie-specifieke eisen Noordoever Leidse Rijn en omgeving Park Plaza en De Stek:

- Bestaande functies blijven bereikbaar voor voetgangers, nooddiensten en expeditie. Bereikbaarheid per fiets en auto kan worden aangepast. Parkeren blijft mogelijk in de directe omgeving.
- Wens om bestaand terras Park Plaza zo mogelijk uit te breiden.
- Voetpad van Molenerf naar Van Sijpesteijnbrug.
- Groene oever Leidse Rijn en groene inrichting rondom de gebouwen.

Verlengde Damstraat

Planvorming voor de Verlengde Damstraat wordt afgestemd op planvorming Damstraat (project Visie Kanaalstraat), zodat de profielen zo goed als mogelijk op elkaar aan sluiten. De rooilijnen van de bestaande Damstraat worden voortgezet in de Verlengde Damstraat tot aan de Graadt van Roggenweg. De Verlengde Damstraat vormt de ontsluiting vanaf de Graadt van Roggenweg richting Lombok en krijgt éénrichtingsverkeer in de richting van de Kanaalstraat, net als de huidige Damstraat. Voor fietsers wordt de route beschikbaar in twee richtingen. De profiel-indeling wordt verbeterd ten opzichte van de profilering van de huidige Damstraat; de rijbaan wordt breder, zodat fietsverkeer in twee richtingen beter mogelijk is.
Wellicht komt er een klein gevelterras voor het Hotelblok en op de hoek van het Leidseblok. Er komen een aantal parkeerplaatsen.
Ook worden straatbomen toegevoegd. Het ontwerp houdt rekening met een mogelijke ontsluiting voor een auto-parkeergarage onder het Hotelblok of Leidseblok in de Verlengde Damstraat.

Locatie-specifieke eisen Verlengde Damstraat:

- Straatbomen.
- Trottoirs aan weerszijden.
- Mogelijkheid voor een klein gevelterras aan de Verlengde Damstraat ten behoeve van horeca in het Hotelblok en op de hoek van het Leidseblok.
- Eénrichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets.
- Parkeren langs de rijbaan. Het totale aantal parkeerplaatsen op de Kanonstraat, Verlengde Damstraat en de Leidseweg is gelijk aan het totaal in het plangebied in de huidige situatie (exclusief de Graadt van Roggenweg). Ook het huidige aantal gehandicaptenparkeerplaatsen komt in de nieuwe situatie terug.
- Mogelijke parkeergaragetoegang naar het Hotelblok en/of Leidseblok.



Kruispunt Verlengde Damstraat – Verlengde Leidseweg

De belangrijke doorfietsroute langs de (Verlengde) Leidseweg kruist hier de Verlengde Damstraat. Het fietsstraatprofiel van de Verlengde Leidseweg gaat over naar een fietspad in tweerichtingen, de Verlengde Van Sijpesteijnkade.
De doorfietsroute heeft voorrang ten opzichte van het kruisende verkeer. Het kruisende verkeer is voor gemotoriseerd verkeer éénrichting Lombok in en fietsverkeer in tweerichtingen op een gemengd profiel.
Incidenteel komt er vanaf de Verlengde Damstraat gemotoriseerd verkeer naar de Verlengde Van Sijpesteijnkade en van de Verlengde Van Sijpesteijnkade naar de Damstraat ten behoeve van de afvalinzameling en technische ruimtes bij Westflank Noord.

Locatie-specifieke eisen Kruispunt Verlengde Damstraat – Verlengde Leidseweg:

- Voorrang voor doorfietsroute.
- Fietsstraat Verlengde Leidseweg gaat over naar tweerichtingenfietspad Verlengde Van Sijpesteijnkade.
- Kruisende richting (Verlengde Damstraat – Damstraatbrug): éénrichting auto richting Lombok, twee richtingen fiets is ondergeschikt.
- Bereikbaar voor (incidenteel) gemotoriseerd verkeer van en naar Verlengde Van Sijpesteijnkade.

Leidsepoortstraat

De Leidsepoortstraat is de ruimte tussen het woongebouw De Leidsche Poort en het nieuwe bouwblok (Leidseblok). In de huidige situatie ligt hier een route voor autoverkeer en fietsers. Deze ruimte wordt ingericht als groen voetgangersgebied.

Locatie-specifieke eisen Leidsepoortstraat:

- Toevoegen van los geplaatste bomen of boomgroepen in vakken met lage beplanting.
- Trottoir.

Boven:
Kruispunt Verlengde Damstraat – Verlengde Leidseweg.

Onder:
Deelgebied Leidsepoortstraat.



4.3 Uitgangspunten plandeel stadsstraat

Ruimtelijk gezien bestaat de stadsstraat uit de twee delen (Verlengde) Graadt van Roggenweg en (Verlengde) Kanonstraat. De stadsstraat krijgt zoveel als mogelijk een symmetrisch profiel. Opstelvakken, tramhaltes en bushaltes worden zodanig ingepast in de profielen, dat er geen grote verspringingen of abrupte overgangen ontstaan.
Bij de uitwerking van de ontwerpen voor de stadsstraat zijn de twee delen herkenbaar door verschillen in functie, maat en groenstructuur. In dit hoofdstuk worden ook de eisen voor een aantal dwarsstraten van de stadsstraat beschreven.

Sowetobrug

De inrichting Sowetobrug over het Merwedekanaal wordt zodanig dat deze goed aansluit op de nieuwe inrichting van de Graadt van Roggenweg. Dit betekent dat zowel aan de noord- als de zuidzijde van de brug een tweerichtingenfietspad komt.
Bomen, hagen en ander groen worden niet geplant op de brug.

Locatie-specifieke eisen Sowetobrug:

- Geen groen ter hoogte van de brug.
- Voetpaden, fietspaden, rijbaan en tram Graadt van Roggenweg voortzetten op de brug.

Boven:
Deelgebied Sowetobrug.

Onder:
Deelgebied Graadt van Roggenweg.

Graadt van Roggenweg

Voorheen verdeelde de Graadt van Roggenweg dit stuk stad in een kleinschalig woongedeelte (Muntkwartier Lombokzijde) en een grootschalig werkgedeelte (Jaarbeurszijde). Gezien de herontwikkeling van het Beurskwartier en de herinrichting van de Graadt van Roggenweg zal de weg in de toekomst de aangrenzende functies en buurten steeds meer gaan verbinden.

De Graadt van Roggenweg vormt de stedelijke ontsluitingsroute voor autoverkeer en verbindt de historische binnenstad via Hooggelegen met het snelwegennet (A2). Uitgangspunt voor het project is dat er alleen bestemmingsverkeer voor de nieuwe bebouwing, Beurskwartier, bestemmingen aan de Graadt van Roggenweg (kantoren en Lombok) en de binnenstad gebruik maakt van deze weg.
Uitgangspunt is dat de tram op zijn plek blijft liggen en het bestaande ballastbed ongewijzigd blijft.

De Graadt van Roggenweg is onder te verdelen in het deel voor en na de Koningsbergerstraat.
Op het gedeelte tussen Merwedekanaal en Koningsbergerstraat geldt een 50 km/u-regime. Tussen Koningsbergerstraat en Croeselaan geldt een 30 km/u-regime. Dit geeft beide delen een ander verkeersprofiel. Ondanks dit verschil wordt gestreefd naar een continue groenstructuur van Merwedekanaal tot Jaarbeursplein. Deze bestaat uit vier rijen bomen en haagblokken aan weerszijden van de trambaan. In de tuinzones langs de gevels staan kleinere bomen en sierbeplanting. Waar mogelijk worden de bestaande tuinen bij de kantoren uitgebreid, worden overgangen van openbaar naar privé verzacht en worden ook aan de andere gebouwen (gevel)tuinen toegevoegd in overleg met de betreffende eigenaren.

Het buurtparkje met speelplek tussen de Graadt van Roggenweg en de Leidseweg wordt vergroot aan de zijde van de Graadt van Roggenweg. Gezien de ligging is deze ook geschikt voor kinderen (6-12 jaar) die in de toekomst wonen in het Leidseblok.

Een doel van de herinrichting is dat de Graadt van Roggenweg minder een scheiding vormt tussen de aangrenzende functies en buurten. De herinrichting brengt meer samenhang in de ruimte. Zo mogelijk worden in de toekomst meer voetgangersoversteken toegevoegd.

Ter hoogte van de bestaande woningen aan de Graadt van Roggenweg is het gewenst om bij de portieken ruimte te maken voor halen en brengen met een taxi.

Locatie-specifieke eisen Graadt van Roggenweg:

- Vier rijen laanbomen (1e grootte).
- Hagen aan weerszijden van de tram.
- Tuinzones langs de gevels met kleinere bomen en sierbeplanting.
- Fietsklemmen aan de woningzijde (aantal en locatie nader te bepalen).
- Trambaan handhaven. Haltes inpassen aan weerzijden ter hoogte van de Koningsbergerstraat.
- Bushaltes inpassen aan weerzijden ter hoogte van Koningsbergerstraat, hiertoe wordt de bestaande bushalte (stad-uit) verplaatst.
- Voetpaden aan beide zijden.
- Vrijliggende fietspaden in twee richtingen aan beide zijden.
- Gemotoriseerd verkeer 2x1 rijstrook en 30 km/u. De overgang van 50 naar 30 km/u is ter hoogte van de Koningsbergerstraat.
- Voor de met verkeerslichten geregelde kruispunten de benodigde extra opstelvakken en afrijstroken inpassen.
- De route Graadt van Roggenweg maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnet goederenvervoer.
- De route Graad van Roggenweg is voor de nood- en hulpdiensten een hoofdroute voor de stad.
- Langsparkeerplaatsen langs rijbanen 30 km/u.
- Er moeten evenveel parkeerplaatsen langs de Graadt van Roggenweg komen als in volgens de parkeerdrukmeting uit 2016 op het drukste moment bezet is. Op het drukste moment in de week, te weten zondagmiddag zijn hier circa 90 parkeerplaatsen bezet. De gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken komen in de nieuwe situatie terug.
- Tussen de Koningsbergerstraat en de Sowetobrug kan een parallelweg komen, voor bestemmingsverkeer, parkeren en fietsverkeer (fietsstraat).





Links:
Referentiebeeld Graadt van Roggenweg.

Rechts:
Referentiebeeld Graadt van Roggenweg.



Deelgebied Verlengde Graadt van Roggenweg (Tramhalte Jaarbeursplein).

Verlengde Graadt van Roggenweg (Tramhalte Jaarbeursplein)

De Verlengde Graadt van Roggenweg vormt de noordzijde van het Jaarbeursplein, hier ligt de tramhalte Jaarbeursplein. Kenmerkend is de drukte van loopstromen van en naar het station. Daarnaast is het druk met fiets-, auto- en taxiverkeer. Op de hoek van Verlengde Graadt van Roggenweg en Verlengde Kanonstraat komt een brede (circa 5 meter) voetgangersoversteek. Het tweerichtingenfietspad van de Verlengde Kanonstraat naar het Jaarbeursplein en NS-fietsenstalling kruist hier de tram/busbaan. Deze oversteek wordt zowel voor fietsers als voor voetgangers door verkeerslichten geregeld.
Ten behoeve van het NH Hotel komt er een opstelplek voor een touringcar nabij de entree van het hotel.
Uitgangspunt is dat aan de noordzijde van het Jaarbeurspleingebouw een plek komt waar plekken voor taxi's en Kiss&Ride ten behoeve van het station worden gecombineerd met laden en lossen van het Jaarbeurspleingebouw. Het Jaarbeurspleingebouw is nog in ontwikkeling en het programma van eisen voor de openbare ruimte kan daardoor nog veranderen.

Om de alzijdigheid van het Jaarbeursplein te benadrukken en de tramhalte met de stationsomgeving te verbinden, dient de inrichting rondom het Jaarbeurspleingebouw inclusief de tramhalte aan te sluiten bij de inrichting van het Jaarbeursplein.

Net als op de Graadt van Roggenweg komen aan weerszijden van de trambaan haagblokken en bomen van de 1e grootte. De haag met bomen vormt een groene hartlijn van Merwedekanaal tot aan het Jaarbeursplein.
De boomstructuur verandert echter ter hoogte van de tramhalte omdat de Graadt van Roggenweg en het Jaarbeursplein elkaar hier raken. Vanwege de bijzondere positie van het Jaarbeursplein en het Jaarbeurspleingebouw in de stedelijke structuur, gaat de groenstructuur van het plein (los gestrooide strategisch geplaatste bomen) aan de pleinzijde boven de structuur van bomenrijen van de Graadt van Roggenweg.
De twee binnenste rijen bomen en hagen langs de tram worden doorgezet. De tuinzone langs de gevels vervalt op dit gedeelte van de Graadt van Roggenweg.

Locatie-specifieke eisen Verlengde Graadt van Roggenweg:

- Minimaal twee rijen laanbomen (1e grootte) en hagen aan weerszijden van de tram.
- Grote loopstromen faciliteren van en naar station, tram, taxi en Kiss&Ride op trottoirs met een breedte van 5 meter.
- Circa 5 meter brede voetgangers-oversteek op de hoek van Verlengde Kanonstraat met Verlengde Graadt van Roggenweg.
- Inpassen tramhalte met twee perrons (lengte 75 m en breedte 4.10 m) en twee sporen.
- Inrichting rondom Jaarbeurspleingebouw inclusief tramhaltes (o.a. verharding en groenstructuur) sluit aan bij inrichting Jaarbeursplein.
- Gemotoriseerd verkeer 2x1 rijstrook en 30 km/u, gescheiden door een niet overrijdbare rijbaanscheiding van 1.00 m, uitlopend naar 2.00 m t.b.v. de voetgangersoversteek op de hoek.
- Fietsroutes Graadt van Roggenweg doorzetten op Verlengde Graadt van Roggenweg en aansluiten op fietsroutes op de Kanonstraat en het Jaarbeursplein.
- Inpassen opstelplaats touringcar NH Hotel.
- Met verkeerslichten geregelde oversteek voor langzaam verkeer over de tram/busbaan.
- Bereikbaar maken van locatie Jaarbeurspleingebouw voor expeditieverkeer, taxi en Kiss&Ride.



Kruispunt Muntkade/Fentener van Vlissingenkade

In de huidige situatie zijn zowel de Muntkade als de Fentener van Vlissingenkade alleen aan de noord- respectievelijk zuidzijde aangesloten aan de Graadt van Roggenweg. De trambaan wordt niet doorsneden. Dit principe verandert niet.
Het basisprofiel van de Graadt van Roggenweg met dubbele bomenrijen en hagen langs de trambaan, één rijbaan voor rechtdoorgaand autoverkeer en tweerichtingenfietspaden aan weerszijde begint respectievelijk eindigt hier.

Locatie-specifieke eisen Kruispunt Muntkade/Fentener van Vlissingenkade:

- Geen oversteek trambaan.
- Geregeld kruispunt bij de Fentener van Vlissingenkade.
- Stadinwaarts autoverkeer: 1 rijstrook rechtdoor en 1 rechtsafvak.
- Staduitwaarts autoverkeer: 1 rijstrook rechtdoor en 1 rijstrook gecombineerd rechtdoor/rechtsaf.
- Vrijliggende fietspaden in twee richtingen aan beide zijden.
- Vier rijen laanbomen (1e grootte).
- Hagen aan weerszijden van de tram.

Boven:
Kruispunt Muntkade / Fentener van Vlissingenkade.

Onder:
Kruispunt Koningsbergerstraat.

Kruispunt Koningsbergerstraat

In de huidige situatie zijn op deze kruising niet alle verkeersbewegingen voor autoverkeer mogelijk. Dit verandert zodat het voor autoverkeer een volledige kruising wordt, waarbij ook linksaf slaan vanaf de Graadt Van Roggenweg en de Koningsbergerstraat mogelijk is. Dit kruispunt ontsluit Lombok, de huidige kantoren langs de Graadt Van Roggenweg en de toekomstige ontwikkeling Beurskwartier, inclusief het Galaxy-hotel (momenteel in aanbouw op voormalig P1- parkeerterrein). In dit deel van het Beurskwartier is sprake van een ontwikkeling van circa 1.500 woningen en voorzieningen. Voor de kruising betekent dit dat er op de Graadt van Roggenweg linksaf voorsorteervakken worden gerealiseerd, naast de vakken voor rechtdoor/rechtsaf. De Koningsbergerstraat krijgt geen aparte voorsorteervakken. De aansluiting vanaf voormalig P1 krijgt één vak voor verkeer in alle richtingen en één extra linksafvak.
Daarnaast is hier een oversteek voor langzaam verkeer. Vanaf de oversteekplaats zijn de tramhaltes bereikbaar. De eerste dertig meter van de Koningsbergerstraat (gezien vanaf de Graadt van Roggenweg) is in twee richtingen voor autoverkeer beschikbaar tot aan de zijstraat (tussen de bouwblokken van de Graadt van Roggenweg en de school), ter ontsluiting van de aangelegen adressen. In aansluiting op de oversteek ligt langs dit gedeelte van de Koningsbergerstraat een tweerichtingenfietspad.

Locatie-specifieke eisen kruispunt Koningsbergerstraat:

- Geregeld kruispunt; alle verkeersbewegingen mogelijk.
- Fietsoversteek in twee richtingen aan de oostzijde van het kruispunt.
- Tramhaltes bereikbaar vanaf de voetgangersoversteekplaats.
- Fietsklemmen (huidige aantal) voor de passagiers van de tram en de bus.
- Graadt van Roggenweg stadinwaarts voor autoverkeer: twee rechtdoorvakken, één linksafvak en één rechtsafvak.
- Graadt van Roggenweg staduitwaarts voor autoverkeer: één rechtdoor vak, één rechtdoor/rechtsafvak, één linksafvak.
- Koningsbergerstraat eerste deel: twee richtingen autoverkeer.
- Koningsbergstraat eerste deel: tweerichtingenfietspad aan westzijde.
- Koningsbergerstraat: geen extra voorsorteervakken.
- Voormalig P1: één vak alle richting, één extra linksafvak.



Kruispunt Croeselaan – Verlengde Damstraat

Binnen de invloedsfeer van dit kruispunt vinden veel verkeersbewegingen plaats en komen veel verkeersstromen samen. De bussen die gebruik maken van de rijweg van de Graadt van Roggenweg voegen hier in en uit op de trambaan. Ook wisselt op deze locatie de trambaan van middenligging (vanaf de Graadt van Roggenweg) naar zuidligging ten opzichte van het autoverkeer op de Verlengde Graadt van Roggenweg.
Daarnaast sluit hier de Verlengde Damstraat aan richting Lombok. Aan de zuidzijde worden via de Croeselaan zowel de ingang parkeergarage van de kantoren aan het Jaarbeursplein als het toekomstige Jaarbeurspleingebouw en de Kiss&Ride en taxistandplaats ter hoogte van het Jaarbeurspleingebouw ontsloten.
Op de Croeselaan, de Verlengde Damstraat en de parallelle straat aan de noordzijde van het Jaarbeurspleingebouw wordt fietsverkeer gemengd met autoverkeer.
Het tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Graadt van Roggenweg en de (fiets)straat aan de noordzijde van het Jaarbeurspleingebouw sluiten buiten de verkeerslichtenregeling aan op de Croeselaan. De minimale afstand van deze aansluiting tot het geregelde kruispunt is circa 12 meter.
Op de Graadt van Roggenweg (stad in) worden drie opstellen vakken aangelegd, namelijk één voor rechtdoorgaand verkeer, één voor linksafslaand verkeer richting Verlengde Damstaat en één voor rechtsafslaand verkeer richting Croeselaan. Op de verlengde Graadt van Roggenweg (stad uit) komt een gecombineerd rechtdoor/ rechtsafvak en een kort linksafvak.
Tussen de tramhalte en de stopstreep stad uit is ruimte aanwezig voor een dubbele gelede bus. De opstelruimte voor uitvoegende bussen (staduitwaarts) tussen de trambaan en de rijbaan voor autoverkeer is voldoende voor één dubbelgelede bus (minimaal 18 meter).

Locatie-specifieke eisen kruispunt Croeselaan- Verlengde Damstraat:

- Geregeld met VRI.
- Bussen voegen in en uit op trambaan.
- Trambaan wisselt van middenligging naar zuidligging.
- Tramhalte minimaal 19 meter achter stopstreep.
- Ontsluiting (Verlengde) Damstraat richting Lombok, gemengd verkeer.
- Ontsluiting via Croeselaan van ingang parkeergarage van de kantoren aan het Jaarbeursplein, het toekomstige Jaarbeurspleingebouw, de Kiss&Ride en taxistandplaats ter hoogte van het Jaarbeurspleingebouw, ontsluiting evenementenverkeer Jaarbeursplein.
- Croeselaan en parallelle straat aan de noordgevel Jaarbeursgebouw fietsstraat.
- Aansluiting fietspad/parallelle straat/Croeselaan ongeregeld: minimaal 12 meter van geregeld kruispunt.
- Graadt van Roggenweg autoverkeer: één rijstrook rechtdoor, één rechtsaf en één linksafvak.
- Verlengde Graadt van Roggenweg: gecombineerd rechtdoor/rechtsafvak, kort linksafvak.
- Minimaal 18 meter vrije opstelruimte uitvoegende bus stad uit.

Kruispunt Croeselaan - Verlengde Damstraat.



Deelgebied (Verlengde) Kanonstraat.

(Verlengde) Kanonstraat

De Verlengde Kanonstraat en de Kanonstraat zijn onderdeel van de stadsstraat en gescheiden door de Kanonstraatbrug over de Leidse Rijn. In beide delen gaat het om een drukke straat met zowel veel autoverkeer als veel langzaam verkeer, omdat de Kanonstraat een belangrijke verbinding is van het plangebied met de binnenstad en een drukke route naar het station.

De totale inrichting van de straat met bomen, groen, een middenberm, smalle rijbanen en aanliggende parkeervakken maken deze straat tot goed oversteekbare, leefbare en dynamische stadsstraat waar het vanzelfsprekend is om maximaal 30 km/u te rijden. Aan beide zijden van de Kanonstraat en Verlengde Kanonstraat ligt een tweerichtingenfietspad.

De Kanonstraat wordt een laan met twee rijen bomen en een middenberm met lage beplanting. Vanwege station gerelateerd voetgangersverkeer heeft het trottoir aan de spoorzijde van de Verlengde Kanonstraat een breedte van vijf meter.
Buiten de reguliere oversteekplaatsen is ook informeel oversteken mogelijk.

Er is de wens om, ten behoeve van het restaurant in het Hotelblok, een klein gevelterras aan de Verlengde Van Sijpesteijnkade en/of Verlengde Kanonstraat te exploiteren.

De parkeergarage Westflank Noord (onder andere het Stadskantoor) wordt bereikbaar vanaf de Verlengde Kanonstraat via een route naast het bestaande of onder het nieuwe Sijpesteijngebouw. Dit wordt ook de uitrijroute voor (expeditie)verkeer vanaf de Mineurslaan.

Ten behoeve van de functies in de gebouwen aan de (Verlengde) Kanonstraat en Westflank Noord zijn laad- en losplekken nodig voor verhuizen en voor pakketbezorgers.

De parkeervakken zijn extra breed en een deel van de middenberm is overrijdbaar om te voorkomen dat de rijbanen onnodig worden geblokkeerd bij een calamiteit. Daarnaast kunnen nood- en hulpdiensten in noodsituaties gebruik maken van het fietspad.

De scheiding tussen het fietspad en voetpad is daarom voor fietsers makkelijk overrijdbaar. Waarschuwingsborden en goede voorlichting maken dit een acceptabele oplossing bij gebruik van optische signalen en geluidssignalen door de nood- en hulpdiensten.

Locatie-specifieke eisen (Verlengde) Kanonstraat:

- Gemotoriseerd verkeer 2x1 rijstrook en 30 km/u.
- Tweerichtingenfietspaden aan beide zijden.
- Twee rijen laanbomen (1e grootte).
- Voetpaden aan beide zijden (Eis: minimaal 3 meter breed, wens: 4 meter breed).
- Mogelijkheid voor een klein gevelterras aan de Verlengde Van Sijpesteijnkade en/of Verlengde Kanonstraat ten behoeve van het NH Hotel.
- Parkeren langs de rijbaan, extra breed uitgevoerd. Het totale aantal parkeerplaatsen op de Kanonstraat, Verlengde Damstraat en de (Verlengde) Leidseweg is gelijk aan het totaal in het plangebied in de huidige situatie (exclusief de Graadt van Roggenweg). Daar liggen in de huidige situatie 22 parkeerplaatsen. Ook het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken dat beschikbaar is op het moment van realisatie, komt in de nieuwe situatie terug.
- Expeditie ten behoeve van het Parkblok vindt plaats in de parkeerzone op de Kanonstraat.
- Expeditie ten behoeve van Westflank Noord vindt plaats in de parkeerzone aan de oostzijde op de Verlengde Kanonstraat.
- Expeditie ten behoeve van het Hotelblok vindt inpandig plaats, of op een deel van het trottoir grenzend aan het NH Hotel en in de parkeerzone aan de westzijde op de Verlengde Kanonstraat.
- Middenberm met lage beplanting, ruimte voor informeel oversteken en gedeeltelijk overrijdbaar.
- Fietspad in geval van calamiteiten beschikbaar voor nood- en hulpdiensten.
- De scheiding tussen het fietspad en voetpad makkelijk overrijdbaar door fietsers.



Kruispunt Kanonstraat – (Verlengde) Van Sijpesteijnkade

Op deze kruising, kruist de stadsstraat de langzaam verkeersroute langs de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade. Incidenteel zal gemotoriseerd verkeer gebruik maken van deze langzaamverkeersroute. Op deze plek kan een gelijkvloerse of een ongelijkvloerse kruising komen. In beide gevallen zijn verkeerslichten en extra ruimte voor elkaar kruisende fietsersstromen nodig. Binnen het invloedsgebied van deze kruising komt de aansluiting van de parkeergarage van de Westflank Noord en Mineurslaan. Voor het ingaande verkeer is zowel een links- als een rechtsafvak noodzakelijk op de Verlengde Kanonstraat. Bij eventuele herontwikkeling van het Sijpesteijngebouw is het wenselijk om de aansluiting te verplaatsen in de richting van het Jaarbeursplein. Dit heeft ruimtelijke voordelen voor de inrichting van de Verlengde Kanonstraat en vereenvoudigd de afwikkeling op het kruispunt.

Locatie specifieke eisen Kruispunt Kanonstraat – (Verlengde) Van Sijpesteijnkade:

- Geregeld met VRI.
- VRI houdt rekening met incidenteel gemotoriseerd verkeer.
- Extra breedte nodig voor kruisende fietsersstromen.
- Links- en rechtsafvak voor verkeer naar de parkeergarage.

Kruispunt Verlengde Kanaalstraat

Het gaat hier om een oversteek voor langzaam verkeer over de stadsstraat die de Kanaalstraat met de Leidseveertunnel verbindt. We gaan er in dit stadium van het planproces van uit dat het een ongeregelde oversteek is. In de volgende fase wordt definitief besloten of een verkeersregel-installatie inderdaad achterwege kan blijven.

Locatie-specifieke eisen kruispunt Verlengde Kanaalstraat:

- Ongeregelde kruising.
- Extra breedte nodig voor fietsstromen.
- Voetgangersoversteken aan beide zijden.

Boven:
Kruispunt Kanonstraat – (Verlengde) Van Sijpesteijnkade.

Onder:
Kruispunt Verlengde Kanaalstraat.



Kruispunt Vleutenseweg – Kanonstraat – Daalsetunnel - Nieuwe Hagelstraat.

Kruispunt Vleutenseweg – Kanonstraat – Daalsetunnel - Nieuwe Hagelstraat

Op dit kruispunt sluiten de Vleutenseweg en de Nieuwe Hagelstraat aan op de stadsstraat. Over alle vier de takken van het kruispunt kunnen voetgangers en fietsers in tweerichtingen oversteken.
Binnen het ontwerp is speciale aandacht voor het faciliteren van de doorgaande buslijnen tussen de Vleutenseweg en de Nieuwe Hagelstraat die aansluit op de HOV-baan door de Leidseveertunnel. De kruising is met verkeerslichten geregeld.

Ter hoogte van dit kruispunt wisselt het snelheidsregiem van de stadsstraat van 30 km/u naar 50 km/u. Het autoverkeer op de Kanonstraat krijgt een apart linksafvak naar de Vleutenseweg naast het gecombineerde vak rechtdoor/rechtsaf. Voor het autoverkeer uit de Daalsetunnel zijn in het basismodel drie rijstroken beschikbaar, namelijk twee rechtdoor en één rechtsaf richting de Vleutenseweg. Linksafslaan richting de Nieuwe Hagelstraat vanuit de Daalsetunnel is niet noodzakelijk voor de reguliere dienstregeling, maar wel noodzakelijk voor bussen in geval van calamiteiten of omleidingen. Een rechtstreekse verbinding voor personenauto's vanuit de Daalsetunnel (linksafvak) is geen eis. De bereikbaarheid van de Hagelbuurt voor personenauto's moet wel geborgd zijn.

Op de Vleutenseweg heeft iedere rijrichting een apart opstelvak. De bus rijdt met het beperkte autoverkeer mee via de rechtdoorstrook naar de Nieuwe Hagelstraat.
Het autoverkeer en busverkeer delen in de Nieuwe Hagelstraat het gecombineerde rechtdoor/rechtsafvak. Voor autoverkeer komt een apart linksafvak richting de Kanonstraat.

Locatie-specifieke eisen kruispunt Vleutenseweg – Kanonstraat – Daalsetunnel - Nieuwe Hagelstraat:

- Geregeld met VRI.
- Alle oversteken langzaamverkeer in twee richtingen.
- Extra aandacht doorstroom (H)OV.
- Overgang snelheidsregiem van 30 km/u naar 50 km/u.
- Kanonstraat: één gecombineerd rechtdoor/rechtsaf, één linksafvak.
- Daalsetunnel: werkmodel: twee rechtdoorvakken, één rechtsafvak.
- Nieuwe Hagelstraat: gecombineerd rechtdoor/rechtsafvak auto + bus.
- Vleutenseweg: één rechtdoorvak auto + bus, één rechtsafvak, één linksafvak.



Boven:
Deelgebied Daalsetunnel.

Onder:
Deelgebied Vleutenseweg.

Daalsetunnel

De Daalsetunnel verbindt het plangebied met de binnenstad voor alle verkeersmodaliteiten. Het exacte programma van eisen voor de Daalsetunnel is op dit moment nog niet volledig vast te stellen, omdat er voor dit deelgebied aanvullende eisen te verwachten zijn vanuit de projecten Verkeersstudie Noordwest en project Kop Amsterdamsestraatweg /Oude Daalstraat.

Enerzijds is er vanuit het project Kop Amsterdamsestraatweg / Oude Daalstraat de ambitie om de Daalsetunnel groener te maken voor mens en dier. Ook de uitstraling van de wanden en constructieve elementen kan daarbij worden verbeterd.

Anderzijds zou, vanuit de verkeersstudie Noordwest de wens kunnen ontstaan om de tunnelruimte deels te benutten voor specifieke verkeersfuncties, zoals de buffering van vrachtverkeer, voor DVM-maatregelen of voor taxi. Daarvoor zouden in tunnel zogenaamde utiliteitsstroken kunnen worden gemaakt om ruimte te bieden voor buffering van vrachtverkeer richting de binnenstad en voor DVM-maatregelen voor verkeer dat de stad uit rijdt.

Er zijn op dit moment twee varianten voor de inrichting van Daalsetunnel opgenomen in het IPVE. In het FO is de basis variant opgenomen. De basisvariant lijkt op dit moment nodig voor een robuuste stadsstraat. De groene variant is een ambitie voor de toekomst. De haalbaarheid hiervan is afhankelijk van ontwikkelingen in het verkeer.

Basisvariant Daalsetunnel:

- 3 rijstroken in zuidelijke tunnelbuis: 2 voor autoverkeer stad in en 1 utiliteitsstrook.
- 4 rijstroken in noordelijke tunnelbuis: 2 stroken voor autoverkeer stad uit, 1 strook voor DVM, 1 strook nader in te vullen.
- Laanstructuur tussen kruispunt en spoorviaduct.
- Voetpaden en fietspaden in twee richtingen aan beide zijden.

Groene variant Daalsetunnel:

- 3 rijstroken in zuidelijke tunnelbuis: 1 rijstrook voor autoverkeer stad in, 1 rijstrook voor autoverkeer stad uit, 1 utiliteitsstrook.
- 1 rijstrook in noordelijke tunnelbuis voor DVM.
- Overige ruimte (3 rijstroken) in noordelijke tunnelbuis nader in te vullen.
- Laanstructuur tussen kruispunt en spoorviaduct.
- Voetpaden en fietspaden in twee richtingen aan beide zijden.

Vleutenseweg

De Vleutenseweg sluit met een afgeslankt profiel aan op de nieuwe stadsstraat. Het gedeelte tussen de Damstraat en Kanonstraat wordt hiervoor heringericht. De bestaande groenstructuur van de Vleutenseweg wordt gecontinueerd tot aan de kruising met de stadsstraat. Dat wil zeggen: er worden drie rijen lindebomen toegevoegd, en de bussen gaan meerijden met de auto's. De parkeerplaatsen van de J.J.A. Goeverneurstraat worden langs de hoofdrijbaan ingepast. De elektrische laadplekken ten noorden van het Wolff en Dekenplein worden verplaatst. Langs de gevels komen trottoirs en fietsvoorzieningen in twee richtingen.
In het ontwerp wordt rekening gehouden met het uitgangspunt vanuit de visie voor de Kanaalstraat (Buurtvisie Kanaalstraat/Damstraat, oktober 2017) waarin voorgesteld wordt om de rijrichting voor autoverkeer van de Damstraat om te draaien, dus vanaf de Vleutenseweg richting de Kanaalstraat.
De bestaande verbindingen voor alle verkeersdeelnemers worden opnieuw ingepast, waaronder de verbindingen met de wijk Nieuw Engeland en de ingang en uitgang van de parkeergarage Kop van Lombok.

Locatie-specifieke eisen Vleutenseweg:

- 3 rijen lindebomen doorzetten tot aan het kruispunt.
- Bussen mengen met autoverkeer.
- Rijrichting Damstraat van Vleutenseweg naar Kanaalstraat.
- Inpassen bestaande verkeersverbindingen.
- In-/uitgang parkeergarage Kop van Lombok.
- Tweerichtingen fietspad aan zijde Moskeeplein.
- Fietsstraat aan zijde Nieuw Engeland.
- 4 parkeerplaatsen langs hoofdrijbaan staduitwaarts.
- 2 elektrische laadplekken binnen plangebied.



Nieuwe Hagelstraat

De Nieuwe Hagelstraat ligt in het verlengde van de Vleutenseweg. Er komt een HOV-baan waarvan ook bestemmingsverkeer gebruik kan maken. Daarnaast komen er voetpaden en fietspaden. Het auto-bestemmingsverkeer in de Nieuwe Hagelstraat is verkeer ten behoeve van de Hagelbuurt, Park Plaza Hotel, spoorvoorzieningen van ProRail, De Stek, de nieuwe ontwikkelingen op het Smakkelaarsveld (Smakkelaarspark) en mogelijk ook het parkpaviljoen Lombokpark.

Het is de bedoeling dat geen ander verkeer dan het genoemde bestemmingsverkeer per ongeluk op de Nieuwe Hagelstraat terecht komt. Daarom is het belangrijk om de Nieuwe Hagelstraat voor auto's duidelijk anders vorm te geven dan de Vleutenseweg. Daarom wordt het profiel van de Nieuwe Hagelstraat zo smal als mogelijk en wijkt af van het profiel van de Vleutenseweg. Daarnaast wordt de groenstructuur duidelijk afwijkend van de groenstructuur in de Vleutenseweg: tegenover de drie bomenrijen langs de Vleutenseweg komen los geplaatste bomen langs de Nieuwe Hagelstraat. Tot slot wordt de Nieuwe Hagelstraat door inrichtingsmiddelen zoveel als mogelijk ondergeschikt gemaakt aan de Vleutenseweg, Kanonstraat en Daalsetunnel.
Langs de Nieuwe Hagelstraat komen geen parkeervakken. Het aantal bestaande parkeerplaatsen in de Hagelbuurt blijft wel behouden.

Smakkelaarspark wordt bereikbaar via de zuidelijke tunnelbuis van de Leidseveertunnel. De middelste tunnelbuis van de Leidseveertunnel is ingericht voor OV en wordt niet aangepast. In de noordelijke tunnelbuis van de Leidseveertunnel ligt een fietspad en een voetpad die aansluiten op de nieuwe routes in de Nieuwe Hagelstraat en bij het Lombokpark. De Leidseveertunnel wordt verder niet aangepast in dit project.

Locatie-specifieke eisen Nieuwe Hagelstraat:

- Discontinuïteit in vormgeving en inrichting van het profiel van Vleutenseweg en Nieuwe Hagelstraat.
- Bomen los geplaatst in de Nieuwe Hagelstraat.
- Trottoirs en vrijliggende fietspaden tussen Leidseveertunnel en Vleutenseweg, zo mogelijk in twee richtingen.
- Op Nieuwe Hagelstraat wordt openbaar vervoer gemengd met gemotoriseerd bestemmingsverkeer.
- Hagelbuurt, Paviljoen Lombokpark, omgeving Park Plaza Hotel, De Stek en Smakkelaarspark bereikbaar vanaf Nieuwe Hagelstraat.
- Parkeerplaatsen Hagelbuurt behouden.
- Geen aanpassingen Leidseveertunnel.

Kruispunt Nieuwe Hagelstraat – HOV-baan

Deze kruising is vooral bedoeld om de bussen vanaf de Nieuwe Hagelstraat/Vleutenseweg aan te sluiten op de HOV-baan (tram en bus). Deze verkeersstroom vormt de hoofdmoot. Autoverkeer wordt hier van ondergeschikt belang en beperkt, het gaat hier alleen om bestemmingsverkeer voor het Park Plaza Hotel en de geplande bebouwing aan het Smakkelaarsveld. Dit geldt tevens voor het fietsverkeer.
In oost-west richting kruist de belangrijke doorfietsroute tussen de Kanaalstraat en de Leidseveertunnel aan de noordzijde van de kruising.

Locatie-specifieke eisen kruispunt Nieuwe Hagelstraat – HOV-baan:

- Geregeld met VRI.
- Apart rechtsafvak bus uit Leidseveertunnel naar Nieuwe Hagelstraat.
- Nieuwe Hagelstraat: gecombineerd linksaf-rechtdoorvak (bus en bestemming auto) en apart rechtsafvak bus.
- Tweerichtingen fietsoversteek oost-west.

Boven:
Deelgebied Nieuwe Hagelstraat.

Onder:
Kruispunt Nieuwe Hagelstraat – HOV-baan.

5 Uitgangspunten Bouwlocaties

Voor de nieuwbouwlocaties worden de stedenbouwkundige , programmatische en verkeerskundige randvoorwaarden beschreven in dit hoofdstuk. Algemene technische eisen (o.a. over duurzaamheid) zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

5.1 Uitgangspunten Parkblok

Gezond stedelijk leven

Het gebouw draagt met zijn diversiteit aan kleinschalig programma en een rijke mix van doelgroepen bij aan gezond, inclusief stedelijk leven. Voorzieningen zorgen voor levendige plinten waar ontmoeting gestimuleerd wordt. Het gebouw zorgt daarnaast voor een fijn woonklimaat waar het prettig wonen is, door zo min mogelijk gemotoriseerd verkeer er naartoe, een hoogwaardige fietsenstalling, het autoparkeren zoveel mogelijk op afstand, een daktuin, de voorzieningen op loopafstand en gezonde horeca.

Gebouwconcept

Het gebouw draagt bij aan het herstellen van het stedelijk weefsel van Lombok. Het gebouw begeleidt de nieuwe straten. Het gebouw wordt bijzonder doordat het reageert op de ligging aan het Lombokpark.

- Door de vormgeving van het gebouw (openingen, positionering van de woningen, buitenruimte, routes) ontstaat een relatie tussen park – gebouw – binnenplaats.

Hoofdmassa

Het nieuwe bouwblok zoekt in maat en schaal de relatie met de reeks noeste (stoere) gebouwen Los Angeles en Buenos Aires.

- Een helder bouwvolume, niet samengesteld.
- Een eenvoudige, heldere en rustige hoofdvorm.
- Het gebouw wordt alzijdig vormgegeven.
- Het gebouw krijgt, net als de omliggende nieuwbouw, een plat dak.

Rooilijn

Het gebouw maakt aan alle zijden heldere straatwanden.

- De hoofdmassa wordt in de rooilijn gebouwd.

Bouwhoogte

De nieuwbouw zoekt samenhang in bouwhoogte met de omgeving. De bouwhoogte wordt daarom afgestemd op de bestaande bebouwing van Los Angeles en Buenos Aires.

- De bebouwing wordt 6 bouwlagen, maximaal 20 meter hoog.

Levendige plint

Het Parkblok krijgt rondom een alzijdige levendige en aantrekkelijke plint met een fijnmazige invulling. De woningen en voorzieningen krijgen entrees aan de straat en geen gesloten (blinde) gevels aan de straatzijden.

- De begane grond (plint) krijgt een minimale verdiepingshoogte van 4,0 meter.
- Elke straatzijde wordt voorzien van één (gemeenschappelijke) of meerdere entree(s).
- Individuele woningen op de begane grond krijgen een eigen voordeur aan de straat.
- Voorzieningen worden gepositioneerd op prominente plekken (waaronder hoeken).
- Entreepartijen worden duidelijk en herkenbaar vormgegeven. Collectieve entrees worden dubbelhoog uitgevoerd.
- De woonfunctie is zichtbaar in de uitstraling van gevel, plint en entree.
- In uitwerking en architectuur wordt aandacht besteed aan de intermediaire zone, dat wil zeggen de aansluiting van het gebouw op de openbare ruimte.
- Het vloerpeil sluit aan op het peil van het omliggende maaiveld.
- Om schade aan en of in woningen te voorkomen moeten de vloerpeilen van woningen 0,15 m boven straatpeil liggen, conform beleid van het waterschap HDSR. Tegelijkertijd worden de woningen ook goed toegankelijk.
- Nutsvoorzieningen (zoals traforuimtes en schakelstations) dienen in het bouwblok te worden opgenomen, dus niet als losse objecten in de straat. Nutsvoorzieningen die bereikbaar moeten zijn vanaf de straat worden geïntegreerd in de gevel.

Wonen

Levendige plint

Binnenplaats

6 20 Aantal bouwlagen/maximale bouwhoogte

Verplichte rooilijn

Indicatieve gevellijn

Individuele entrees aan de straat
(plek en aantal indicatief)

Collectieve entrees aan de straat
(plek en aantal indicatief)

Visuele relatie binnenplaats - park

Interactie gebouw - binnenplaats

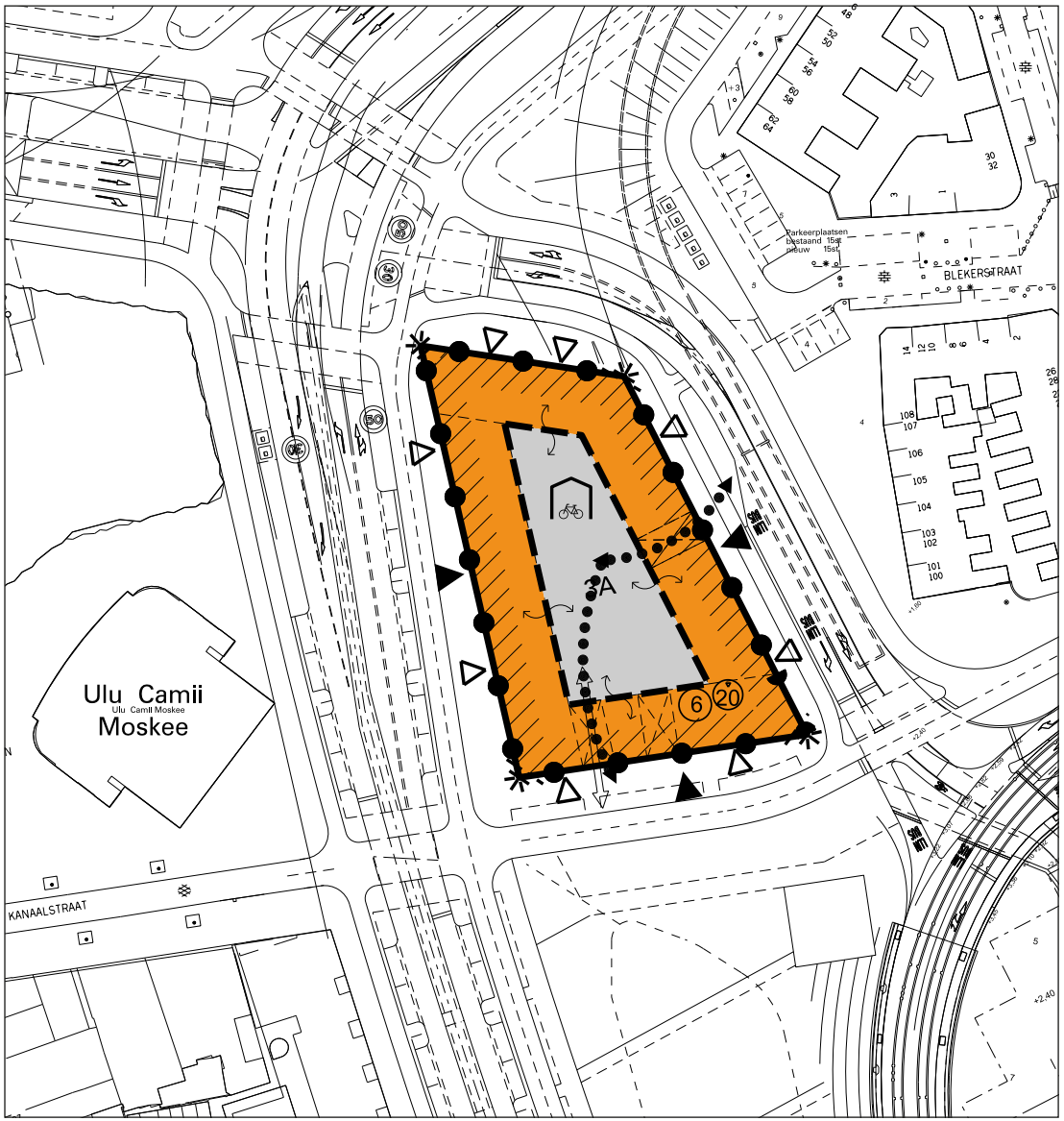
Tweezijdige oriëntatie op de hoek

Hoek afgeschuind

Poort (plek en aantal indicatief)

Doorgang voetgangers (bewoners)

Inpandige fietsenstalling (begane grond), toegankelijk vanaf de straat (plek en aantal nader te bepalen)



Randvoorwaardenkaart
Parkblok.

Programmamix

Het Parkblok krijgt een programmatische invulling die aansluit bij de vraag en het karakter van Lombok en bijdraagt aan de opgave in de stad.

- De volgende woonsegmenten worden hier gerealiseerd: circa 45 sociale huurwoningen (gemengde woonvorm), circa 35 studentenwoningen en circa 90 woningen in de midden-categorie.
- Een buurthuiskamer (maatschappelijke functie) voor de wijk. De buurthuiskamer krijgt een oppervlakte van maximaal 150 m2. De buurthuiskamer wordt bij voorkeur gepositioneerd aan het Lombokpark. De buurthuiskamer wordt goed toegankelijk en bereikbaar voor mensen met een beperking of verminderde mobiliteit en wordt eventueel gecombineerd met een ontmoetingsruimte van de gemengde woonvorm.
- Dienstverlening (max. 100 m2 BVO) bij voorkeur ruimte voor activiteiten die bijdragen aan de circulaire economie (zoals bijvoorbeeld reparatiewerkplaats o.i.d.).
- Retail (max. 150 m2 BVO) bij voorkeur ruimte voor activiteiten die bijdragen aan de circulaire economie (zoals bijvoorbeeld reparatiewerkplaats o.i.d.).
- Horeca/retail (max. 100 m2 BVO). Horeca kent een gezond aanbod, bijvoorbeeld via een keurmerk (Dutch Cuisine, Lekker Utregs, Flairtje).
- Er wordt ruimte gereserveerd voor een mogelijke maatschappelijke en/of zorgvoorziening (150 - 300 m2 BVO).

Daklandschap en buitenruimtes

Een voor iedereen beschikbare buitenruimte draagt bij aan ontmoeting en ontspannen (gezond stedelijk leven). Er wordt optimaal gebruik gemaakt van het dak. Een groen dak is gunstig voor het bufferen van hemelwater en het verminderen van hittestress.

- Iedere woning wordt voorzien van een (collectieve) buitenruimte, bij voorkeur aan de luwe gevel.
- Buitenruimtes aan de voorgevel, grenzende aan de openbare ruimte, worden binnen de gevelrooilijn/het gevelvlak opgenomen en steken niet buiten de rooilijn uit. De zuidgevel vormt hier een uitzondering op: (uitkragende) balkons zijn hier vanaf de tweede verdieping (derde bouwlaag) mogelijk.
- Buitenruimtes op de begane grond, gelegen aan de openbare ruimte, zijn niet toegestaan.
- Het dak kan gebruikt worden als (collectieve) buitenruimte of daktuin tot een maximum van 40% van het totale dakoppervlak.
- Minimaal 60% van het dakoppervlak wordt ingericht met levend groen eventueel gecombineerd met zonnepanelen (gras, beplanting en bomen etc.).
- Het dak heeft een bergingscapaciteit om minimaal 45 mm hemelwater per m2 te kunnen opvangen.

Binnenplaats

De (groene) binnenplaats wordt een fijne plek en stimuleert ontmoeting tussen bewoners onderling en wordt een oase van rust in de drukte van de Kop van Lombok.

- De binnenplaats krijgt een collectief en zo groen mogelijk karakter. De binnenplaats en de gevels hieraan worden hoogwaardig gematerialiseerd en afgewerkt. De afwerking draagt bij aan een goede akoestiek van de binnenplaats.
- Door de binnenplaats loopt (voor bewoners) een informele route tussen de Hagelbuurt en Moskeeplein. De binnenplaats wordt niet openbaar.



Buitenruimtes worden inpandig (binnen het gevelvlak) opgelost (uitgezonderd van de zuidgevel).

- De binnenplaats wordt bereikbaar door minimaal twee poorten. De poorten worden voorzien van hekwerk en afsluitbaar. De poorten en hekwerken passen bij de architectuur van het gebouw en de inrichting van de binnenplaats.

Beeldkwaliteit

Architectuur en materialisatie van het Parkblok sluiten aan bij de grote blokken (Los Angeles en Buenos Aires) in de directe omgeving.

- Toepassing van baksteen of keramische materiaal in (warme) aardetinten vormt de basis.
- De afwerking van de binnenzijde van het blok mag in materialisatie afwijken; deze wordt warm en aantrekkelijk, bijvoorbeeld door toepassing van hout.
- Diepe neggen van minimaal één strek diep dragen bij aan een uitgesproken gevelplastiek. Hierdoor ontstaat reliëf of dieptewerking, wat bijdraagt aan een 'aanraakbare' gevel.
- De materialisatie van kozijnen, hemelwaterafvoer, voegen, hekwerken en balustrades wordt van hoogwaardig kwaliteit. Materiaal, vormgeving en detaillering worden afgestemd op de architectuur van het gebouw.
- De materialisatie van de woningentrees worden uitnodigend vormgegeven als cruciaal overgangsgebied tussen openbaar en privé, bijvoorbeeld door een kleine sprong in de gevelrooilijn op de begane grond maakt dat individuele woningen afleesbaar zijn. Hier ontstaat een kleine interactie zone.
- De hoeken van het bouwblok worden, minimaal over de eerste twee bouwlagen, afgeschuind. Dit zorgt voor een relatie met het bestaande Lombokse karakter;
- Reclame-uitingen, bijvoorbeeld voor horeca en detailhandel, worden als integraal onderdeel van het (gevel)ontwerp meegenomen.
- Installatietechnische onderdelen worden op een onopvallende plek ingepast, zoals gevel-doorvoeren en opbouwen voor liften. Dakopbouwen, ten behoeve van het bereiken van het dakterras, zijn zorgvuldig ingepast en gematerialiseerd.



Links:
Diepe neggen dragen bij aan een uitgesproken gevelplastiek, verfijning wordt gezocht in details.



Rechts:
Entrees zijn met aandacht vorm gegeven, de plint als cruciaal overgangsmoment tussen binnen en buiten.

Fietsparkeren

Een parkeeroplossing passende bij de locatie vraagt om maatwerk. De fietsenstalling vormt een toevoeging op het gebouw doordat deze functioneel ingericht is en hoogwaardig gematerialiseerd.

- Het aantal fietsparkeerplekken bedraagt circa 500 stuks (rekening houdend met dubbelgebruik). Hierbij is rekening gehouden met 40 plekken voor bezoekers aan het Lombokpark.
- Fietsparkeren wordt inpandig (gebouwd) opgelost op eigen terrein, inclusief het faciliteren van fietsparkeren voor bezoekers van woningen in het blok en het stallen van fietsen voor het aangrenzende park en horecapaviljoen.
- De toegang(en) naar de fietsenstalling worden herkenbaar vormgegeven, met een goede vindbaarheid in de plint, direct vanaf de straat toegankelijk.
- Fietsparkeren op de begane grond wordt afgezoomd met andere functies (wonen en voorzieningen).
- De stalling sluit logisch aan op (interne) routes, met beperkte hoogteverschillen, zonder traptredes of hellingen steiler dan 4%.
- De stallingsruimtes worden voorzien van voldoende elektrische laadpunten.
- In de stallingen worden voldoende ruimtes gereserveerd voor afwijkende fietsmaten (bijvoorbeeld bakfietsen) etc.
- De fietsenstallingen worden functioneel ingericht en hoogwaardig afgewerkt en gematerialiseerd.

Afval

Bewoners brengen hun afval naar containers voor gescheiden afvalinzameling in de straat in de directe omgeving. Opslag van bedrijfsafval wordt op een intelligente manier in de bebouwing opgenomen.

- Voor voorzieningen en bedrijven wordt voldoende inpandige ruimte gereserveerd voor vuilcontainers. Dit kan ofwel per programmaonderdeel apart, ofwel centraal per gebouw worden georganiseerd. De impact van deze voorzieningen op de gevel moet worden geminimaliseerd. De dimensionering en logistiek van deze voorzieningen moet zodanig zijn dat er nooit een reden is om containers langere tijd in de buitenruimte te stellen. Hiertoe dienen de opslagruimtes makkelijk bereikbaar te zijn vanuit de afzonderlijke functies/units. Indien er horecavoorzieningen worden gerealiseerd, dienen vetputten inpandig te worden opgenomen.





Links:
De fietsenstalling is functioneel ingericht en hoogwaardig afgewerkt.

Rechts:
De (groene) binnenplaats en de gevels hieraan zijn hoogwaardig gematerialiseerd en afgewerkt.

5.2 Uitgangspunten Hotelblok

Gezond stedelijk leven

Dit blok draagt bij aan gezond leven voor omwonenden door een openbare groene binnentuin, door zo min mogelijk gemotoriseerd verkeer er naartoe, door een sociaal veilige levendige plint en door gezonde horeca. Voor de gebruikers van het blok dragen een groene binnentuin, een daktuin, hoogwaardige fietsenstalling, het autoparkeren zoveel mogelijk op afstand, de voorzieningen op loopafstand en gezonde horeca bij aan een gezond leven.

Gebouwconcept

De groene binnentuin vormt het hart van dit nieuwe blok en biedt ruimte aan een levendige mix van verblijven, ontspannen, werken en creatieve bedrijvigheid. Het gebouw begeleidt de nieuwe straten en de Leidse Rijn.

Hoofdmassa

Het nieuwe bouwblok zoekt in maat en schaal een relatie met de bestaande bebouwing aan de Leidse Rijn en de bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade.

- Een helder samengesteld bouwvolume.
- Het gebouw wordt alzijdig vormgegeven.
- Het gebouw krijgt een plat dak.

Rooilijn

Het gebouw maakt aan alle zijde heldere straatwanden. De straatwanden begeleiden de openbare ruimte.

- De hoofdmassa wordt in de rooilijn gebouwd.
- Het opschuiven van de bestaande rooilijn aan de Verlengde Graadt van Roggenweg, ten gunste van de openbare ruimte en het verhogen van de bestaande laagbouw wordt onderzocht in de volgende fase.

Bouwhoogte

De nieuwbouw zoekt samenhang in bouwhoogte met de omgeving. De bouwhoogte is daarom afgestemd op de bestaande bebouwing aan de Leidse Rijn, het moment waar de Kanonstraat de Leidse Rijn kruist en wordt rekening gehouden met de bezonning van de binnentuin.

- De bebouwing aan de Verlengde Van Sijpesteijnkade en de Verlengde Damstraat wordt maximaal 4 bouwlagen, maximaal 16 meter hoog.
- De bebouwing aan de Verlengde Kanonstraat wordt 5 bouwlagen, maximaal 24 meter hoog.
- De hoteltoren blijft in hoogte ongewijzigd.

Levendige plint

Het blok krijgt op maaiveld, in relatie tot het verleggen van de Graadt van Roggenweg, een alzijdige levendige en aantrekkelijke open plint met een fijnmazige invulling. De (architectuur van de) plint vormt een belangrijk middel om oud- en nieuwbouw met elkaar te verbinden. Voorzieningen hebben entrees aan de straat en gesloten (blinde) gevels aan de straatzijden worden beperkt.

- De begane grond (plint) krijgt een minimale verdiepingshoogte van 4,0 meter.
- Elke straatzijde wordt voorzien van één (gemeenschappelijke) of meerdere entree(s).
- Voorzieningen worden gepositioneerd op prominente plekken (waaronder hoeken).
- Entreepartijen worden duidelijk en herkenbaar vormgegeven. Collectieve entrees worden dubbelhoog uitgevoerd.
- De hoofdentree van het hotel wordt verplaatst naar de locatie van de hoteltoren;
- Het restaurant krijgt een entree aan de Verlengde van Sijpesteijnkade of Verlengde Kanonstraat en een secundaire entree aan de binnentuin.
- In uitwerking en architectuur wordt aandacht besteed aan de intermediaire zone, dat wil zeggen de aansluiting van het gebouw op de openbare ruimte.
- Het vloerpeil sluit aan op het peil van het omliggende maaiveld.
- Om schade aan en of in het restaurant en de creatieve bedrijven te voorkomen moeten de vloerpeilen 0,15 m boven straatpeil liggen, conform beleid van het waterschap HDSR. Tegelijkertijd worden de ruimten ook goed toegankelijk.
- Nutsvoorzieningen (zoals traforuimtes en schakelstations) dienen in het bouwblok te worden opgenomen, dus niet als losse objecten in de straat. Nutsvoorzieningen die bereikbaar moeten zijn vanaf de straat worden geïntegreerd in de gevel.

Programmamix

Een mix van programma draagt bij aan een levendige sfeer van de binnentuin.

- Het NH Hotel wordt uitgebreid met maximaal 60 hotelkamers. Het bestaande restaurant (inclusief keuken) wordt verplaatst en uitgebreid tot circa 900 m2 BVO.
- Aan de Verlengde Damstraat wordt op de begane grond ruimte voorzien voor creatieve bedrijvigheid (bijvoorbeeld ateliers) van circa 900 m2 en kleinschalige kantoor- en/of congres cq vergaderruimtes op de verdiepingen (circa 2700 m2) met duidelijke entree(s) op de begane grond. Bij verhuur van de culturele werkruimtes kan De Plaatsmaker (stichting ter bevordering van het kunstklimaat in Utrecht) worden ingezet.
- Aan de Verlengde Damstraat komt ruimte voor horeca, met een oppervlakte van maximaal 150 m2 BVO.
- Horeca kent een gezond aanbod, bijvoorbeeld via een keurmerk (Dutch Cuisine, Lekker Utregs, Flairtje).
- Bij zakelijke horeca-ontwikkeling kan gedacht worden aan reguliere horeca (lunchrooms), aan horeca met werkplekken en vergader-mogelijkheden en aan de combinatie van horeca met take away producten.
- Ten behoeve van het restaurant is de wens een klein gevelterras aan de Verlengde van Sijpesteijnkade en/of Verlengde Kanonstraat te exploiteren.

Daklandschap en buitenruimtes

Er wordt optimaal gebruik gemaakt van het dak als buitenruimte. Een groen dak is gunstig voor het bufferen van hemelwater en het verminderen van hittestress.

- Het dak kan gebruikt worden als (collectieve) buitenruimte of daktuin tot een maximum van 40% van het totale dakoppervlak.
- Minimaal 60% van het dakoppervlak tot en met 25 meter hoogte is ingericht met levend groen en eventueel zonnepanelen (gras, beplanting en bomen etc.).
- Het dak heeft een bergingscapaciteit om minimaal 45 mm hemelwater per m2 te kunnen opvangen.
- Buitenruimtes aan de voorgevel, grenzende aan de openbare ruimte, worden binnen de gevelrooilijn/het gevelvlak opgenomen en steken niet buiten de rooilijn uit.
- Buitenruimtes op de begane grond, gelegen aan de openbare ruimte, worden niet toegestaan.





Links:
Gebruik van het dak als dakterras, bedekt met een groen dak.

Rechts:
Interactie tussen gebouw (binnen) en tuin (buiten).

Bestaande bebouwing

Nieuwe bebouwing

Levendige plint

Binnentuin

5 24 Aantal bouwlagen/maximale bouwhoogte

Verplichte rooilijn

Indicatieve gevellijn

Individuele entrees aan de straat
(plek en aantal indicatief)

Collectieve entrees aan de straat
(plek en aantal indicatief)

Architectonische kwaliteit als voorgevel

Verbeteren bestaande gevel

Interactie gebouw - binnentuin

Tweezijdige oriëntatie op hoek

Hekwerk met poort

Doorgang voetgangers (bezoekers)

Inpandige fietsenstalling en/of parkeergarage,
toegankelijk vanaf de straat (plek indicatief)

Te slopen bebouwing (in overleg/n.t.b.)

Nader te onderzoeken; verplaatsen rooilijn/
bouwhoogte



Randvoorwaardenkaart
Hotelblok.

Binnentuin

De groene binnenruimte vormt de ideale plek om elkaar te ontmoeten en te ontspannen en is overdag openbaar toegankelijk.

- De binnentuin krijgt een groene uitstraling. Minimaal 60% van de binnentuin wordt groen ingericht met levend groen (gras, beplanting en bomen).
- Voor de binnentuin geldt dat deze zoveel mogelijk regenwater dient vast te houden. De binnentuin heeft een minimale infiltratie/bergingscapaciteit van minimaal 45 mm hemelwater per m2.
- De inrichting van de binnentuin sluit aan op de functies in de aangrenzende bebouwing. Dit betekent een meer formele inrichting passend bij het te realiseren plintprogramma.
- De binnentuin wordt vanuit de verschillende aangrenzende programmaonderdelen, maar ook vanaf de Verlengde Van Sijpesteijnkade en de Verlengde Graadt van Roggenweg, toegankelijk.
- De opening in de gevel aan de Verlengde Van Sijpesteijnkade wordt beperkt, gestreefd wordt naar een breedte-hoogteverhouding van circa 1:1.
- De binnentuin wordt overdag toegankelijk voor hotelgasten, gebruikers van het bouwblok en bezoekers. In de avonduren zijn de toegangen afsluitbaar en alleen toegankelijk voor gebruikers van het bouwblok. De binnentuin wordt afgesloten met hekwerken en poorten die passen bij de architectuur van het gebouw en de inrichting van de tuin.
- Het restaurant kan een terras in de binnentuin realiseren. De grootte wordt bepaald in een volgende fase.

Beeldkwaliteit

Het Hotelblok vormt een verstrengeling tussen oud- en nieuwbouw. De kenmerkende NH-toren blijft in zijn uitstraling gelijk of gehandhaafd.

- De pandsgewijze karakteristiek van de Leidseweg wordt met een repeterende uitstraling voortgezet. Het weerspiegelt het karakter van zowel de bestaande (Leidseweg) als de nieuwe panden (Van Sijpesteijnkade) aan de Leidse Rijn.
- Het bouwblok vormt een verstrengeling van oud en nieuw. Behoud van de bestaande karakteristieken en materialisering zijn bepalend. De vormgeving en detaillering van de overgang tussen oud- en nieuwbouw wordt met zorg behandeld.
- Rust in de hoofdvorm en de uitstraling van het gebouw is belangrijk op deze dynamische plek, op de overgang tussen twee werelden.





Links:
De binnentuin wordt groen en aantrekkelijk vormgegeven, passende bij de sfeer van het hotel en omliggende functies.





Rechts:
Het Hotelblok vormt een samenstelling tussen oud- en nieuwbouw. Het contrast versterkt het beeld.

- Toepassing van baksteen of keramische materiaal in (warme) aardetinten vormt de basis.
- Diepe neggen van minimaal één strek diep dragen bij aan een uitgesproken gevelplastiek. Hierdoor ontstaat reliëf of dieptewerking, wat bijdraagt aan een ‘aanraakbare’ gevel.
- De materialisatie van kozijnen, hemelwaterafvoer, voegen, hekwerken en balustrades worden van hoogwaardige kwaliteit. Materiaal, vormgeving en detaillering worden afgestemd op de architectuur van het gebouw.
- De materialisatie van de entrees worden uitnodigend vormgegeven als cruciaal overgangsgebied tussen openbaar en privé, bij voorkeur door een kleine sprong in de gevelrooilijn op de begane grond. Hier ontstaat een kleine interactie zone.
- Reclame-uitingen, bijvoorbeeld voor horeca en detailhandel, worden als integraal onderdeel van het (gevel)ontwerp meegenomen.
- Installatietechnische onderdelen worden op een onopvallende plek ingepast, zoals gevel-doorvoeren en opbouwen voor liften.
- De gevels aan de binnentuin worden van dezelfde architectonische kwaliteit als deze van de gevels aan de straatzijde.
- De materialisering en uitstraling van de NH-toren blijft gehandhaafd en/of blijft in uitstraling gelijkwaardig. Dakopbouwen, ten behoeve van het bereiken van het dakterras, worden zorgvuldig ingepast en gematerialiseerd.
- De vernieuwing en verduurzaming van de NH hotel dient niet ten koste te gaan van de huidige mate van gelaagdheid en detaillering van het complex (onderbouw en toren). Onderzoek naar hoe het bestaande complex kan worden aangepast aan de eisen van de tijd zodanig dat meer aanhechting en meer transparantie ontstaat naar de openbare ruimte is een belangrijke ontwerpopgave. Ook de wijze waarop bestaande delen van het complex met nieuwe delen van het complex kan worden verbonden maakt onderdeel uit van dit ontwerponderzoek.

Auto- en fietsparkeren

Parkeeroplossing passende bij de locatie vraagt om maatwerk. De fietsenstalling vormt een toevoeging op het gebouw doordat deze functioneel ingericht en hoogwaardig is gematerialiseerd.





Links:
De plint vormt een cruciaal overgangsmoment tussen binnen en buiten.





Rechts:
Het hekwerk wordt ontwikkeld in samenhang met de architectuur. De omheiining past bij het besloten karkter van de kade.

Autoparkeren

- Het parkeren voor het bestaande NH Hotel vindt plaats in de Croeselaangarage (30 parkeerplaatsen). Voor een goede bedrijfsvoering van het NH Hotel is het wenselijk dat de parkeervraag voor het bestaande hotel en de uitbreiding van het hotel met 60 kamers (5 parkeerplaatsen) in dezelfde parkeergarage wordt ingevuld. Ook de ligging van deze parkeerplekken aan de noordzijde van de knip Croeselaan is voor de bedrijfsvoering van het NH Hotel belangrijk. Onderzocht wordt of deze wensen realiseerbaar zijn.
- Uitgangspunt is dat eerst gezocht wordt naar parkeercapaciteit in bestaande parkeergarages in de omgeving, voordat nieuwe parkeerplekken worden gebouwd.

In het geval er een parkeervoorziening in het gebied noodzakelijk is, bijvoorbeeld voor deelauto's zal dit onder het Hotelblok en/of Leidseblok worden gerealiseerd. Deze parkeervoorziening voldoet aan de volgende kwaliteitseisen:

- De parkeeroplossing wordt verdiept (geheel onder het maaiveld) opgelost. De parkeerbak ligt onder de nieuwbouw of voldoende diep onder de binnentuin zodat een gronddekking mogelijk is van minimaal 1,0 meter zodat boombeplanting mogelijk is.



Links:
Diepe neggen dragen bij aan een uitgesproken gevelplastiek, aandacht voor detail.

- De parkeervoorziening wordt ontsloten vanaf de Verlengde Damstraat en de in- en uitritconstructie ligt binnen de rooilijn.
- De parkeervoorziening is niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte of binnentuin.
- Ventilatievoorzieningen en andere installaties, zichtbaar vanaf de openbare ruimte of binnentuin, worden op subtiele wijze ingepast.

Fietsparkeren

- Het aantal fietsparkeerplekken bedraagt circa 100 stuks (rekening houdend met dubbelgebruik).
- Fietsparkeren wordt inpandig (bij voorkeur verdiept, onder het maaiveld) opgelost, inclusief het fietsparkeren voor bezoekers van woningen en werkplekken in het Hotelblok.
- De toegang(en) naar de fietsenstalling worden herkenbaar vormgegeven, met een goede vindbaarheid in de plint, direct vanaf de straat toegankelijk.
- Stallingen sluiten logisch aan op (interne) routes, met beperkte hoogteverschillen, zonder traptredes of hellingen steiler dan 4%.
- De stallingsruimtes zijn voorzien van voldoende elektrische laadpunten.
- In de stallingen zijn voldoende ruimtes gereserveerd voor afwijkende fietsmaten (bijvoorbeeld bakfietsen) etc.
- De fietsenstallingen zijn functioneel ingericht en hoogwaardig afgewerkt en gematerialiseerd.

Afval

Opslag van bedrijfsafval wordt op een intelligentie manier in de bebouwing opgenomen.

- Voor voorzieningen en bedrijven wordt voldoende inpandige ruimte gereserveerd voor vuilcontainers. Dit kan ofwel per programmaonderdeel apart, ofwel centraal per gebouw worden georganiseerd. De impact van deze voorzieningen op de gevel moet worden geminimaliseerd. De dimensionering en logistiek van deze voorzieningen moet zodanig zijn dat er nooit een reden is om containers langere tijd in de buitenruimte te stallen. Hiertoe dienen de opslagruimtes makkelijk en comfortabel bereikbaar te zijn vanuit de afzonderlijke functies/units. Indien er horecavoorzieningen worden gerealiseerd dienen vetputten inpandig te worden opgenomen.

5.3 Uitgangspunten Leidseblok

Gezond stedelijk leven

Het samen wonen rond een collectieve tuin draagt bij aan gezond stedelijk leven: het creëren van een groene omgeving die ontmoeting tussen bewoners en bezoekers stimuleert. Op loopafstand van dagelijkse voorzieningen en OV en met goede fietsparkeervoorzieningen.

Gebouwconcept

In dit blok staat het (samen) wonen centraal, de groene binnentuin vormt hierin het hart. De woontuin die overdag openbaar toegankelijk wordt, zorgt voor een plek waar (stads)bewoners elkaar kunnen ontmoeten en kunnen genieten van deze groene ruimte. Het gebouw begeleidt de nieuwe straten en de Leidse Rijn.

Hoofdmassa

Het nieuwe bouwblok zoekt in maat en schaal de relatie met de bestaande bebouwing aan de Leidse Rijn.

- Een helder bouwvolume, niet samengesteld.
- Het gebouw wordt alzijdig vormgegeven.
- Het gebouw krijgt een plat dak.

Rooilijn

Het gebouw maakt aan alle zijden heldere straatwanden.

- De hoofdmassa wordt in de rooilijn gebouwd.

Bouwhoogte

De bebouwing sluit in bouwhoogte aan op de bestaande bebouwing langs de Leidseweg. Een accent in de bebouwing aan de Graadt van Roggenweg past bij de grotere schaal van gebouwen aan deze zijde. Het hogere gebouwdeel is een opmaat richting de bebouwing van het stationsgebied.

- De bebouwing aan de Verlengde Damstraat, Verlengde Leidseweg en Graadt van Roggenweg wordt 4 bouwlagen, maximaal 16 meter hoog.
- De woontoren aan de Graadt van Roggenweg wordt maximaal 14 bouwlagen, 45 meter hoog.
- De woontoren ligt terug met een setback van circa 5 meter ten opzichte van de voorgevelrooilijn. De woontoren moet binnen het zoekgebied (zie randvoorwaardenkaart) worden geplaatst en heeft een maximale footprint van 450 tot 500 m2.
- De woontoren oriënteert zich met de korte zijde op de Leidse Rijn.

Levendige plint

Het blok krijgt rondom een alzijdige en aantrekkelijke woonplint met een fijnmazige invulling. Woningen en een voorziening met entrees aan de straat en geen gesloten (blinde) gevels aan de openbare ruimte.

- De begane grond (plint) krijgt een minimale verdiepingshoogte van 4,0 meter.
- Individuele woningen in de ‘laagbouw’ krijgen een eigen voordeur aan de straat.
- De woonfunctie is zichtbaar in de uitstraling van gevel, plint en entree.
- De eventuele bovenliggende woningen in de laagbouw worden niet ontsloten via een galerij-ontsluiting (maar bijvoorbeeld door portiekontsluitingen).
- De woontoren krijgt zijn entree aan de Graadt van Roggenweg.
- Entreepartijen worden duidelijk en herkenbaar vormgegeven. Collectieve entrees worden dubbelhoog uitgevoerd.
- De voorziening wordt gepositioneerd op de hoek Verlengde Leidseweg/Verlengde Damstraat.
- In uitwerking en architectuur wordt aandacht besteed aan de aansluiting van het gebouw op de openbare ruimte.
- Het vloerpeil sluit aan op het peil van het omliggende maaiveld.
- Om schade aan en of in woningen te voorkomen moeten de vloerpeilen van woningen 0,15 m boven straatpeil liggen, conform beleid van het waterschap HDSR. Tegelijkertijd worden de woningen ook goed toegankelijk.
- Nutsvoorzieningen (zoals traforuimtes en schakelstations) dienen in het bouwblok te worden opgenomen, dus niet als losse objecten in de straat. Nutsvoorzieningen die bereikbaar moeten zijn vanaf de straat worden geïntegreerd in de gevel.

Programmamix

Een inclusieve stad waar diverse doelgroepen samen wonen.

- De volgende segmenten worden hier gerealiseerd: circa 80 sociale huurwoningen (deels gemengde woonvorm), circa 30 woningen in de midden-categorie en circa 70 woningen in de vrije sector koop of dure huur.
- Op de hoek van Verlengde Damstraat en Verlengde Leidseweg komt ruimte voor horeca/retail, met een oppervlakte van maximaal 150 m2 BVO.
- Horeca kent een gezond aanbod, bijvoorbeeld via een keurmerk (Dutch Cuisine, Lekker Utregs, Flairtje).

Daklandschap

Er wordt optimaal gebruik gemaakt van het dak als buitenruimte. Een groen dak is gunstig voor het bufferen van hemelwater en het verminderen van hittestress.

- Het dak kan gebruikt worden als (collectieve) buitenruimte of daktuin tot een maximum van 40% van het totale dakoppervlak.
- Minimaal 60% van het dakoppervlak tot en met 25 meter hoogte wordt ingericht met levend groen en eventueel zonnepanelen (gras, beplanting en bomen etc.).
- Het dak heeft een bergingscapaciteit om minimaal 45 mm hemelwater per m2 te kunnen opvangen.

Binnentuin en buitenruimtes

Een groene ruimte om te ontspannen, verblijven en elkaar te ontmoeten. Een voor iedereen beschikbare buitenruimte draagt bij aan ontmoeting en ontspannen (gezond stedelijke leven).

- De binnentuin krijgt een groene uitstraling. Minimaal 60% van de binnentuin wordt groen ingericht met levend groen (gras, beplanting en bomen).
- Voor de binnentuin geldt dat deze zoveel mogelijk regenwater dient vast te houden. De binnentuin heeft een minimale infiltratie/bergingscapaciteit van minimaal 45 mm hemelwater per m2.
- De inrichting van de binnentuin sluit aan op de functies in de aangrenzende bebouwing. Dit betekent een meer informele inrichting passend bij de woonsfeer.
- De binnentuin wordt direct toegankelijk vanuit de aangrenzende woningen.
- Op de grens van gevel en binnentuin ligt een (intermediaire) zone van circa 1,5 meter diep waarin privéterrassen van de woningen op de begane grond gesitueerd zijn. De buitenruimte wordt bij voorkeur uitgevoerd als beschutte nis in de gevel. Tussen privéterras en binnentuin komen geen afscheidingen in de vorm van een hekwerk of haag. Het privéterras wordt alleen afgebakend door de beschutting die de architectuur biedt (nis, overstek) en een vloerafwerking of hoogteverschil die duidelijk bij het gebouw hoort (en niet bij de tuin).





Links:
De binnentuin wordt groen en aantrekkelijk vormgegeven, passend bij de woonsfeer.





Rechts:
Aandacht voor de intermediaire zone tussen privéterras en binnentuin.

Wonen

Levendige plint

Binnentuin

6 20 Aantal bouwlagen/maximale bouwhoogte

Verplichte rooilijn

Indicatieve gevellijn

T Zoekgebied woontoren

Architectonische kwaliteit als voorgevel

Individuele entrees aan de straat
(plek en aantal indicatief)

Collectieve entrees aan de straat
(plek en aantal indicatief)

Interactie gebouw - binnentuin

Tweezijdige oriëntatie op de hoek

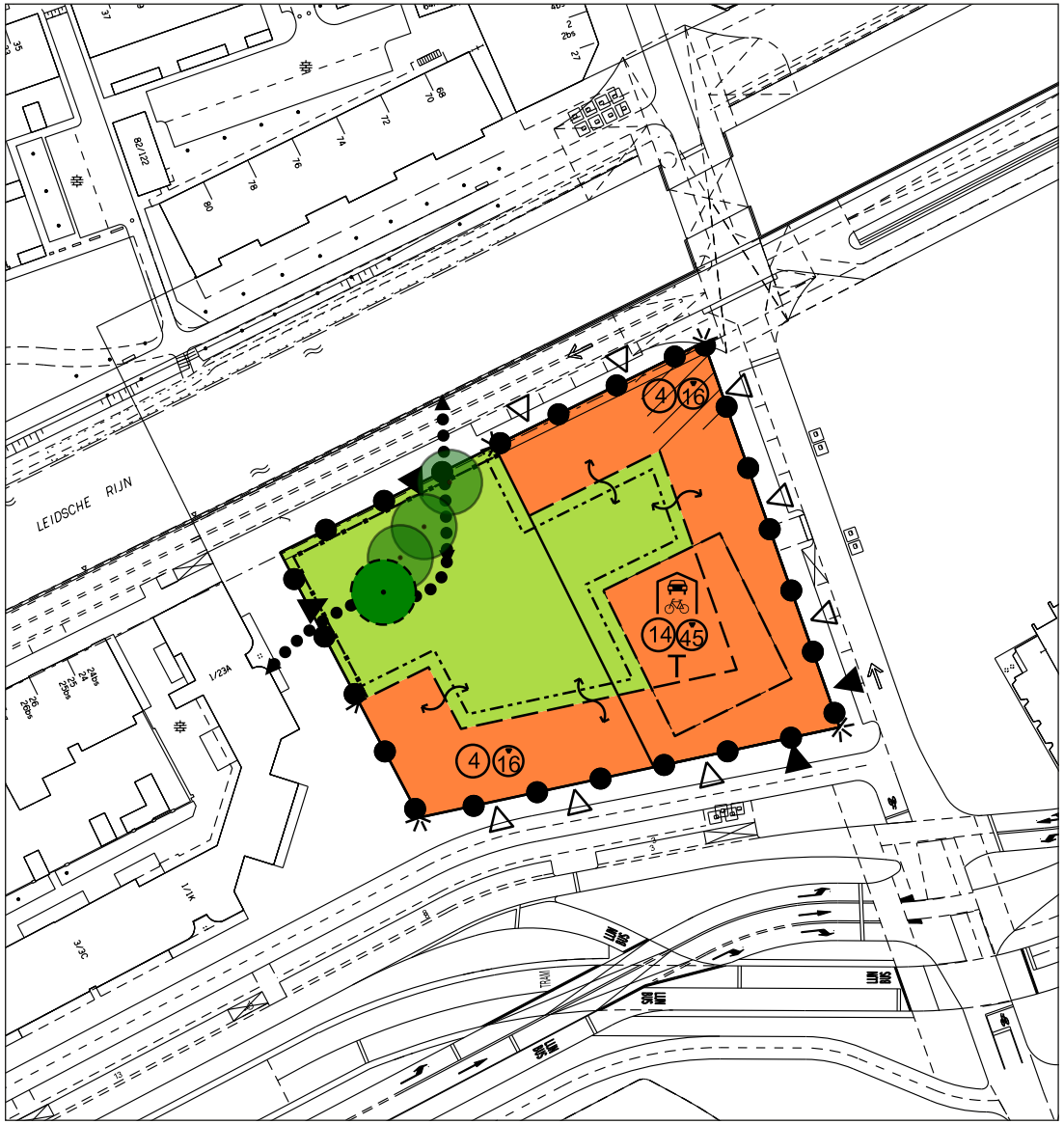
Tuinmuur met poorten (plek indicatief)

Doorgang voetgangers
(bewoners en bezoekers)

Ondergronds parkeren, toegankelijk vanaf
de straat (plek indicatief)

Bestaande bomen

Te Rooien boom (ziek)



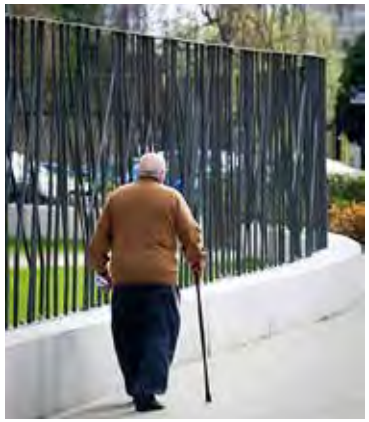
Randvoorwaardenkaart
Leidseblok.

- De binnentuin wordt overdag toegankelijk voor bewoners en bezoekers. In de avonduren is deze afsluitbaar en alleen toegankelijk voor aanwonenden.
- De binnentuin wordt omheind en kan worden afgesloten met een sierhekwerk. Dit wordt ontwikkeld in samenhang met de nieuwe architectuur. De omheining past bij het besloten karakter van de kade.
- De binnentuin krijgt twee toegangen. Deze liggen aan de zijde van de Verlengde Leidseweg en de Leidsepoortstraat.
- In de collectieve tuin is ruimte om (in samenspraak met de bewoners) een speelplek in te richten van circa 100 m2 voor kinderen 0-6 jaar. Voor oudere kinderen is er een speelvoorziening in het parkje aan de Graadt van Roggenweg.
- Bestaande gezonde bomen blijven gehandhaafd.
- De binnentuin wordt een fijne plek voor mensen en kan ook ecologische waarde hebben. Bij de beplantingskeuzen en vormgeving wordt er rekening mee gehouden dat de tuinen ook aantrekkelijk zijn voor met name vlinders en vogels.
- Buitenruimtes grenzende aan de openbare ruimte en buitenruimtes aan de woontoren worden binnen de gevelrooilijn/het gevelvlak opgenomen en steken niet buiten de rooilijn uit.
- Buitenruimtes op de begane grond, gelegen aan de openbare ruimte, zijn niet toegestaan.

Beeldkwaliteit

Het gebouw sluit aan op de pandsgewijze bebouwing van de Leidseweg, en wordt met een repeterende uitstraling voortgezet. Het weerspiegelt het karakter van de bestaande panden aan de Leidseweg. Het gehele blok wordt hetzelfde vormgegeven, en reageert niet op de diversiteit van de omgeving. De woningen in de laagbouw zijn individueel afleesbaar.

- Toepassing van baksteen of keramische materiaal in (warme) aardetinten vormt de basis.
- De gevels aan de binnentuin worden van dezelfde architectonische kwaliteit als deze van de gevels aan de straatzijde.
- Diepe neggen van minimaal één strek diep, dragen bij aan een uitgesproken gevelplastiek. Hierdoor ontstaat reliëf of dieptewerking, wat bijdraagt aan een ‘aanraakbare’ gevel.
- De materialisatie van kozijnen, hemelwaterafvoer, voegen, hekwerken en balustrades is van hoogwaardig kwaliteit. Materiaal, vormgeving en detaillering zijn afgestemd op de architectuur van het gebouw.
- De materialisatie van de woningentrees worden uitnodigend vormgegeven als cruciaal overgangsgebied tussen openbaar en privé. Bij voorkeur zijn door een kleine sprong in de gevelrooilijn op de begane grond de individuele woningen afleesbaar. Hier ontstaat een kleine interactie zone.





Links:
Het hekwerk wordt ontwikkeld in samenhang met de architectuur. De omheining past bij het besloten karakter van de kade.





Rechts:
Gebruik van het dak als (gemeenschappelijk) dakterras, bedekt met een groen dak.

- Installatietechnische onderdelen worden op een onopvallende plek ingepast, zoals gevel-doorvoeren en opbouwen voor liften. Dakopbouwen, ten behoeve van het bereiken van het dakterras, worden zorgvuldig ingepast en gematerialiseerd.

Auto- en fietsparkeren

Parkeeroplossing passende bij de locatie vraagt om maatwerk.
In het geval er een parkeervoorziening in het gebied nodig is, bijvoorbeeld voor deelauto's zal dit onder het Hotelblok en/of Leidseblok worden gerealiseerd. Deze parkeervoorziening voldoet aan de volgende kwaliteitseisen:

- De parkeervoorziening is niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte.
- De parkeervoorziening wordt ontsloten vanaf de Verlengde Damstraat en de in- en uitritconstructie ligt binnen de gevelrooilijn.
- De parkeeroplossing wordt verdiept (geheel onder maaiveld) opgelost. De parkeerbak ligt onder de nieuwbouw of voldoende diep onder de binnentuin zodat een gronddekking mogelijk is van minimaal 1,0 meter zodat boombeplanting mogelijk is.
- Ventilatievoorzieningen en andere installaties, zichtbaar vanaf de openbare ruimte of binnentuin, worden op subtiele wijze ingepast.
- Het aantal fietsparkeerplekken bedraagt circa 750 stuks (rekening houdend met dubbelgebruik).

Fietsparkeren

- Fietsparkeren wordt inpandig (op eigen terrein) opgelost, inclusief bezoekers van woningen in het Leidseblok.
- De toegang(en) naar de fietsenstalling worden herkenbaar vormgegeven, met een goede vindbaarheid in de plint, direct vanaf de straat toegankelijk.
- De stalling sluit logisch aan op (interne) routes, met beperkte hoogteverschillen, zonder traptredes of hellingen steiler dan 4%.
- De stallingsruimtes worden voorzien van voldoende elektrische laadpunten.
- In de stallingen worden voldoende ruimtes gereserveerd voor afwijkende fietsmaten (bakfietsen, rollators) etc.
- De fietsenstallingen worden functioneel ingericht en hoogwaardig afgewerkt en gematerialiseerd.



Links:
De woonfunctie is zichtbaar in de uitstraling van gevel, plint en entree.

Rechts:
Diepe neggen dragen bij aan een uitgesproken gevelplastiek, aandacht voor detail.



Afval

Bewoners brengen hun afval naar containers voor gescheiden afvalinzameling in de straat in de directe omgeving. Opslag van bedrijfsafval wordt op een intelligente manier in de bebouwing opgenomen.

- Voor voorzieningen en bedrijven wordt voldoende inpandige ruimte gereserveerd voor vuilcontainers. Dit kan ofwel per programmaonderdeel apart, ofwel centraal per gebouw worden georganiseerd. De impact van deze voorzieningen op de gevel moet worden geminimaliseerd. De dimensionering en logistiek van deze voorzieningen moet zodanig zijn dat er nooit een reden is om containers langere tijd in de buitenruimte te stallen. Hiertoe dienen de opslagruimtes makkelijk en comfortabel bereikbaar te zijn vanuit de afzonderlijke functies/units. Indien er horecavoorzieningen worden gerealiseerd dienen vetputten inpandig te worden opgenomen.

6 Uitgangspunten Bruggen

Er komen drie nieuwe bruggen over de Leidse Rijn. De Leidse Rijn is de stedelijke structuur die gebieden met verschillende karakters verbindt. Uitgangspunt is continuïteit van inrichting en karakter van het water met zijn oevers. De bruggen zijn ondergeschikte elementen op de lange lijn en zelfstandige elementen tussen de gebieden. Ze benadrukken zichtbaar en voelbaar het oversteken van de Leidse Rijn.

6.1 Overkoepelende uitgangspunten

De drie bruggen hebben de voorlopige werknamen gekregen: Damstraatbrug, Kanonstraatbrug en Van Sijpesteijnbrug. Ter hoogte van Smakkelaarsveld komen ook twee nieuwe voetgangersbruggen over de Leidse Rijn. Er zijn al twee HOV-viaducten gerealiseerd die, zodra het water is teruggebracht, ook de Leidse Rijn overbruggen.

De bruggen over de Leidse Rijn zijn ondergeschikte elementen ten opzichte van de waterloop. Daarom is het wenselijk dat de bruggen een enigszins ingetogen karakter krijgen.

De bruggen krijgen een aantal overeenkomstige kenmerken waardoor ze herkenbaar zijn als een ‘familie’ van bruggen over de Leidse Rijn, maar dat betekent niet dat alle bruggen hetzelfde worden. De vormgeving en het materiaalgebruik van het landhoofd, van het brugdek en van de hekwerken op de bruggen zorgen voor verwantschap tussen de bruggen. Deze bouwstenen zorgen voor samenhang tussen de bruggen en voor continuïteit langs de Leidse Rijn.
Daarnaast krijgen alle bruggen een hedendaagse vormgeving, worden eigentijdse technieken en materialen toegepast en krijgen de bruggen een zodanig verfijnde detaillering dat de bruggen oogstrelend worden en aanraakbaar.



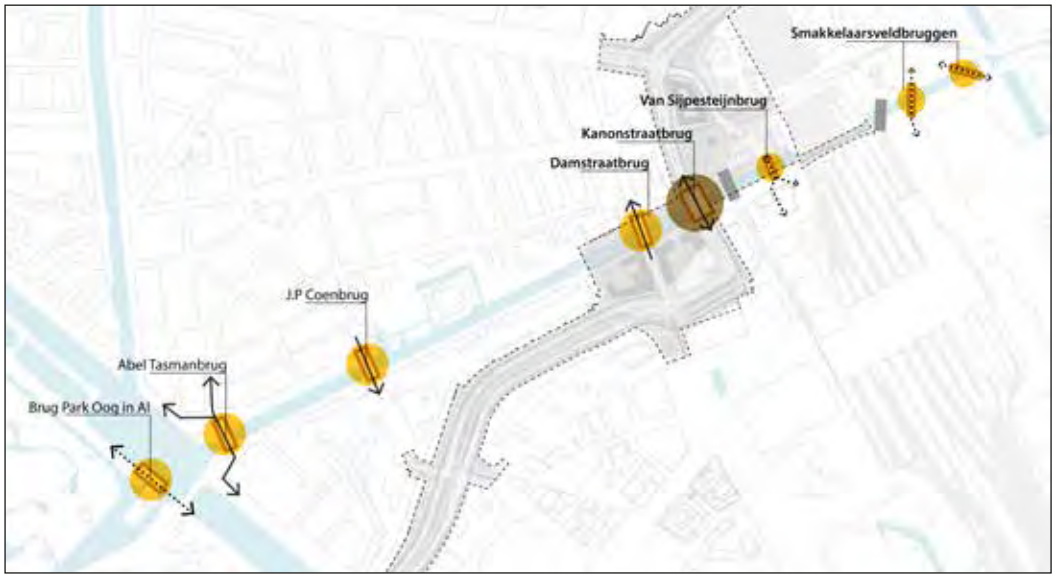


Links:
Historische brug Van Sijpesteijnkade.

Rechts:
Foto J.P. Coenbrug.

VERKLARING

- Stadsbrug (al het verkeer)
- Wijkbrug (al het verkeer)
- Buurtbrug (voet-gangers)
- HOV-viaduct (OV)



VERKLARING

- Stadsbrug Verbindt stads-delen
- Wijkbrug Verbindt wijken
- Buurtbrug Verbindt plekken



Boven:
Functie en gebruik.

Onder:
Verwantschap in vormgeving.

Om de Leidse Rijn goed bevaarbaar te maken gelden een aantal eisen aan de hoogte en breedte van de overbruggingen. Deze zijn gelijk voor alle drie de bruggen. Ook andere technische eisen (constructieve eisen, eisen aan aanvaarbeveiliging, duurzaamheid, circulariteit en beheer) zijn gelijk. Deze technische eisen zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Utrecht en de belangrijkste technische eisen staan opgesomd in hoofdstuk 7.7.

Uitgangspunten vormgeving:

- Samenhang in vormgeving ('familie').
- Hedendaagse vormgeving met een ingetogen karakter en verfijnde detaillering.
- De leuningen van de brug worden wit, rank, licht, oogstrelend en aanraakbaar.
- Het bestaande hekwerk op de Leidseweg wordt, met kleine aanpassingen, doorgezet in het plangebied.
- Faunavoorzieningen conform eisen diervriendelijk bouwen (zie hoofdstuk 7.7).
- Bruggen worden voorzien van naamgeving op zichtbare plekken.

Functionele uitgangspunten:

- Doorvaarthoogte: tenminste 1.95 meter bij een waterpeil NAP +0,60 meter.
- Doorvaartbreedte: tenminste 6 meter.
- Toegankelijkheid: helling naar de brug en op het brugdek maximaal 4%.
- De brugconstructies worden voorzien van een aanvaarbeveiliging en de doorvaart wordt begeleid.

6.2 Uitgangspunten Damstraatbrug

De Damstraatbrug verbindt de Damstraat met de Verlengde Damstraat.

Functionele eisen

De brug is voor auto's (inclusief vrachtverkeer) in één richting en voor fietsers en voetgangers (ook mindervaliden) in twee richtingen.

Uitgangspunten vormgeving

De Damstraatbrug krijgt een bescheiden en hedendaags karakter en voegt zich in de reeks van de twee historische ophaalbruggen naar de wijk Lombok. De brug heeft vooral betekenis op buurtniveau en krijgt een terughoudende vormgeving, zonder ornamenten of verlichting op de brug. Het huidige kunstwerk "Het Verkeer" (1939) van Stef Uiterwaal op de kop van de Leidse Rijn wordt in de toekomstige situatie weer ingepast in de omgeving van de Damstraatbrug.

Landhoofden

Aan weerszijden steekt het gemetselde landhoofd in het water net als bij de historische ophaalbruggen. Het metselwerk en de natuurstenen deksloof die op de kade aanwezig zijn, worden ook op de landhoofden toegepast. Op de landhoofden wordt dezelfde verharding toegepast als in de aangrenzende openbare ruimte.



Referentiebeelden materiaal en detaillering Damstraatbrug.

Brugdek

Het brugdek wordt rank uitgevoerd, dit in contrast met de landhoofden en passend bij de historische ophaalbruggen. Er zijn geen steunpunten onder het brugdek in het water, of boven het brugdek. Op het brugdek wordt een afwijkend brug-eigen materiaal toegepast, anders dan op de landhoofden en de aangrenzende gebieden.

6.3 Uitgangspunten Kanonstraatbrug

De Kanonstraatbrug verbindt de Kanonstraat met de Verlengde Kanonstraat en is onderdeel van de nieuwe stadsstraat. Omdat veel mensen op deze plek de Leidse Rijn passeren en de brug onderdeel is van een belangrijke stedelijke route, krijgt de brug een herkenbaar karakter.

Functionele eisen

De brug is voor auto's (incl. vrachtverkeer en touringcars), fietsers en voetgangers (ook mindervaliden) in twee richtingen.
In geval van een ongelijkvloerse kruising met langzaam verkeer op de (Verlengde) Van Sijpesteijnkade, is er, onder de brug voor fietsers een profiel van vrije ruimte (p.v.r.) nodig van minimaal 6,0 x 2,5m (bxh) en voetgangers een p.v.r. van minimaal 2,5 x 2,3m (bxh).

Uitgangspunten vormgeving

De Kanonstraatbrug krijgt een eigen karakter en is herkenbaar door de verfijnde architectuur waarbij vooral gebruik wordt gemaakt van metselwerk. Eventueel worden ornamenten geïntegreerd in de brug-architectuur, zoals zit-elementen en/of verlichting.





Links:
Referentiebeelden materiaal en detaillering Damstraatbrug.

Rechts:
Referentiebeelden materiaal en detaillering Kanonstraatbrug.

Landhoofden

De landhoofden zijn opgenomen in enerzijds de kadeconstructie en anderzijds de groene oever. Deze steken niet uit in het water of boven de groene oever. Ze worden uitgevoerd in hetzelfde metselwerk als de kademuur en afgewerkt met dezelfde natuurstenen deksloven. Voor een goede overgang van de brug naar de omgeving zullen aan de zijde van Lombok wellicht traptreden nodig zijn. Deze worden geïntegreerd in het brug-ontwerp.

Brugdek

De brug krijgt een gekromd brugdek dat kan worden ondersteund met constructieve elementen onder de brug. Deze zijn een samenhangend onderdeel van de architectuur van de brug. De brugleuning wordt geplaatst op een gemetselde rand. Op de brug worden dezelfde verhardingen toegepast als in de aangrenzende openbare ruimte.

Vormgeving ongelijkvloerse kruising

De onderdoorgang voor fietsers op de Leidseweg wordt ontworpen in samenhang met de brug en de kade. Het water onder de brug is zichtbaar vanaf de onderdoorgang (visueel open). Sociale veiligheid en verlichting zijn aandachtspunten voor het ontwerp.

Het kadehekwerk en de kademuur van de Leidse Rijn lopen door in de onderdoorgang. Vanzelfsprekend zijn de materialen van de onderdoorgang duurzaam, vandalisme-bestendig en onderhoudsarm.

De keerconstructie tussen het laaggelegen fietspad en het hooggelegen fietspad wordt gezien als onderdeel van de doorgaande structuur van de Leidse Rijn (en niet van het brug-ontwerp). Materiaalgebruik van de keerconstructie (muur, hekwerk en eventuele andere onderdelen van de keerconstructie) is dan ook hetzelfde als het materiaalgebruik van de kade. Echter, bij uitwerking van het brug-ontwerp en het inrichtingsplan voor de openbare ruimte kan er aanleiding zijn om (een deel van) de keerconstructie anders vorm te geven als de kade en bijvoorbeeld vorm te geven als onderdeel van de brug.





Links:
Referentiebeelden materiaal en detaillering Kanonstraatbrug.

Rechts:
Referentiebeelden verlichting en zitelement als onderdeel van de brug.

6.4 Uitgangspunten Van Sijpesteijnbrug

De Van Sijpesteijnbrug verbindt de Van Sijpesteijnkade met de oever van het Lombokpark ter hoogte van De Stek en het Park Plaza Hotel.

Functionele eisen

De brug is voor voetgangers en wordt circa 2,5 m breed. Vanwege de benodigde doorvaarthoogte en de lage oevers, wordt de brug voorzien van traptreden. Voor voetgangers met een fiets aan de hand worden fietsgoten aangebracht.
Vanwege de benodigde traptreden wordt de brug niet toegankelijk voor mensen die gebruik maken van een rolstoel/rollator of voor een zoutstrooi-wagen. Via de Kanonstraatbrug en het Lombokpark zijn alle bestemmingen aan de kant van Park Plaza toch bereikbaar voor iedereen.

Om ervoor te zorgen dat mensen die slechtziend zijn of minder goed ter been, de brug veilig kunnen gebruiken, worden de traptreden en leuningen comfortabel vorm gegeven. Bij de uitwerking van de brug in de vervolgfase worden toegankelijkheid en vormgeving in samenhang uitgewerkt. De trap-pen moeten voldoen aan de ProRail norm voor toegankelijkheid, of daaraan gelijkwaardig.

Om zowel gasten van het Park Plaza hotel als bezoekers van De Stek een duidelijke route te bieden, wordt de nieuwe brug tussen beide gebouwen in gepositioneerd.

Uitgangspunten vormgeving

Het wordt een ranke brug die niet alleen verwant is aan de twee andere nieuwe bruggen in het plangebied, maar ook aan de voetgangersbruggen op Smakkelaarsveld. Zowel de brug (inclusief zichtbare constructiedelen) als de leuningen moeten slank worden vormgegeven. Het brugdek is van een ‘brug-eigen’ materiaal (dus geen klinkers).
De brug krijgt een hedendaags karakter. De brug heeft vooral betekenis op buurtniveau en krijgt een terughoudende vormgeving, zonder ornamenten of speciale verlichting. Vanwege de locatie nabij De Stek, is de vormgeving van de brug zodanig dat deze niet uitnodigt om op of onder de brug te han-gen. Ook worden de leuningen en constructieve elementen transparant vorm gegeven. De landhoofden zijn opgenomen in enerzijds de kadeconstructie en anderzijds de groene oever. Deze steken niet uit in het water of boven de groene oever.

Brugdek

Er komen geen steunpunten onder de brug.



Referentiebeelden mate-riaal en detaillering van Sijpesteijnbrug



7 Technische uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de diverse algemene en (milieu)technische eisen opgenomen voor zowel de openbare ruimte (boven- en ondergrond), de bouwlocaties en de bruggen.

7.1 Archeologie

Archeologisch beleid

Het archeologische beleid van de gemeente Utrecht is vastgelegd in de Archeologische Verordening op de Monumentenzorg en bijbehorende archeologische waardenkaart (2009). Op de archeologische waardenkaart is met kleuraanduidingen aangegeven waar archeologische resten aanwezig zijn of verwacht kunnen worden.

Waarden

In het plangebied zijn archeologische resten van de prehistorie (Bronstijd/IJzertijd), Romeinse tijd, Middeleeuwen en Nieuwe tijd (19e/20e eeuw) te verwachten. Er zijn verschillende archeologische gebieden op de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht te onderscheiden:

Gebieden met een hoge archeologische waarde (rood op de waardenkaart)

In het plangebied liggen twee gebieden met een hoge archeologische waarde: in het noordwesten (omgeving Westplein) betreft dit de historische voorstad Buiten Catharijne, die vanaf de 13e-14 eeuw ontwikkelde in het gebied voor de Catharijnepoort en langs de Vleutenscheweg/Vleutenschevaart. De rood gemarkeerde zone aan de Leidseweg betreft een huis met een 'pannebakkerij' en ovens, die onder de huidige bestrating ligt. Voor gebieden met een hoge archeologische waarde geldt dat bij bodemingrepen groter dan 50 m2 en dieper dan 50 cm een archeologievergunning verplicht is.

Gebieden met een hoge archeologische verwachting (geel op de waardenkaart)

Er zijn vier gebieden met een hoge archeologische verwachting in de omgeving van het Westplein: de historische Vleutenscheweg/Vleutenschevaart (vanaf de 10e eeuw en mogelijk zelfs 7e eeuw), de historische Leidscheweg/Leidschevaart/Leidse Rijn (aanleg Leidschevaart 1664) en de oude historisch verbindingsweg (Damstraat) tussen beide wegen/vaarten in. In het uiterste zuidwesten van het plangebied doorsnijdt de huidige Graadt van Roggenweg de hoofdgeul (en restgeulen) van de Oude Rijn, die zowel in de Romeinse tijd als de vroege Middeleeuwen hier liep. Voor gebieden met een hoge archeologische verwachting geldt dat bij bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 50 cm een archeologievergunning verplicht is.

Gebieden met een archeologische verwachting (groen op de waardenkaart)
Een deel van het plangebied ligt in een zone met een archeologische verwachting. Deze verwachting is gebaseerd op de aanwezigheid van de stroomrug van de Rijn, waarop sporen van bewoning kunnen worden verwacht. Binnen deze zone is één archeologisch onderzoek uit 2015 geregistreerd in de landelijke database Archis (3298112100). Dit onderzoek betreft een archeologische begeleiding op het Jaarbeursplein en is nog niet gepubliceerd. Voor gebieden met een archeologische verwachting geldt dat bij bodemingrepen groter dan 1000 m2 en dieper dan 50 cm een archeologievergunning verplicht is.

Gebieden zonder kleuraanduiding (wit op de kaart)

Betreffen gebieden waarvan bekend is dat de bodem verstoord is of waar geen archeologische resten (meer) worden verwacht.

Conclusie en aanbevelingen

Voor de ontwikkeling is een archeologievergunning vereist. Voor de aanvraag van die vergunning is archeologisch onderzoek door middel van een bureauonderzoek gecombineerd met een inventariserend booronderzoek noodzakelijk voor die locaties waar relevante bodemingrepen worden gepland. Op basis van dit onderzoek kan het bevoegd gezag archeologie (afdeling Erfgoed, gemeente Utrecht) een selectiebesluit nemen ten aanzien van eventueel vervolgonderzoek en/of vrijgave (besluit geen nader archeologisch onderzoek). Vervolgonderzoek kan bestaan uit een proefsleuvenonderzoek, al dan niet gevolgd door een opgraving. Voorafgaand aan de onderzoeken dient een goedgekeurd Plan van Aanpak (booronderzoek) en een goedgekeurd Programma van Eisen (proefsleuvenonderzoek, opgraving) gevolgd door een goedgekeurd Plan van Aanpak te worden opgesteld.



VERKLARING

- Plangebied
- Topografie
- Archeologische projecten gemeente Utrecht
- ARCHIS Vondstmeldingen
- ARCHIS Onderzoeksmeldingen
- Gebied van hoge archeologische waarde
- Gebied van hoge archeologische verwachting
- Gebied van archeologische verwachting

Archeologische waardenkaart.

Het advies is om in een zo vroeg mogelijk stadium in overleg met het bevoegd gezag archeologie te bepalen waar en welk archeologisch onderzoek noodzakelijk is.
Voor gebieden die zijn vrijgegeven van nader archeologisch onderzoek, geldt de wettelijke meldingsplicht voor toevalsvondsten bij het doen van archeologische vondsten (conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet).
Het zichtbaar maken van de loop van de Oude Rijn of andere archeologische waarden is een mooie ruimtelijke en cultuurhistorische kans.

7.2 Niet gesprongen explosieven (NGE)

Het zuidelijk deel van Utrecht wordt als NGE-onderzoeksgebied aangemerkt. In (de omgeving van) het plangebied zijn de Utrechtse onderzoeksresultaten geüpgraded naar de huidige beoordelingsrichtlijn. Dit is vastgelegd in de rapporten 'Historisch vooronderzoek NGCE - Addendum historische vooronderzoeken' (T&A, 3-6-2016) en 'Historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van niet-gesprongen conventionele explosieven ter plaatse van spoortracé Utrecht CS – IJsselstein' (T&A, 18-5-2012, v. 2.0).

Conclusie en aanbevelingen

Het plangebied is niet verdacht van NGE. Wel dienen sommige onderzoeken nog geactualiseerd te worden naar de nieuwe richtlijn WSCS-OCE.

7.3 Bodemkwaliteit

In 2019 zijn de bodem, asfalt, fundering en bovenste grondwater binnen het plangebied onderzocht. Dit verkennende onderzoek bevestigt het vermoeden dat de bodem door eeuwenlange bewoning en nijverheid verontreinigd is geraakt.

De meeste bodemverontreiniging is rond de gedempte Leidse Rijn aanwezig. In het overige gebied is de bodem lokaal (< 5 % van het oppervlak) verontreinigd.
De bodemkwaliteit op de ontwikkellocaties is geschikt voor de nieuwe bestemming. Wel zijn hier oude funderingen aanwezig.
Het grootste deel van het asfalt en de onder de weg aanwezige fundering kan worden hergebruikt. Een klein deel is dermate verontreinigd dat dit materiaal moeten worden gereinigd dan wel worden afgevoerd.
Het diepere grondwater is met vluchtige chloorkoolwaterstoffen (VOCl) verontreinigd. De kwaliteit van het bovenste grondwater wijkt niet af van die in de omgeving. De VOCl zijn in het bovenste grondwater niet aangetroffen.

Conclusie en aanbevelingen

Uit het verkennende bodemonderzoek is goed inzicht ontstaan in de bodemkwaliteit en op welke locaties nog nader onderzoek vereist is.
Voordat de bodem gesaneerd kan worden, moeten diverse wettelijke procedures worden doorlopen.
Mogelijk dienen BUS-meldingen of (deel-)saneringsplannen worden opgesteld, afhankelijk van de aard en omvang van de aangetroffen verontreinigingen.
Bij het open graven van de Leidse Rijn moet er rekening mee worden gehouden dat de aanwezige duiker sterk verontreinigd slib bevat. Bij bemalingen dient rekening te worden gehouden met een waterzuivering en er dient – naast een melding of vergunningaanvraag in het kader van de Waterwet- een melding op basis van het Gebiedsplan Utrecht te worden gedaan.
Het plangebied valt binnen het gebied waar de gebiedsgerichte aanpak voor grondwater en ondergrond van toepassing is. Door hier aan bij te dragen is het niet langer nodig om voor alle werkzaamheden een apart saneringsplan te maken.

7.4 Kabels en leidingen

Voor de realisatie van het project dienen een aantal grootschalige verleggingen plaats te vinden voor het kruisen van de Leidse Rijn, waaronder: drinkwater, telecomkabels, stadsverwarming transportleiding, 10 kV kabels, gas hoge en lagedruk.
Voor het doorgraven van de Leidse Rijn is het nodig om twee zinkers aan te leggen. Eén zinker bij de Kanonstraat en één zinker bij de Damstraat. De afmetingen zijn respectievelijk circa 50x15 meter op een diepte van ongeveer 5,50 meter onder maaiveld en circa 50x6 meter op een diepte van ongeveer 5,00 meter onder maaiveld.

In het gehele plangebied dienen kabels en leidingen verlegd te worden. Daarnaast is er ruimte gecreëerd voor nieuwe duurzame energieontwikkelingen (zie ook paragraaf 7.10) zoals Warmte en Koude Opslag (WKO). Er is ruimte gereserveerd voor WKO in de vorm van zoekgebieden voor bronnen en leidingtracés. De benodigde technische ruimten in het openbaar gebied en de bouwblokken worden in de volgende fase verder uitgewerkt. In de volgende fase zal bovendien gekeken worden of er ook ruimte gereserveerd moet worden voor Thermische Energie uit Oppervlaktewater (TEO). Hiervoor zijn in- en uitlaatpunten in de Leidse Rijn noodzakelijk, en een aansluiting op een collectief warmtenetwerk.

Tijdens de inventarisatie is afstemming geweest over de locaties voor bomen (zie ook paragraaf 8.5). En er is afstemming geweest met de Veiligheidsregio Utrecht. In de plannen is er ook rekening mee gehouden dat diverse netwerken een verbinding hebben met het plangebied Beurskwartier. Zo is bijvoorbeeld voor WKO een koppeling mogelijk aan de Graadt van Roggenweg.
Het kabels- en leidingenontwerp is geschikt voor beide varianten van de kruising van de Kanonstraat met de fietsroute langs de Leidse Rijn.
Het onderzoek is vastgelegd op tekening ‘Inventarisatie kabels en leidingen’ (18 februari 2019). Naast het bovenaanzicht zijn van de belangrijkste locaties dwarsprofielen gemaakt en is van de zinker bij de Kanonstraat onder de Leidse Rijn een principe lengte en dwarsprofiel opgesteld.

7.5 Water en riolering

Klimaatbestendig

Voor het verwerken van regenwater wordt de volgende volgorde gehanteerd:
1. Vasthouden en nuttig gebruiken
2. Bergen
3. Afvoeren

Voor de openbare ruimte geldt dat zoveel mogelijk regenwater vastgehouden moet worden en nuttig gebruikt voor het aanwezige groen door infiltratie in de bodem via boven- of ondergrondse infiltratievoorzieningen. Het streven is om op jaarbasis 99% van de neerslag te infiltreren en vast te houden in de bodem. Afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem (het doel is om 45 mm in 1 uur te verwerken) wordt berekend welk aanvullende bergingscapaciteit eventueel nodig is.

Het gebied moet zo worden ingericht dat zelfs bij een zeer extreme regenbui er geen schade optreedt. Vooruitlopend op nog vast te stellen klimaatbeleid wordt er hiervan uitgegaan dat daaraan is voldaan als een extreme bui (van 80 mm in 1 uur) verwerkt kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater. Uitwerking van de plannen kan nog worden aangescherpt op basis van nieuw klimaatbeleid.
Ook mogen er geen gezond- en veiligheidsrisico’s optreden, zoals bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Deze opgave geldt zowel voor de openbare ruimte als voor de binnentuinen.

Om een beeld te krijgen van de te verwachten mate van wateroverlast is voor het plangebied een stresstest uitgevoerd. Deze stresstest geeft de mate van wateroverlast weer bij een neerslag van 80 mm/uur.

Hemelwaterriool

Het voorstel is om aan beide zijden van de trambaan een hemelwaterriool aan te leggen in de Graadt van Roggenweg van het Merwedekanaal tot aan de Croeselaan. Doel is dat zoveel mogelijk water wordt vastgehouden en infiltreert in de bodem, bij voorkeur via de berm. Alleen wanneer het infiltratiesysteem het water niet kan verwerken loopt het over naar het hemelwaterriool. Mogelijke manieren van bermafwatering zijn: plantvakken, wadi's, bioswales, verlaagde groenstroken, water passerende verharding in de parkeervakken, onderbreking van de banden tussen rijbaan en berm. De precieze uitwerking vindt plaats in de VO fase van het project.
Het te vervangen hemelwaterriool in de Kanonstraat krijgt een aansluiting om de Kanaalstraat in de toekomst gescheiden te kunnen afwateren.

Gemengd-en vuilwaterriool

Het bestaande gemengde riool in de Graadt van Roggenweg (tussen de tramhalte en de Croeselaan) moet worden vervangen vanuit kwalitatief oogpunt. Rioolbeheer lift op dit traject mee met de herinrichting.

Peilen

Het maaiveldniveau ligt gemiddeld op een niveau van NAP +2,40 m.
Alle oppervlaktewaterpeilen hebben stadspeil NAP +0,58 m als streefpeil.
Het grondwaterpeil verloopt van NAP +0,1 m aan de oostzijde naar NAP 0,00 m NAP aan de westzijde van het plangebied in een droge periode en van NAP +0,5 m naar NAP +0,2 m.

Leidse Rijn

De Leidse Rijn wordt met een waterdichte bodem aangelegd.
Het herstellen en doortrekken van de Leidse Rijn wordt in een volgende fase verder uitgewerkt in overleg met het waterschap HDSR, beheerder van de watergang.

Watercompensatie

Onderstaande tabel laat zien dat het totaal aan verharding in het plangebied afneemt. Dit wordt veroorzaakt door een toename van groen en water.

Ruimtegebruik	huidig %	nieuw %	verschil
bestaande bebouwing	7%	7%	0%
bouwveld	0%	6%	6%
verhard (bus/tram/auto)	48%	29%	-19%
verhard (fiets/voet)	29%	32%	4%
onverhard (groen)	15%	22%	7%
onverhard (water)	1%	4%	3%
Totaal	100%	100%	0%

Conclusie

Compensatie is niet nodig, gezien de ruime afname van verharding en de toename van groen. In de vervolgfase blijft klimaat adaptief ontwerpen noodzakelijk.

7.6 Asfalt- en wegfundering

Er heeft nog geen asfalt- en funderingsonderzoek plaatsgevonden. Er wordt vooralsnog rekening gehouden met het behoud van de onderbouw wegconstructie en aanbrengen nieuwe toplaag asfalt voor de Graadt van Roggenweg. Voor het overige deel (Westplein) wordt vooralsnog rekening gehouden met het vervangen van de gehele wegconstructie.
In een volgende fase wordt het asfalt- en funderingsonderzoek uitgevoerd.

7.7 Bruggen

In hoofdstuk 6 zijn de ontwerpeisen voor bruggen toegelicht. In deze paragraaf worden de technische eisen toegelicht.

- Alle bruggen worden voorzien van een valbescherming op de randen die verkeer beschermd tegen vallen.
- De levensduurverwachting van het object is minimaal 100 jaar.
- Bij materiaalkeuzen voor de bruggen is veel aandacht voor duurzaamheid en circulariteit (zie eisen in hoofdstuk 7.10).
- Er komt een comfortabele soepele overgang van de omgeving naar de brugconstructie door bijvoorbeeld toepassing van stootplaten.
- Staalwerk lakken met drie-laags natlaksysteem.
- Een aanvaarbeveiliging beschermt de brug en geleidt het scheepvaarverkeer naar de doorvaart. In de doorvaart zijn geen uitstekende brugdelen die de veiligheid kunnen belemmeren. Aan weerszijden van de brug staat een dukdalf (hout, duurzaamheidsklasse 1) die wordt beschermd met een paalmuts (kleur wit). De dukdalven kunnen de aanvaring weerstaan van een boot met 70 ton gewicht geladen en met snelheid van 4,5km/u. Bij landhoofden of steunpunten langs het water zijn wrijfgordingen van bijvoorbeeld hout nodig om schade te voorkomen. Deze worden gedimensioneerd op aanvaren onder een hoek van 5 tot 10 graden.
- Om de kansen voor dieren te vergroten, worden bruggen alleen verlicht aan de onderzijde als er een (fiets)pad is. Ook worden, zo mogelijk, vleermuiskasten ingebouwd aan de onderzijde of zijkant van de brug en worden, zo mogelijk, voorzieningen opgenomen voor vogels.

7.8 Bomen

Bomeninventarisatie

In het plangebied zijn in juli 2018 alle 202 bomen geïnventariseerd. Het bomenbestand bestaat vooral uit iep, es, plataan, linde, eik en populier. Iep komt veel voor langs de Graadt van Roggenweg. Voor het overige is er een spreiding in boomsoorten. De bomen hebben voor het grootste deel een stamdiameter tot 80 cm. Een aantal populieren is dikker tot circa 100 cm. De conditie van de bomen is divers. Relatief veel bomen (52 stuks) hebben een slechte tot onvoldoende conditie. De overige bomen hebben een voldoende tot goede conditie. Slechts een enkele boom is verplantbaar. De meeste bomen zijn niet verplantbaar vanwege soort en standplaats. De bomeninventarisatie is te vinden in bijlage 5.

Randvoorwaarden groeiplaatsinrichting nieuwe bomen

Nieuwe bomen kunnen alleen gezond volwassen worden als ze een goede groeiplaatsinrichting meekrijgen. Dat betekent voldoende ruimte boven en ondergronds voor de boom om te groeien. De uitgangspunten voor een goede groeiplaatsinrichting staan in het Handboek Bomen, wat onderdeel uitmaakt van het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Er moet voldoende afstand tot de verharding en kabels en leidingen zijn. Zo is er voor een 1e grootte boom minimaal 25 m3 groeiplaatsruimte nodig. In de vervolgfase wordt per boom bekeken of aan deze eisen wordt voldaan en of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de boom toch goed te laten groeien.
In dit project geldt als uitgangspunt dat ondergrondse infra en eventuele parkeergarages geen beperking mogen hebben op de mogelijkheden voor het toepassen van 1e grootte bomen. Bij voorkeur worden bomen in de volle grond geplant.

Herplantplicht
Als er bomen worden geveld, dan dient compensatie plaats te vinden. Dat betekent dat er voor iedere gevelde boom weer een boom wordt terug geplant. In de eerste plaats moet dit gebeuren binnen het plangebied. Indien dit niet mogelijk is dan zal er buiten het plangebied moeten worden gekeken hoe de eventueel gevelde bomen gecompenseerd kunnen worden.

Duurzaamheid
Voor een duurzame inrichting wordt gevarieerd in boomsoorten. Hoe meer variatie hoe kleiner de kans op uitval bij ziekte van een bepaalde boomsoort. De locatie van de bomen, dus de juiste boom op de juiste plek is belangrijk om de bomen het gewenste eindbeeld te laten bereiken. Door de klimaatverandering met langere droogteperioden in de zomer worden boomsoorten toegepast die goed tegen droogte kunnen.

Raakvlakken met riool, afwatering, kabels en leidingen
In de boomvakken kan regenwater infiltreren. De boomsoort zal hierop moeten worden afgestemd, waarbij voorwaarde is dat deze bestand is tegen enkele dagen met de 'voeten' in het water.
De kabels en leidingen moeten op voldoende afstand van de bomen komen te liggen en indien nodig worden wortelgeleidingsschermen toegepast.

7.9 Ecologie
Flora en Fauna Quickscan
Er is in 2018 een quickscan Flora en Fauna opgesteld (Movares, 2018). Bij een dergelijke ruimtelijke ontwikkeling is het vanuit Natuurwetgeving van belang om na te gaan of er door de werkzaamheden negatieve effecten op beschermde natuurwaarden kunnen optreden. Ook zijn de soorten van de Utrechtse soortenlijst meegenomen in het onderzoek.

Gebiedsbescherming
Er is getoetst in hoeverre de geplande ontwikkeling mogelijk beschermde gebieden beïnvloedt of daar negatieve effecten op heeft. De conclusies voor de gebiedsbescherming voor het plangebied zijn:
- Het plangebied ligt niet binnen Natura 2000-gebied. Er is mogelijk wel sprake van stikstofdepositie. Om dit te kunnen bepalen, is een AERIUS-berekening benodigd. Wanneer uit de berekening blijkt dat er geen sprake is van toename van stikstofdepositie, zijn verdere vervolgstappen niet noodzakelijk.
- Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natuurnetwerk Nederland. Er is geen nadere NNN-toetsing benodigd.

Groenstructuurplan
Bij de inrichting van het (bestaande en nieuwe) groen in het gebied wordt rekening gehouden met de vijf hoofdopgaven uit de Actualisatie Groenstructuurplan.
- Vergroten van de ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteit van het bestaande stedelijk groen van Utrecht voor mensen, planten en dieren.
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de groengebieden rond Utrecht door recreatieve en ecologische verbindingen aan te leggen.
- Uitbreiden van de groene buitenruimte door grootschalige groengebieden om de stad aan te leggen.
- Gezonde verstedelijking.
- Klimaatadaptatie.

Er wordt binnen het Programma van Eisen aan al deze doelen invulling gegeven.

Soortenbescherming
De belangrijkste conclusie van het onderzoek m.b.t. de soortenbescherming zijn:

Vaatplanten
Er zijn tijdens het veldbezoek geen vaatplanten waargenomen die zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming. Wel zijn tongvaren, grote kaardenbol en wilde reseda waargenomen. Deze soorten staan op de Utrechtse soortenlijst. Deze dienen te worden behouden of als dat niet mogelijk is dienen voorafgaand aan de werkzaamheden plantensoorten van de Utrechtse soortenlijst in overleg met een ecoloog van de gemeente te worden verplaatst naar een andere geschikte locatie in of nabij het gebied.

Vleermuizen - verblijfplaatsen
Er zijn geen boomholten aangetroffen die geschikt zijn voor verblijfplaatsen van vleermuizen. Er zijn wel vleermuiskasten aangetroffen aan de bomen ter hoogte van de kruising van de Croeselaan en Graadt van Roggenweg. Indien de bomen worden verwijderd, dient er nader onderzoek uitgevoerd te worden naar het gebruik van de vleermuiskasten.
Indien er werkzaamheden plaats vinden aan de Sijpesteijntunnel en Daalsetunnel, dient er nader onderzoek plaats te vinden naar verblijfplaatsen van vleermuizen in de tunnels.
Ook is geconstateerd dat diverse gebouwen in het plangebied geschikt zijn voor mogelijke verblijfplaatsen voor vleermuizen. Uitgangspunt is dat alle bebouwing in en rondom het plangebied behouden blijft. Effecten op vleermuisverblijfplaatsen in gebouwen worden daarmee niet verwacht. Mochten gebouwen toch verbouwt of gesloopt worden dan is nader ecologisch onderzoek nodig.

Vleermuizen - vliegroutes en foerageergebied
De bomen, bomenrijen en waterelementen in het plangebied vormen (potentieel) foerageergebied. Geschikte foerageergebieden zijn het water aan de Leidseweg, het water onder de Sowetobrug, Van Sijpesteijnkade en Lange Hagelstraat. Een gedeelte van het potentiële foerageergebied zal verdwijnen. Er blijft echter voldoende foerageergebied in de directe omgeving van het plangebied bewaard.

Voor de locaties waar werkzaamheden gaan plaatsvinden kunnen er (tijdelijk) effecten op potentiële foerageergebieden van vleermuizen optreden. Om te voorkomen dat door gebruik van kunstlicht (tijdens de werkzaamheden of door de nieuwe inrichting) verstoring optreedt op verblijfplaatsen en op foeragerende of passerende dieren, dient gebruik te worden gemaakt van gerichte verlichting. Hierbij dient (extra) lichtval op watergangen, bomen en gebouwen te worden vermeden.

Vleermuizen – vliegroutes
De Leidse Rijn langs de Leidseweg, het Merwedekanaal onder de Sowetobrug en een bomenrij aan de Graadt van Roggenweg vormen mogelijk (cruciale) vliegroutes. Dit vanwege het rechtlijnige karakter dat kan worden gebruikt ter geleiding en oriëntatie bij het vliegen. Indien er werkzaamheden plaats vinden nabij deze locaties dient er nader onderzoek plaats te vinden naar de aanwezigheid van (cruciale) vliegroutes.

Algemene broedvogels
Om effecten op algemene broedvogels te voorkomen dienen (sloop-) werkzaamheden aan de tunnels of werkzaamheden waarbij opgaande beplanting binnen het plangebied wordt verwijderd, buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Deze loopt globaal van 15 maart tot 15 juli. Indien werken buiten het broedseizoen niet mogelijk is, moet door een deskundige worden gecontroleerd of er broedende vogels aanwezig zijn. Dit geldt ook voor de periode vlak voor of na het broedseizoen. Het gaat om een broedgeval, ongeacht de datum. Indien effecten op broedende vogels niet kunnen worden uitgesloten, mag er niet gewerkt worden.

Vogels van de Utrechtse soortenlijst
Binnen het plangebied worden vogelsoorten verwacht die zijn opgenomen in de Utrechtse soortenlijst, zoals de merel en de tjiftjaf. Na herinrichting van het plangebied is er een toename van groene elementen (park en tuinen). Voor de merel en de tjiftjaf zal er naar verwachting een geschikter leefgebied ontstaan na herinrichting. Extra maatregelen voor de merel en tjiftjaf zijn naar verwachting niet noodzakelijk.

Vogels met een jaarrond beschermd nest
Er zijn binnen het plangebied geen nesten aangetroffen van vogels met een jaarrond beschermd nest. Uitgangspunt voor dit PvE is dat alle bebouwing in en rondom het plangebied behouden blijft. Effecten op nesten van gebouw bewonende en jaarrond beschermde vogels worden daarmee niet verwacht. De groene elementen tussen het spoor en de Hagelbuurt en tussen het spoor en het Park Plaza Hotel zijn mogelijk onderdeel van het functionele leefgebied van de huismus. Uitgangspunt is dat hier niet gewerkt wordt. Indien er wel gewerkt gaat worden is er nader onderzoek nodig om te kunnen vast stellen of er sprake is van een vaste, rust- of verblijfplaats van de huismus.

Grondgebonden zoogdieren
Negatieve effecten op beschermde grondgebonden zoogdieren worden niet verwacht.

Zorgplicht
Om een juiste invulling te kunnen geven aan de zorgplicht is de Gedragscode Flora- en faunawet van de gemeente Utrecht van toepassing.

7.10 Duurzaamheid
Uitgangspunten met betrekking tot duurzaamheid zijn: het spaarzaam omgaan met energie en grondstoffen, klimaatbestendig en gezond bouwen met hernieuwbare materialen en duurzaam opwekken van energie. Voor alle duurzaamheidaspecten geldt dat bij tendering van gebouwen en bouwblokken, - gezien de snelle voortgang van ontwikkelingen en beleidsvorming op het vlak van duurzaamheid, - de op dat moment geldende normeringen worden gehanteerd.

Uitgangspunt is het realiseren van gebouwen met een minimale GPR-gebouw score van 8,25 (of vergelijkbare duurzaamheid). Met de GPR-gebouw score wordt middels vijf thema's (energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde) een waarde gegeven aan de algemene duurzaamheid van een bouwontwikkeling.

De openbare ruimte (wegen, parken) wordt over de volledige levensduur (aanleg, gebruik, onderhoud en sloop) zo duurzaam mogelijk. Onder de integrale duurzaamheid vallen ook de thema's bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en waterbeheersing. Naast deze thema's betekent 'zo duurzaam mogelijk', per thema en integraal:

- De som van de duurzaamheidsprestaties voor alle duurzaamheidsthema's gewogen naar ambitie, wordt zo hoog mogelijk. http://www.duurzaamgww.nl.
- De constructies, materialen en methoden om de openbare ruimte te realiseren kosten zo min mogelijk CO2. De bouwer van de wegen en parken heeft een zo hoog mogelijk niveau op de CO2 prestatieladder.
- De inrichting van de openbare ruimte is energieneutraal over de gebruiksfase.
- Aanleg en onderhoud leveren een zo groot mogelijke Social Return, zoals berekend volgens de zogenaamde 'bouwblokkenmethode'.
- Levering van materialen en diensten voor aanleg en onderhoud van de openbare ruimte gebeurt conform de internationale sociale voorwaarden.
- De uitvoerder communiceert tijdig en naar tevredenheid met belanghebbenden.
- De Milieukostenindex (MKI) over aanleg plus beheer en onderhoud (25 jaar) wordt zo laag mogelijk (dubocalcberekening).

Energie

De stip op de horizon is een klimaatneutraal centrumgebied. Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en koploper zijn op het gebied van duurzame energie. Onder energieneutraal verstaan we dat er in het gebied evenveel duurzame energie wordt opgewekt als verbruikt in de eindsituatie. Energieverbruik dat samenhangt met de mobiliteit, bouw en materiaalstromen telt hierbij niet mee. Bij klimaatneutraal tellen we wel het energieverbruik van de gebruikers mee, dat is gelijk aan de ambitie vanuit het coalitieakkoord dat nieuwbouw nul-op-de-meter (NOM) is. Voor met name hoogbouw is dit een zeer hoge ambitie, waarvan nader beoordeeld moet worden of deze te combineren is met de te verwachten hoogte van de gebouwen.
Energieneutraal bouwen is de norm. Voor nieuwbouwprojecten betekent dit energieneutraal (EPC 0,0) of beter te bouwen. Voor hoogbouw wordt ingezet op BENG .

Gasloos bouwen is het uitgangspunt voor alle bouwontwikkelingen. Dit betekent dat warmte en koudelevering (WKO), stadsverwarming (verduurzaamd en lage temperatuur) en elektriciteit de benodigde energie zullen moeten gaan leveren in het gebied.
Specifieke kansen zijn er in dit gebied vanwege het doortrekken van de Leidse Rijn voor energiewinning uit oppervlaktewater (TEO) in combinatie met WKO (zie ook paragraaf 7.4 kabels en leidingen). Vanwege de optimale benutting van de potentie van de ondergrond en de hoge dichtheid van alle ontwikkelingen in het gebied sturen we op een collectief bodemenergiesysteem. Hierbij zijn alle bronnen op een ringleiding aangesloten die de verschillende gebouwen voedt met warmte en koude.

In het FO moet ruimte worden gereserveerd voor bronnen in de vorm van zoekgebieden en leidingtracés. Bij de verdere uitwerking van het functioneel ontwerp moet rekening gehouden worden met de ruimte die nodig is voor dit WKO-TEO-systeem.
De bronposities zijn bepaald door IF Technology op basis van de spelregels zoals in het Bodemenergieplan van het Beurskwartier zijn opgesteld en de informatie die bekend is over de bestaande en beoogde bronnen in de omgeving. We onderzoeken voorafgaand aan het Voorlopig Ontwerp of en hoe het interferentiegebied Beurskwartier kan worden uitgebreid om de samenhang met de ontwikkelingen rondom het plangebied te borgen. De beoogde bronposities stemmen we af met stakeholders in en om het gebied.

Bij de invulling van de wijze waarop de energievoorziening van het gebied gerealiseerd kan worden, kan vooruitgelopen worden op de Utrechtse principes die ontwikkeld worden: “op welke wijze kan energie van buiten bijdragen aan een klimaatneutraal gebied”.

Op basis van het Utrechtse energieprotocol worden de volgende richtlijnen gesteld:

Warmte koudevraag

Op gebouwniveau zo laag mogelijke energievraag realiseren, voor woningen met energiebehoefte BENG1 ≤ 25 kWh/m2. Uitgangspunt is dat het gebied zelfvoorzienend is in de warmte- en koudebehoefte van de bebouwing. Optimalisatie van energievraag, waarbij mogelijk meer energie opgewekt, dan zelf benodigd.

Gebruiksfunctie	BENG 1 (kWh/m².jaar energiebehoefte)	BENG 2 (KWh/m².jaar fossiele energie)	BENG 3 (% hernieuwbare opwekking)
Woonfunctie en woongebouwen	25	0	100
Utiliteitsgebouwen	50	0	100
Onderwijsgebouwen	50	0	100
Gezondheidszorggebouwen	65	0	100

Eventuele energie-overschotten worden (tegen vergoeding) beschikbaar gemaakt voor de omgeving. Afwijken van deze ambitie kan alleen als onderbouwd kan worden dat het plan dan onhaalbaar wordt en andere gemeentelijke ambities onmogelijk worden.
Als op basis van een onderbouwing blijkt dat het gebied niet zelfvoorzienend kan zijn dan is regeneratie met warmte- of koudebronnen van buiten het gebied mogelijk, zoals stadsverwarming of TEO.

Elektriciteitsvraag
Op gebouwniveau zo laag mogelijke elektriciteitsvraag realiseren. Energieneutraal op gebiedsniveau.
Optimalisatie van energievraag, waarbij mogelijk meer energie opgewekt, dan zelf benodigd. Eventuele elektriciteits- overschotten worden beschikbaar gesteld aan de omgeving. Als energieneutraliteit op perceels- of gebiedsniveau niet mogelijk is dan is duurzame opwek buiten het plangebied mogelijk, onder strikte voorwaarden.
Voor de concrete vereisten aan onderbouwingen en voorwaarden wordt verwezen naar het Utrechtse Energieprotocol.

Ook wordt vooruitgelopen op de transitievisie die elke gemeente voor 2021 opstelt.

Bij toepassing van bodemwarmtepompen dient rekening te worden gehouden met het beperken van uitputting van de bodem: volledige regeneratie van de bodemtemperatuur is het uitgangspunt. Dit betekent dat we uitgaan van een open systeem met doubletten van warme- en koude bronnen, in een collectief systeem. De bronnen hebben een debiet van 80m3/u en worden volgens een dambordprincipe geplaatst. Tevens dient rekening te worden gehouden met het feit dat in grote delen van de stad, inclusief de locatie van het plangebied, alleen het 1e watervoerend pakket tot ongeveer 50 meter diepte gebruikt kan worden.
Per bouwblok is één aansluiting op een WKO-net of stadsverwarming, aan de zijde van het tracé in de openbare ruimte. De technische ruimten zijn opgenomen in het bouwblok.
Het plangebied valt binnen het gebied waar de gebiedsgerichte aanpak voor grondwater en ondergrond van toepassing is.
Door hier aan bij te dragen is het niet langer nodig om voor alle werkzaamheden een apart saneringsplan te maken.

Circulair
De gemeente en Regio Utrecht hebben zich aangesloten bij de Green Deal Cirkelstad, waarin met veertig partners gebouwd wordt aan circulaire en inclusieve steden. Gemeente Utrecht is ook deelnemer van Grondstoffenakkoord en het convenant “Beton in een circulaire economie”. Uitgangspunten voor de bouwblokken:
- Pas een materialen- en grondstoffenpaspoort toe.
- Vanuit het betonconvenant wordt een verhoogde percentage eis (15%) van bestaand beton in nieuw beton gehanteerd en dient vrijkomend beton, voor zover niet hergebruikt in het gebied, aangeleverd te worden aan een erkend betonverwerker. Aan de markt wordt dan in een gunningcriterium gevraagd om beton met een lagere MKI aan te bieden dan de referentiewaarde.
- Bij het ontwerp van de openbare ruimte inclusief bruggen wordt rekening gehouden met de circulaire principes.
- De benodigde materialen voor aanleg, beheer en onderhoud worden waar mogelijk in gesloten kringlopen geproduceerd, gebruikt en hergebruikt.
- Nagaan of materiaal afkomstig uit de openbare ruimte ter plaatse kan worden hergebruikt en/of bestaande onderlagen van wegen hergebruikt kunnen worden.

7.11 Gezondheid & woonkwaliteit
Bovenop de eisen van het Bouwbesluit hanteert de gemeente enkele adviezen over de woonkwaliteit:
- Alle woningen krijgen een geluidsluwe gevel.
- Slaapkamers bevinden zich aan de stille zijde (luwe gevel).
- Er wordt bewust gekozen in constructie(dikte), constructiematerialen en detaillering om het contactgeluid tussen woningen te reduceren.
- Zo mogelijk maken woningen optimaal gebruik van direct zonlicht voor het benutten van zonnewarmte in de winter.
- Woningen worden voorzien van goede keukens.

- Er wordt een verscheidenheid in woningplattegrond, woninggrootte en woningtype in relatie tot buitenruimte en positie in het gebouw gerealiseerd, afgestemd op de te huisvesten doelgroep.
- Woningen, met uitzondering van onzelfstandige studentenwoningen, dienen levensloopbestendig ontwikkeld te worden.
- Op de begane grond krijgen woningen bij voorkeur een ruimte om werken aan huis te kunnen faciliteren.
- Elke woning wordt voorzien van een direct, via de woning toegankelijke, berging.
- Woningen aan een drukke weg krijgen hun ventilatie aan de schone achterzijde.
- Woningen moeten voldoen aan Integraal Woningkwaliteit 2015. Dat betekent Politiekeurmerk Veilig Wonen. Het gebruik van hout uit duurzaam beheerde bossen met certificaat FSC of Keurhout geaccepteerd door TPAC. Als ook het zoveel mogelijk vermijden van uitlogende verontreinigende bouwmaterialen (veelal betreft het dan koper, zink en lood). Indien hout wordt toegepast: gebruik van duurzaam geproduceerd hout of een ander door de 'Toetsingscommissie Inkoop Hout goedgekeurde houtsoorten.
- Iedereen, met of zonder beperking, kan de gebouwen binnen komen, en in de gebouwen doen waarvoor ze zijn bestemd. Zo heeft ieder hotel tenminste één rolstoeltoegankelijke kamer en kan iedereen in de foyer, ontbijtzaal en het restaurant eten en drinken. In een kantoor kan iedereen bij de receptie, in de vergaderkamers, in de werkruimtes, in de wc, de kantine. Kortom, de gebouwen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking. Bij de bouw wordt gebruik gemaakt van de Utrecht Standaard Toegankelijk.
- Iedereen -ook als hij of zij gebruik maakt van een rolstoel- kan alle woningen bezoeken. Iedereen kan vanaf de openbare weg bij de voordeur komen, een brief in de bus doen, aanbellen, binnengaan, in de woonkamer komen en bij het toilet. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er geen trappetjes of opstapjes zijn, binnen of buiten de woning. Dit is een woning die bezoekbaar is.
- Mensen in een rolstoel kunnen in alle nultredenwoningen (alle woonruimtes zijn zonder trap bereikbaar) wonen. Of het is gemakkelijk om daarvoor te zorgen. Dat houdt in dat zij zelfstandig van alle functies gebruik kunnen maken: de toegang tot het woongebouw is toegankelijk en ook de gangen en galerijen in het woongebouw, de lift, de toegang tot de woning, de gang in de woning, de eetplek, de zitplek, de slaapkamer, de keuken, het toilet, de douche, of een gecombineerde douche/toiletruimte en de buitenruimte. Soms zijn de douche en het toilet in een nultreden woning niet-toegankelijk. Dan moeten deze ruimten altijd naast elkaar liggen met een leidingloze niet-dragende tussenmuur. Als het nodig is kan deze muur eenvoudig worden verwijderd, zodat er een toegankelijke douche/toiletruimte ontstaat. Dit is een woning die woonbaar is voor mensen in een rolstoel.
- Trappenhuizen worden uitnodigend en aantrekkelijk vormgegeven en gematerialiseerd waardoor beweging gestimuleerd wordt.

Bezonning

In opdracht van de gemeente is door ARUP een quickscan bezonning, zicht en windhinder uitgevoerd. De resultaten van de studie zijn overwegend positief. Uitgangspunt voor de nieuwbouw is dat schaduwwerking geen onevenredige aantasting van de woonomstandigheden voor bestaande woningen en percelen oplevert.
In een volgend stadium (bestemmingsplan) dient te worden onderzocht of alle woningen in de nieuw te realiseren blokken voldoende daglicht en bezonning zullen krijgen.

Windhinder

De kwaliteitsbeleving van de (semi-)openbare ruimte kan nadelig worden beïnvloed door wind(vlagen).
In opdracht van de gemeente is door ARUP een quickscan bezonning, zicht en windhinder uitgevoerd. De resultaten van de studie zijn positief: de nieuwbouw levert geen nadelige gevolgen op ten aanzien van windhinder op maaiveldniveau.
Lopende projecten in de omgeving van het plangebied zijn onder andere het Sijpesteijngebouw, het Jaarbeurspleingebouw en Hojel. Deze ontwikkelingen tezamen hebben invloed op het windklimaat van de daar aan grenzende openbare ruimte. Gezien deze plannen zich in de planvormingsfase bevinden kunnen eventuele wijzigen invloed hebben op het windklimaat. In de volgende fase dient daarom het windhinderonderzoek hierop aangepast te worden.

7.12 Geluid

Als eerste uitgangspunt voor geluid, zowel vanwege het wegverkeerslawaai als het railverkeerslawaai, geldt dat voldaan moet worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (Wgh). De regels van de Wet geluidhinder gelden alleen binnen de zone van de betreffende geluidsbron. Ondanks dat voor wegen met een maximum snelheid van 30 km/u de Wet geluidhinder niet van toepassing is, worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening deze wegen ook onderzocht.
Het tweede uitgangspunt is dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening en gezonde verstedelijking wordt geadviseerd om geen hogere geluidsniveaus toe te staan dan de zogenaamde ‘ambitiewaarde’ van 63 dB voor zowel geluid van weg- als railverkeer. Dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde. Geluidsniveaus boven deze waarde worden immers als “zeer slecht” bestempeld. De ambitiewaarde is onlangs vastgelegd in het ‘Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019 – 2022’.

De bouwblokken moeten voldoen aan de volgende uitgangspunten uit de Geluidnota Utrecht 2014-2018:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidluwe gevel.
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan een geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan de geluidsluwe gevel.
- De planontwikkeling mag niet leiden tot een wezenlijke toename van geluid op bestaande woningen in en rond het plangebied.

Geluidsbelasting

Op basis van de actuele inzichten van de verkeersgegevens voor het jaar 2030 en het FO is er op de westgevel van het Parkblok sprake van een beperkte overschrijding van de ambitiewaarde (ongeveer 1 dB). Op het Leidseblok en Hotelblok kan wel aan deze waarde worden voldaan. In het verkeersmodel is nu nog uitgegaan van circa 19.000 mvt per etmaal. Een vermindering naar 15.000 mvt per etmaal zou een reductie van 1 dB tot gevolg hebben, waardoor de ambitiewaarde wel kan worden bereikt. Het toevoegen van meer groen in het gebied tussen de bron en het gebouw heeft een ook positief effect op geluid. In het geluidmodel is uitgegaan van een licht geluidsreducerend wegdek (MODUS). Een nog stiller wegdektype is bij 30 km/u niet effectief en wordt niet zinvol geacht. Het toepassen van klinkers moet in ieder geval worden voorkomen vanwege een toename in geluid.

De geluidsbelasting aan de binnenzijde van de bouwblokken voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Deze gevels kunnen dus als ‘geluidluw’ worden aangemerkt. Het is dan wel van belang dat de gebouwen aan alle zijde een gelijke hoogte hebben. In de hoeken van het ontwerp vereist het creëren van een geluidluwe gevel mogelijk extra aandacht omdat deze woningen mogelijk niet automatisch aan de geluidluwe binnenzijde grenzen. Mogelijk kunnen hier balkons of inpandige loggia’s met aanvullend een forse afschermende constructie nog een oplossing bieden.

De geluidsbelasting vanwege het spoor overschrijdt de voorkeursgrenswaarde (55 dB) met maximaal 6 dB op het Parkblok op de noord- en oostgevel (61 dB). Er wordt wel voldaan aan de ambitiewaarde van 63 dB (en dus ook aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB). Bij de uitwerking van het Parkblok dient hier rekening mee gehouden te worden bij de bepaling van de geluidwering.

7.13 Luchtkwaliteit

Als eerste uitgangspunt voor luchtkwaliteit geldt dat voldaan moet worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Daarnaast is uitgangspunt om te streven naar verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit (voor PM10 en PM2,5 het halen van de WHO-advieswaardes) en lokale maatregelen te treffen die leiden tot gezondere lucht voor de inwoners van Utrecht.

Gebiedsbescherming (stikstofdepositie)

Als gevolg van de herinrichting van het Westplein en de Graadt van Roggenweg mogen geen significant verslechterende effecten optreden als gevolg van stikstofdepositie op omliggende beschermde Natura2000-gebieden.

7.14 Externe veiligheid

Om de gevolgen als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor zo veel mogelijk te beperken zijn gezien de ligging nabij het spoor voor de bebouwing binnen het plangebied mogelijk maatregelen nodig. De maatregelen zijn afhankelijk van de afstand van een gebouw tot het spoor en het gebruik van een gebouw (personendichtheid, functie c.q. kwetsbaarheid van personen). Ten westen van de lijn Croeselaan of het verlengde daarvan (het Leidseblok) kan volstaan worden met centraal afsluitbare ventilatiesystemen en vluchtwegen die van het spoor zijn afgekeerd. Voor het Parkblok en het Hotelblok moet in een volgende fase ten behoeve van het bestemmingsplan het groepsrisico en de eventuele maatregelen verder in beeld gebracht worden.

7.15 Bedrijven en milieuzonering

Aangezien het spoor deel uitmaakt van het rangeerterrein (emplacement) en daarmee de ontwikkeling binnen de 300 meter van deze inrichting valt moet rekening gehouden worden met de richtafstanden voor veiligheid en geluid. In het bestemmingsplan moet dit nader beoordeeld worden.

Binnen het plan vindt functiemenging plaats. In het bestemmingsplan worden hieraan de nodige voorwaarden gesteld door toepassing van de Utrechtse bedrijvenlijst.

7.16 Trillingen

Op locaties dicht bij sporen en andere trillingsbronnen wordt de relevantie van het thema trillingen beoordeeld. Het onderzoeksgebied waarbinnen trillingen vanwege spoorwegen worden beoordeeld, bedraagt een afstand van 100 meter gemeten vanaf het spoor.
Aangezien de locaties voor toekomstige bouwblokken op meer dan 100 meter van het spoor liggen, zullen spoortrillingen hier geen belangrijke invloed hebben. Dit aspect hoeft niet nader onderzocht te worden.
Trillingen van de tramlijn kunnen relevant zijn op korte afstand van gevoelige functies. Omdat de woonbestemmingen in dit plan op minimaal meer dan 24 meter naast de trambaan komen te liggen, zullen trillingen van de tramlijn geen invloed hebben. Dit aspect hoeft niet nader onderzocht te worden.

8 Functioneel Ontwerp

In het Functioneel Ontwerp (FO) zijn de ruimtelijke eisen en randvoorwaarden vertaald in een samenhangend en integraal ontwerp, waarin ook de contouren van de nieuwe bouwblokken zijn opgenomen. Hierbij is rekening gehouden met de randvoorwaarden en mogelijkheden en onmogelijkheden vanuit de techniek. In de plantoelichting wordt het FO per planonderdeel beknopt toegelicht. Eventuele keuzes en afwijkingen ten opzichte van het Programma van Eisen worden expliciet benoemd. De bijbehorende profielen zijn in een apart profielenboek opgenomen.
In paragraaf 8.1 wordt nader ingegaan op de verandering in routes die gelden voor het totale plangebied.
Voor de fietsoversteek Verlengde Van Sijpesteijnkade zijn twee varianten uitgewerkt, conform de Motie M2017/244. De punten waarop de varianten verschillen zijn expliciet beschreven bij de betreffende planonderdelen in paragrafen 8.2, 8.3 en 8.4. In bijlage 7 is de rapportage met alle voor- en nadelen van beiden varianten opgenomen.

8.1 Verandering in routes

Voor de herinrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein zijn een aantal ontwerpkeuzes gemaakt die tot gevolg hebben dat routes die nu gebruikt worden niet meer of anders beschikbaar zijn. Zo kan er op het huidige Westplein gekeerd worden. In de toekomst is dat niet meer mogelijk. De belangrijkste wijzigingen zijn de volgende:

- Kruising Koningsbergerstraat; in de huidige situatie kan autoverkeer niet linksafslaan vanaf de Graadt van Roggenweg de trambaan over. Dus niet naar de Koningsbergerstraat en vanaf de andere kant naar P1/ kantoren Graadt van Roggenweg. Deze kruising wordt in het plan een volledige kruising, dus alle richtingen voor autoverkeer worden mogelijk gemaakt.
- In het plan wordt de parallelweg langs de Graadt van Roggenweg tussen Damstraat en Koningsbergerstraat opgeheven. De parkeerplaatsen komen langs de noordelijke en zuidelijke rijbaan van de Graadt van Roggenweg te liggen. Ter hoogte van de kruising Damstraat – Croeselaan komt de mogelijkheid om te keren als parkeerders van of naar het 24 Oktoberplein willen rijden.
- Op het gedeelte van de Graadt van Roggenweg tussen de Koningsbergerstraat en de Muntkade is in het plan rekening gehouden met een parallelweg in de vorm van een fietsstraat, waar ook parkeerplaatsen zijn gesitueerd. Deze parallelweg is komende vanaf het 24 oktoberplein bereikbaar via de kruising Koningsbergerstraat.
- In de huidige situatie is een verbinding tussen de Leidseweg en de Graadt van Roggenweg ter hoogte van de Damstraat. Deze komt in dit plan te vervallen. Daarnaast krijgt de nieuwe aan te leggen Verlengde Damstraat dezelfde rijrichting als de huidige rijrichting, dus vanaf de Graadt van Roggenweg richting de Kanaalstraat. Het gevolg hiervan is dat het huidige eenrichtingscircuit van de Leidseweg wordt omgedraaid. Dit betekent dat autoverkeer met de bestemming Leidseweg tussen de Damstraat en Koningsbergerstraat vanaf de Damstraat de Leidseweg moet op rijden om bij de bestemming aan de Leidseweg te komen. Wegrijden kan dan via de Koningsbergerstraat waar alle richtingen op de Graadt van Roggenweg kunnen worden gekozen.
- Op de Leidseweg tussen Muntkade en Koningsbergerstraat blijven de huidige rijrichtingen in stand. Dat betekent dat het noordelijke deel van de Koningsbergerstraat één richting kan worden van noord naar zuid. Het zuidelijke deel van de Koningsbergerstraat blijft twee richtingen om het deel van de Koningsbergerstraat met parkeergarages bereikbaar te houden.
- De Hagelbuurt en Park Plaza worden bereikbaar via de nieuw aan te leggen Nieuwe Hagelstraat, die aansluit op de kruising Kanonstraat – Vleutenseweg.
- Op de Vleutenseweg komt een mogelijkheid om ook linksaf te slaan richting de parkeergarage Kop van Lombok, komende vanaf de Kanonstraat of Daalsetunnel.
- Daarnaast is er in het ontwerp rekening gehouden met de plannen om de rijrichting in de Kanaalstraat te veranderen. Zo wordt in de Damstraat tussen de Vleutenseweg en de Kanaalstraat de rijrichting omgedraaid, dus van de Vleutenseweg naar de Kanaalstraat. Op de kruising met de Vleutenseweg is hier in het plan rekening mee gehouden (valt officieel buiten de plangrens, we tonen aan dat dit aansluit op het profiel van de Vleutenseweg bij de aansluiting met de Kanonstraat en de Damstraat). De Kanaalstraat wordt éénrichtingsverkeer stad uit.

8.2 Plantoelichting plandeel Leidse Rijn

Continue waterlijn

De Leidse Rijn wordt zo veel als mogelijk continu, met zo min mogelijk knikken. Op een aantal plekken is een knik echter onvermijdelijk. De locatie van een knik is op plekken waar deze zo min mogelijk opvalt of zo logisch mogelijk oogt:

- Knik bij de Damstraatbrug: tot aan de Damstraatbrug ligt het nieuwe deel van de kademuur in het verlengde van het bestaande deel. Ter hoogte van het bruggenhoofd maakt de kade een knik en loopt vervolgens in één rechte lijn naar de Van Sijpestijntunnel.
- Knik bij de Van Sijpesteijntunnel: aan weerszijden van de Van Sijpesteijntunnel (Lombokzijde en Smakkelaarsveldzijde) knikt de kade licht zodat in de tunnel zelf de kade in een rechte lijn ligt.

Asymmetrisch profiel

De noordzijde van de Leidse Rijn krijgt een natuurvriendelijke groene oever, aansluitend op de bestaande situatie ter hoogte van Lombok. Ten westen van de Kanonstraatbrug wordt de groene oever gecombineerd met een route langs het water. Tussen de Kanonstraatbrug en het HOV-viaduct wordt de groene oever onderdeel van het Lombokpark met een verblijfsplek. De inrichting van de oever tussen het HOV-viaduct en het spoor wordt vergelijkbaar met de oever ten westen van de Kanonstraatbrug, ook weer gecombineerd met een route. De route langs de noordzijde is voor voetgangers en wordt vooral recreatief. Aan de zijde van Lombok, bij het Lombokpark, kan een voorziening komen om kleine bootjes, zoals kano's, aan te meren en in en uit het water te halen. Vooralsnog gaan we uit van 1 plek.

De routes aan de zuidzijde van de Leidse Rijn voor voet-, fiets- en auto-bestemmingsverkeer krijgen vooral een verbindende en ontsluitende functie. De fietsstructuur langs de kade ligt zo dicht mogelijk tegen de waterlijn en parallel daaraan. Tussen de fietsroute en de bebouwing komt een trottoir.

Tussen de Damstraatbrug en de Van Sijpesteijnbrug kan, aan de zijde van de Leidseweg een aanmeerplek worden gerealiseerd voor bijvoorbeeld sloepen of een rondvaartboot.

Daarbij lijkt de locatie ter hoogte van het Lombokpark gunstig en goed inpasbaar. De aanmeerplek wordt in de vervolgfase nader uitgewerkt.

Profiel in variant ongelijkvloerse kruising

Langs de zuidzijde van de Leidse Rijn komt een kade, aansluitend op de bestaande kade. Tot de Damstraatbrug is dit een hoge kade, bijna 2 meter boven het waterpeil. Na de brug zakt de kade tot ongeveer 0,6 meter boven waterpeil en gaat onder de Kanonstraatbrug over in een waterkering. Na de Kanonstraatbrug gaat deze kering weer geleidelijk over in een kade tot ongeveer 0,6 meter boven waterpeil tot aan de Van Sijpesteijntunnel.



Profiel in variant gelijkvloerse kruising

Langs de zuidzijde van de Leidse Rijn komt een kade, aansluitend op de bestaande kade aan de Leidseweg. Tot de Kanonstraatbrug is dit een hoge kade, bijna 2 meter boven het waterpeil. Na de brug zakt de kade tot ongeveer 0,6 meter boven waterpeil, tot aan de Van Sijpesteijntunnel.

Groenstructuur Leidse Rijn

Aan de parkzijde van de Leidse Rijn worden veel bomen toegevoegd van diverse soorten, los geplaatst. Ten westen van de Damstraatbrug staan in de huidige situatie 2 bomenrijen die behouden blijven. Eventuele bij te plaatsen bomen worden buiten deze laanstructuur geplaatst, zodat op den duur een divers beeld ontstaat van los geplaatste bomen. De parkachtige noordoever wordt ingericht met natuurvriendelijke oevers, gras en mogelijk nog andere lage beplanting. De waterkant krijgt geleidelijk oplopende oevers waarin voedselarme grond wordt verwerkt zodat bloemrijke en kruidachtige oeverbeplanting kan groeien.

Groenstructuur in variant ongelijkvloerse kruising

Aan de kadezijde bestaat de groenstructuur uit grote plantvakken met enkele bomen en/of heesters. Op de Van Sijpesteijnkade worden zo de twee bestaande bomen ingepast. Aansluitend hierop wordt ook voor de Westflank Noord een plantvak ingericht met twee bomen van 1e grootte. In verband met de beperkte ruimte naast de fietsstructuur is voor het Hotelblok geen ruimte om plantvakken in te passen.

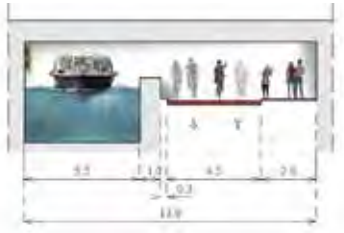
Groenstructuur in variant gelijkvloerse kruising

Aan de kadezijde bestaat de groenstructuur uit grote plantvakken met enkele bomen en/of heesters. Op de Van Sijpesteijnkade worden zo de 2 bestaande bomen ingepast. Aansluitend hierop wordt ook voor de Westflank Noord een plantvak ingericht met 2 bomen van 1e grootte. Voor het Hotelblok worden de plantvakken ingericht met lage beplanting en (grote) heesters. Bomen zijn hier niet mogelijk in verband met het kabels en leidingpakket in de ondergrond.

Van Sijpesteijntunnel

De Van Sijpesteijntunnel is op het smalste deel bijna 14 meter breed. Te smal voor alle eisen op dit deel van de route. Er is daarom voor de volgende indeling gekozen:

- Breedte water 5,5 meter: Een kleine rondvaartboot heeft een doorvaartbreedte nodig van 5 meter. Om ook groenkwaliteit toe te voegen in de tunnel is besloten om het water nog eens 0,5 meter breder te maken zodat ruimte ontstaat voor het realiseren van een groene wand. Hiermee komt de totale waterbreedte uit op 5,5 meter.
- Breedte fietspad 4,5 meter: De fietspadbreedte wordt zoveel mogelijk continu en sluit aan op de breedte van de Van Sijpesteijnkade.
- Voetpad 2,6 meter: In verband met de beperkte ruimte in de tunnel voldoen we hier niet aan de eis van 3 meter. Omdat het om een beperkt aantal meters gaat, (over 20 meter is de breedte 2,6 meter, over 40 meter verbreedt deze van 2,6 meter naar 3 meter) is besloten om hier toch van deze eis af te wijken, ten gunste van de waterbreedte en de fietspadbreedte.
- Breedte constructie 1,3 meter: Voor de constructie van de damwand tussen het water en het fietspad wordt nu een breedte aangehouden van 1,3 meter. In deze breedte is ook een schrikstrook opgenomen voor de afstand tussen fietspad en damwand. Wanneer bij de uitwerking blijkt dat er minder ruimte nodig is, kan dit ten goede komen aan het voetpad en/of fietspad.



Boven:
Deelgebied Van Sijpesteijntunnel.

Rechts:
Profiel
Van Sijpesteijntunnel.



(Verlengde) Van Sijpesteijnkade in variant ongelijkvloerse kruising

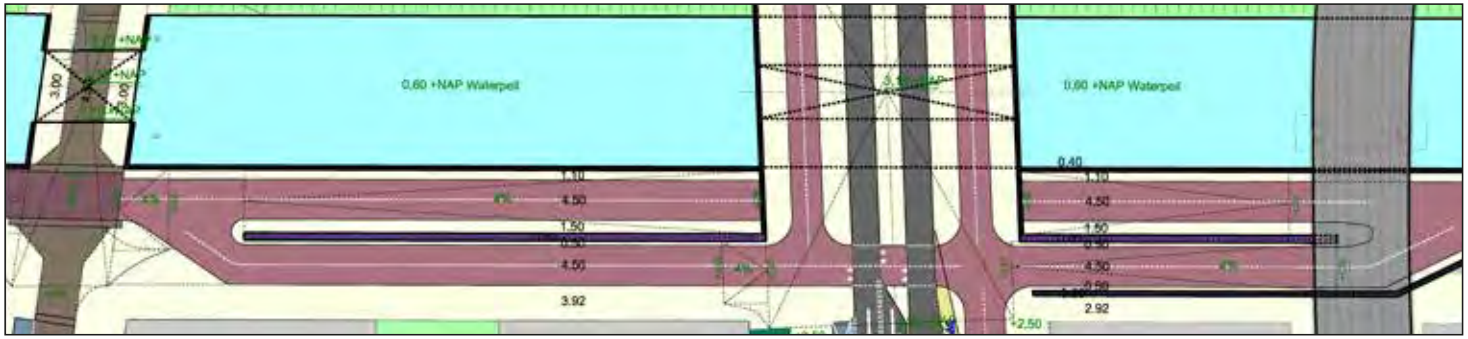
Tussen de Van Sijpesteijntunnel en het HOV-viaduct wordt de kade van de Leidse Rijn ingericht met een fietspad van 5 meter breed. Het fietspad wordt op dit gedeelte 0,5 meter verbreed ten behoeve van de in- en uitvoegende fietsersstromen en ligt op 1,5 meter afstand van de waterlijn van de Leidse Rijn. Het fietspad komt hier laag te liggen, circa 0,6 meter boven het waterpeil van de Leidse Rijn.

Aan de Van Sijpesteijnkade komt nieuwbouw (Westflank Noord). De entrees van deze gebouwen liggen op dezelfde hoogte als de Kanonstraat en liggen daardoor hoger dan het fietspad. Het hoogteverschil wordt opgevangen met traptreden en hellingbanen in het trottoir. De twee bestaande lindebomen worden ingepast tussen de hellingbanen en traptreden.

Er komt een voetgangersbrug over de Leidse Rijn tussen het HOV-viaduct en de Van Sijpestijntunnel. De aanlanding van deze brug sluit aan op de voetgangersstrook van circa 1,5 meter breed tussen het fietspad en water.
Tussen het HOV-viaduct en de Damstraat wordt de (Verlengde) Van Sijpesteijnkade ingericht met twee fietspaden van 4,5 meter breed. Een hooggelegen fietspad dat aansluit op de Kanonstraat en een laaggelegen fietspad dat de Leidse Rijn blijft volgen en onder de Kanonstraatbrug door gaat. Het hooggelegen fietspad buigt richting de gevel van het huidige Sijpesteijngebouw en loopt langzaam omhoog met een maximaal hellingspercentage van 4% (1:25).

Bij de kruising met de Kanonstraat moet in de volgende fase worden bekeken of het hooggelegen fietspad hier nog kan verbreden ten behoeve van de kruisende fietsersstromen. Het fietspad dat de Leidse Rijn blijft volgen, zakt verder naar beneden onder de Kanonstraatbrug door met een maximaal hellingspercentage van 4%. Aan de andere zijde van de Kanonstraat worden beide fietspaden samengevoegd en sluiten ze weer als één fietspad aan op de Verlengde Leidseweg. Ook hier is het maximaal hellingspercentage 4%. Door de onderdoorgang wordt een smal voetpad ingepast van circa 1,5 meter breed.
Om de ongelijkvloerse kruising te realiseren, wordt over een lengte van circa 115 meter een keerconstructie gemaakt tussen het hooggelegen en het laaggelegen fietspad.
Onder de Kanonstraatbrug komt het fietspad circa 0,65 meter onder het waterniveau van de Leidse Rijn te liggen en wordt gescheiden van de Leidse Rijn met een waterkering.
Deze inrichting heeft twee belangrijke consequenties voor het riool-ontwerp:

1. Het regenwater moet met een pomp afgevoerd worden. Er moet dus in de nabijheid van de brug, ruimte gereserveerd worden voor een pomp. Deze pompruimte moet bereikbaar zijn voor onderhoud.
2. In de onderdoorgang kunnen geen rioolinspectieschachten komen te liggen in verband met de opdruk van de inspectieluiken. Het riool zal daarom in het verhoogde deel moeten komen te liggen tussen het Hotelblok en de onderdoorgang.



Boven:
Deelgebied (Verlengde) Van Sijpesteijnkade

Onder:
Functioneel ontwerp ongelijkvloerse kruising



Het hooggelegen fietspad wordt toegankelijk voor nood- en hulpdiensten en voor incidenteel gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de afvalinzameling en technische ruimtes van Westflank Noord. De onderdoorgang bij het HOV-viaduct wordt daarom minimaal 4,2 meter hoog.

Ter hoogte van het huidige Sijpesteijngebouw komt een trottoir van circa 3 meter breed. Er is geen ruimte om groen in te passen.

De trottoirbreedte voor het Hotelblok wordt bijna 4 meter. Er is geen ruimte om plantvakken of een terras in te passen.

(Verlengde) Van Sijpesteijnkade in variant gelijkvloerse kruising

Tussen het HOV-viaduct en de Van Sijpesteijntunnel komt een voetgangersbrug over de Leidse Rijn. De aanlanding van deze brug sluit aan op de zone voor voetgangers van 1,5 meter breed tussen het fietspad en water.

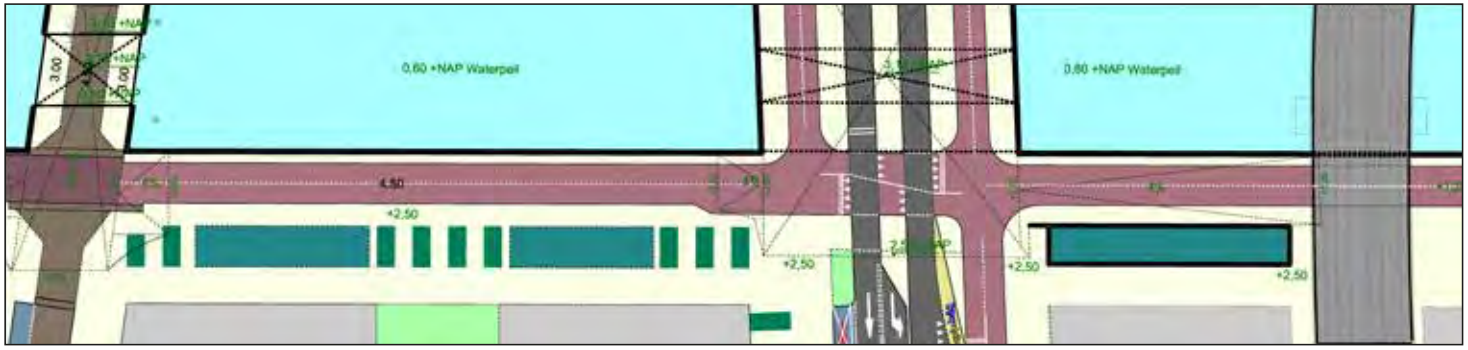
Tussen de Van Sijpesteijntunnel en de Damstraat wordt de kade van de Leidse Rijn ingericht met een fietspad van 4,5 meter breed. Deze komt op 1,5 meter afstand van de waterlijn van de Leidse Rijn te liggen. Bij de kruising met de Kanonstraat is het fietspad verbreed ten behoeve van de kruisende fietsstromen. Tussen de tunnel en het HOV-viaduct komt het fietspad laag te liggen, circa 0,6 meter boven het waterpeil van de Leidse Rijn.
Tussen het HOV-viaduct en de Verlengde Kanonstraat gaat de Van Sijpesteijnkade circa 1,30 meter omhoog met een maximaal hellingspercentage van 4% (1:25).

Het fietspad wordt toegankelijk voor nood- en hulpdiensten. Ook wordt deze toegankelijk voor incidenteel gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de afvalinzameling en technische ruimtes van Westflank Noord. De onderdoorgang bij het HOV-viaduct wordt daarom minimaal 4,2 meter hoog.

De entrees van de nieuwbouw van Westflank Noord liggen op dezelfde hoogte als de Kanonstraat en liggen daardoor hoger dan het fietspad. Het hoogteverschil wordt opgevangen met traptreden en hellingbanen in het trottoir. De twee bestaande lindebomen worden hier ingepast tussen de hellingbanen en traptreden.

Ter hoogte van het huidige Sijpesteijngebouw komt een trottoir van circa 11 meter breed. In het brede trottoir worden groenvakken met bomen ingepast.

De trottoirbreedte voor het Hotelblok wordt ook circa 11 meter. In het brede trottoir worden groenvakken ingepast met vaste planten en grote heesters. In verband met het ondergrondse kabels en leidingenpakket zijn bomen hier niet mogelijk. Op dit trottoir kan een terras komen.



Boven:
Deelgebied (Verlengde) Van Sijpesteijnkade.

Onder:
Functioneel ontwerp gelijkvloerse kruising.



Boven:
Deelgebied Verlengde Leidseweg.

Middden:
Deelgebied Lombokpark.

Onder:
Deelgebied Noordoever Leidse Rijn, Park Plaza en de Stek.

Verlengde Leidseweg

De Verlengde Leidseweg, ter hoogte van het Leidseblok is een éénrichtingstraat voor gemotoriseerd verkeer. Inrijden kan vanaf de Verlengde Damstraat. Dit wordt omgedraaid ten opzichte van de huidige situatie. De reden hiervoor is dat de rijrichting moet aansluiten op de Damstraat en het vervallen van de huidige doorsteek van de Leidseweg naar het Westplein. Fietsverkeer is en blijft in twee richtingen.
De straat wordt ingericht als een fietsstraat conform het profiel van de bestaande Leidseweg. De straat wordt circa 5 meter breed. Er komt een strook tussen de fietsstraat en de Leidse Rijn van 0,8 meter breed en een trottoir tussen de gevels van het Leidseblok en de straat van ruim 5 meter.
Ter hoogte van de gevel van het Leidseblok worden circa vijf parkeerplaatsen ingepast. Ter hoogte van de binnentuin komen geen parkeerplaatsen.

Lombokpark

De aanleg van het Lombokpark zal hoogstwaarschijnlijk pas in de laatste fase van de uitvoering plaats vinden. Om zo veel mogelijk betrokkenheid vanuit de omgeving bij het participatieproces te krijgen, is besloten om het ontwerp- en participatieproces kort voor de uitvoering te starten. De randvoorwaarden die zijn gesteld in het IPvE waar het parkontwerp aan moet voldoen, worden dan ook te zijner tijd uitgewerkt in een ontwerp met betrokkenen uit de omgeving.
Op dit moment zijn deze randvoorwaarden daarom schematisch vertaald in dit FO.

Noordoever Leidse Rijn, Park Plaza en de Stek

De inrichting van de noordoever van de Leidse Rijn, ter hoogte van de Damstraatbrug wordt hoofdzakelijk groen. Langs de gevels komt een trottoir. Hier is eventueel enige terrasruimte. Door het groen loopt een voetpad van Molenerf tot Van Sijpesteijnbrug.
Ter hoogte van Park Plaza en De Stek is een grondruil nodig. Dit is nodig om de Leidse Rijn te kunnen doortrekken inclusief een groene oever en in combinatie met een goede bereikbaarheid van Park Plaza. Ook is dit nodig om het fietsparkeren voor De Stek goed in te passen.

Park Plaza en De Stek worden bereikbaar via het nieuwe voetpad langs de Leidse Rijn. Overig verkeer komt vanaf de Nieuwe Hagelstraat. De parkeerplaatsen van Park Plaza komen langs de HOVbaan.
Het parkeerterrein kan, net als de groene oever worden ingericht met veel groen en los geplaatste bomen. Er blijft ruimte voor een terras van Park Plaza.



Boven:
Deelgebied Verlengde Damstraat.

Midden:
Kruispunt Verlengde Damstraat.

Onder:
Deelgebied Leidsepoortstraat.

Rechts:
Profiel Verlengde Damstraat.

Verlengde Damstraat

De Verlengde Damstraat wordt een éénrichtingstraat voor autoverkeer (rijrichting in de richting van de Kanaalstraat) met aan weerszijden voldoende ruimte voor de voetganger. Fietsverkeer kan in twee richtingen gebruik maken van de straat. Aan de zijde van het Leidseblok komen circa negen langsparkeerplaatsen (waarvan enkele dubbel worden gebruikt voor laden en lossen en taxi) ingepast. Deze langsparkeerstrook wordt onderbroken om een inrit naar het Leidseblok mogelijk te maken. Aan de zijde van het Hotelblok komt een bomenrij. De maat tussen de gebouwen van de Verlengde Damstraat wordt gelijk aan die in de bestaande Damstraat. Doordat in het nieuwe deel er niet aan twee zijden wordt geparkeerd, maar aan één zijde, kunnen zowel de rijbaan als de trottoirs net iets ruimer worden dan in de bestaande Damstraat, zodat de straat beter functioneert.

Kruispunt Verlengde Damstraat

De voorrang van de doorfietsroute langs de Leidse Rijn wordt, net als op de rest van de Leidseweg geregeld door het gebruik van in-/uitritconstructies.

Leidsepoortstraat

De ruimte tussen het nieuwe Leidseblok en het bestaande woongebouw Leidsepoort is bestemd voor voetgangers. In deze zone van 10 tot 20 meter breed worden groenvakken ingepast met vaste planten en grote heesters (“groen tenzij”). In verband met bestaande kabels en leidingen zijn bomen in deze ruimte niet mogelijk.
De inrichting hiervan wordt uitgewerkt in samenspraak met de (nieuwe) aanwonenden.



8.3 Plantoelichting plandeel Stadsstraat

Doorstroming autoverkeer

De resultaten van de dynamische simulatie wijzen uit dat de hoeveelheid autoverkeer in de ochtendspits op basis van 17.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) slecht wordt afgewikkeld. Bij 15.000 mvt/etm is de afwikkeling in de ochtendspits voldoende, uitgaande van 500 mvt per uur per richting. Er ontstaan wachtrijen, maar de terugslag is beperkt.
In het kader van mobiliteitsplan SRSRSB is een studie gedaan naar de verkeerscirculatie in het noordwestelijke deel van de stad. In deze studie wordt de Begrenzingsvariant voorgesteld. Uit de resultaten van de studie naar de effecten van de Begrenzingsvariant blijkt dat 500 mvt/uur uiteindelijk weer leiden tot 17.000 mvt/etm. (zie voor nadere toelichting in de oplegnotitie bij Bijlage 6)
De wens is te komen tot maximaal 15.000 mvt/etm (Motie Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241).
Uit genoemde studie blijkt dat beperking tot 400 mvt/uur per richting in de (ochtend)spits leidt tot de gewenste 15.000 mvt/etm. Deze begrenzing tot 400 mvt/uur kan in eerste instantie gerealiseerd worden door het vertragen en doseren van het autoverkeer, vooral tijdens of in de eerste periode na realisatie van het nieuwe Lombokplein. Uiteindelijk zal dit naar verwachting leiden tot verdrijving van het niet noodzakelijke autoverkeer naar elders. Ook uitvoering van beleidsmaatregelen (SRSRSB) zorgen voor een daling van de intensiteit waarmee de wachtrij zal afnemen.

Tijdens de spitsen kan er sprake zijn van een matige doorstroming voor het autoverkeer. In de praktijk kan dit betekenen dat niet alle voertuigen tijdens een groenfase kunnen worden afgewikkeld, maar nog een keer moet wachten. In deze fase van de planvorming wordt deze uitkomst als voldoende beschouwd. In het licht van de uitgangspunten van SRSRSB (A-zone) ligt het primaat bij hoogwaardig openbaar vervoer, fiets en voetganger. Aangezien de auto te gast is in een verblijfsgebied (30 km/u-zone) en niet benoemd als vervoerswijze waarvoor de doorstroming voorop staat, kwalificeren we een matige doorstroming (tijdens de spits) als voldoende en is er sprake van voldoende bereikbaarheid. Een keer extra wachten bij verkeerlichten is toegestaan, mits er geen terugslag plaatsvindt op voorgelegen kruisingen en er daardoor negatieve effecten ontstaan voor verkeersstromen die geen relatie hebben met deze kruising. Vrije doorstroming in de spits is geen eis die in dit (nieuwe) deel van het centrum wordt toegepast.

Naast de alternatieven die onderzocht zijn en waar nog keuzemogelijkheden in zijn, zijn er in de vervolgfase nog meer mogelijkheden voor optimalisaties. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Definitief Ontwerp en het opstellen van het Programma van Eisen voor de verkeersregelingen worden deze mogelijkheden voor optimalisaties uitgewerkt. Zo zijn er ontwikkelingen op het gebied van intelligente verkeersregelingen (I-VRI) waarmee verkeersstromen op routes te voorspellen zijn. Op deze wijze zijn verkeersregelingen, nog meer dan nu vraag gestuurd, te regelen.

Doorstroming busverkeer

Aandachtspunt bij verdere uitwerking is de doorstroming van het busverkeer op de route Graadt van Roggenweg – Utrecht Centraal vice versa. Ten opzichte van de huidige situatie doet de bus (stad-in) er circa 2 minuten langer over en stad uit circa 45 seconden bij de variant met 500 mvt per uur per richting in de ochtendspits. Dit is te verklaren door het opheffen van de vrijliggende busbaan. De bus rijdt mee met het overig verkeer en loopt hierdoor vertraging op. Bij 400 mvt per uur per richting in de ochtendspits zullen deze vertragingen vanzelfsprekend minder zijn. Hiervan zijn op dit geen gegevens bekend.

Doorstroming fietsverkeer

De simulaties zijn zowel uitgevoerd voor de situatie met een gelijkvloerse als ongelijkvloerse fietskruising Van Sijpesteijnkade/Leidseweg. Op basis van de fietstellingen, dus nog zonder groei, kan geconcludeerd worden dat een ongelijkvloerse kruising betekent dat fietsers sneller deze kruising passeren. Verkeer ‘onderlangs’ heeft een verkorting van de gemiddelde reistijd van 30 seconden ten opzichte van gelijkvloers. Voor de andere rijrichtingen is er sprake van miniem verschil, maar per saldo is er wel winst voor alle fietsers.
Bij een groei van het aantal fietsers met 35% leidt dit bij de gelijkvloerse kruising stad-in tot congestie op de kruising, met lange wachtrijen. Deze groei van het aantal fietsers leidt bij de ongelijkvloerse kruising voor de fietsers op maaiveld tot een verhoging van de verliestijd.





Boven:
Deelgebied Sowetobrug.

Onder:
Deelgebied Graadt van Roggenweg.

Een deel van de fietsers neemt de onderdoorgang. In de richting Leidseweg naar Van Sijpesteijntunnel is de verhouding tussen het aandeel fietsers in de onderdoorgang en op maaiveld 34% om 66% (gerekend met een groei van 35%). In de andere richting is het 56% om 44%. Dit lijkt met name veroorzaakt te worden door de ochtendspits beweging richting de Jaarbeurspleinstalling. Zie voor een uitgebreide beschrijving van de effecten op de doorstroming van het fietsverkeer in de twee varianten van de kruising in Bijlage 7. De groei van 35% is een aanname geweest op basis van eerdere analyses. Met het analyseren van de toekomstige verkeersstromen blijkt dat het aantal fietsers in Utrecht erg snel groeit met circa 5% per jaar, sneller dan prognoses voorspellen. Met een dergelijk groeitempo zal het aantal fietsers in Utrecht verdubbelen vóór 2040. De drukte in het fietsnetwerk concentreert zich op een aantal corridors. De route via het Lombokplein (Leidseweg – Sijpesteijnkade) door de binnenstad en Wilhelminapark naar de Uithof is een zo'n drukke corridor, nu en ook in de toekomst. Het aanleggen van een ongelijkvloerse onderdoorgang betekent een verbetering op lokaal niveau, de doorgaande fietser kan de Kanonstraat ongelijkvloers passeren, maar zal echter elders op het netwerk met doorstromingsproblemen worden geconfronteerd, zoals op de Catharijnesingel en bij de St. Jacobstraat.

Leefbare en robuuste stadsstraat

De stadsstraat wordt grotendeels uitgevoerd in twee keer één rijbaan gescheiden door een middenberm. Omdat verkeersafwikkeling voor alle verkeerssoorten moet passen binnen het gemeentelijk verkeersbeleid, is voor de kruispunten door middel van simulaties de benodigde extra opstelruimte bepaald. Bovendien gaat een dynamisch verkeersmanagementsysteem een bijdrage leveren aan een robuust functioneren van het verkeerssysteem. Daarnaast is binnen het profiel extra ruimte opgenomen, aansluitend aan de rijbaan, die gebruikt kan worden bij calamiteiten (b.v. pech). Personenauto's kunnen een pechgeval stapvoets passeren. Hierdoor is het mogelijk de rijbaanbreedte smal te houden (3.10 meter), passend bij de gewenste snelheid van 30 km/u. De benodigde overmaat wordt gevonden in extra-brede maatvoering van de parkeervakken en een overrijdbare zone in de middenberm. Als extra escape kunnen nood- en hulpdiensten bij calamiteiten over het fietspad rijden.

Er wordt een lage band tussen fiets- en voetpad toegepast zodat fietsers, op het moment dat ze een noodvoertuig zien of horen aankomen, makkelijk het voetpad op kunnen rijden.

Sowetobrug

Na de Sowetobrug gaat het bestaande profiel van de Weg der Verenigde Naties over naar het nieuwe profiel van de Graadt van Roggenweg. Dit betekent dat zowel stadinwaarts als staduitwaarts het aantal rijstroken terug wordt gebracht van drie naar twee.
Aan beide zijden komen vrijliggende fietspaden met trottoirs. In verband met de beperkte ruimte op de brug en de vaste ligging van de trambaan wijken de breedtes van de paden af van de eis: Aan de noordzijde wordt het fietspad 3 meter en het voetpad 1,5 meter. Aan de zuidzijde wordt zowel het fietspad als het voetpad 3,5 meter.
De groenstructuur wordt niet over de brug doorgetrokken.

Graadt van Roggenweg

Om zoveel mogelijk één beeld te realiseren voor de verschillende delen van de Graadt van Roggenweg wordt de inrichting van de weg zoveel als mogelijk continue.
De bestaande trambaan in het midden wordt aan weerszijden begeleid door brede hagen en bomenrijen van 1e grootte.
Daarnaast komen één of twee rijbanen (één bij het 30 km/u deel, twee bij het 50 km/u deel). Vervolgens een langsparkeerstrook (bij het 30 km/u deel) en daarnaast een brede berm met weer bomenrijen van 1e grootte.
Aan weerszijden komen twee richtingen fietspaden. Op het deel tussen het Merwedekanaal en de Koningsbergerstraat wordt het fietspad aan de noordwestzijde ook in één richting (stad uit) gebruikt door autoverkeer en is er aan de woningzijde een langsparkeerstrook. In de trottoirs komen plantvakken met een tuinachtig karakter. Deze worden zo vormgegeven dat logische looproutes toegankelijk blijven. Op een aantal locaties worden aan de woningzijde fietsklemmen ingepast. Bij de verdere uitwerking zal in overleg met bewoners de exacte locatie en het aantal klemmen worden besproken.

De plaatsing van de nieuwe bomenrijen ten opzichte van elkaar wordt verspringend. Op deze manier zijn onregelmatigheden in de structuur, bijvoorbeeld door een leiding in de ondergrond, zo goed mogelijk op te vangen.



Profiel
Graadt van Roggenweg.



Boven:
Deelgebied Verlengde Graadt van Roggenweg.

Midden:
Kruispunt Muntkade/Fentener van Vlissingenkade.

Aan de noordwestzijde kunnen veel bestaande bomen worden ingepast, met name in het deel tussen de Sowetobrug en het buurtparkje. Het trottoir wordt hier over grote lengte, met uitzondering van het eerste deel bij de Sowetobrug, breed genoeg om de bomen te combineren met brede plantvakken in de tuinzones ("groen tenzij"). Op de kruising met de Koningsbergerstraat komt op de hoeken ruimte om nog wat ruimere plantvakken aan te brengen. Tussen het buurtparkje en de kruising Croeselaan worden geveltuintjes toegepast. Hiermee wordt enerzijds weer aangesloten bij de tuinzones en anderzijds wordt er zo een gewenste afstand (door bewoners) tot de woningen gerealiseerd.

Op sommige delen wordt in het FO afgeweken van de minimale breedte-eis voor fietspaden en voetpaden:
Het fietspad aan de oostzijde van de weg krijgt een breedte van 3,5 meter. In verband met inpassing van bestaande kolommen van bebouwing en erfgrenzen is 4,5 meter hier helaas niet haalbaar.
Ook het trottoir aan deze zijde komt deels onder de gestelde eis van 3 meter, met name tussen de kruising Koningsbergerstraat en de kruising Croeselaan kan het trottoir grotendeels maar 2,5 meter breed worden.
Ook het fietspad en voetpad aan de westzijde worden op het gedeelte vlak voor de Sowetobrug, over een lengte van circa 50 meter, respectievelijk 3,5 meter en minimaal 2,9 m breed in plaats van 4,5 meter, als gevolg van gebrek aan ruimte en de keuze voor groen.
In totaal worden er langs de weg circa 85 parkeerplaatsen gerealiseerd:

- Tussen Sowetobrug en kruising Koningsbergerstraat circa 15 langsparkeerplaatsen.
- Tussen kruising Koningsbergerstraat en kruising Croeselaan: circa 47 langsparkeerplaatsen aan de oostzijde (zijde Leidse Rijn). Een aantal van deze plekken worden dubbel gebruikt voor laden en lossen en halen en brengen met een taxi. Aan de westzijde (zijde Volksbank) liggen nog eens circa 23 parkeerplaatsen.
- Langs de parkeervakken komt een smalle uitstapstrook.

Verlengde Graadt van Roggenweg (Tramhalte Jaarbeursplein)

De bestaande trambaan verschuift hier van de middenligging naar de zijligging. De trambaan wordt hier ook gebruikt door de bussen van en naar het station. De halte wordt alleen gebruikt door trams. De tram-/busbaan wordt aan weerszijden begeleid door een brede haag met een rij bomen van de 1e grootte.

Vervolgens komt aan de zijde van het Hotelblok de Verlengde Graadt van Roggenweg met twee rijbanen, één voor iedere rijrichting, gescheiden door een niet overrijdbare rijbaanscheiding om ongewenste keerbewegingen tegen te gaan. Op de hoek verbreedt deze strook zich naar twee meter en is hiermee een middeneiland voor overstekende voetgangers. De inrichting bestaat hier verder uit een trottoir van 5 meter breed dat deels wordt gebruikt als opstelplaats voor een touringcar voor het NH-hotel. Op de hoeken van het Hotelblok komt ruimte om een plantvak in te passen ("groen tenzij"). Er is aan deze zijde van de straat geen ruimte om ook een fietspad in te passen.

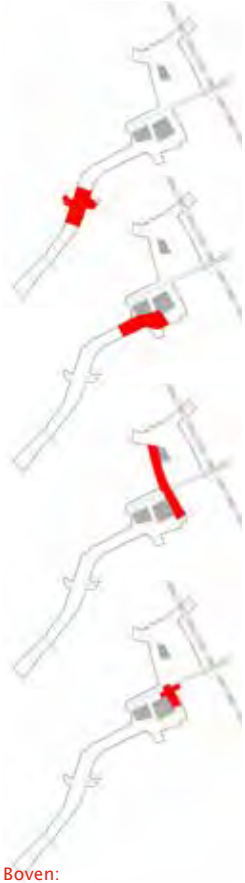
Tussen de tramhalte en het Jaarbeurspleingebouw kan gefietst worden in twee richtingen. De straat wordt ook gebruikt voor de bereikbaarheid van het laden en lossen, taxi en Kiss&Ride bij het Jaarbeurspleingebouw.
Het tweerichtingen fietspad langs de (Verlengde) Kanonstraat naar het Jaarbeursplein en de NS-fietsenstalling kruist hier de tram/busbaan. Deze kruising wordt geregeld door verkeerslichten en is gecombineerd met een voetgangersoversteek. De tramhalte wordt gekoppeld aan deze oversteek en daarmee veilig bereikbaar voor voetgangers.

Kruispunt Muntkade/Fentener van Vlissingenkade

Dit kruispunt wordt door middel van verkeerslichten geregeld. Er is geen oversteek over de trambaan. Autoverkeer kan zowel de Muntkade en als de Fentener van Vlissingenkade alleen rechtsaf in- en rechtsaf uitrijden. Langzaam verkeer (fiets en voetganger) kan onderlangs de Graadt van Roggenweg oversteken.



Profiel
Verlengde Graadt van Roggenweg.



Boven:
Kruispunt Koningsbergerstraat.

Middenboven:
Kruispunt Croeselaan – Verlengde Damstraat.

Middenonder:
Deelgebied (Verlengde) Kanonstraat.

Onder:
Kruispunt Kanonstraat – (Verlengde) Van Sijpesteijnkade.

Kruispunt Koningsbergerstraat

Op dit door verkeerslichten geregelde kruispunt worden alle verkeersbewegingen voor autoverkeer mogelijk. De oversteek voor langzaam verkeer (fiets en voetganger) komt aan de oostkant van het kruispunt en sluit direct aan op de tramhalte.
Een extra fiets/voetgangersoversteek aan de westzijde is niet inpasbaar. De benodigde ruimte voor oversteekeilanden ontbreekt door het aantal rijstroken stadinwaarts. Voor de passagiers van de tram en de bus worden bij de oversteek voor langzaam verkeer een aantal fietsklemmen (huidige aantal) ingepast.

Kruispunt Croeselaan – Verlengde Damstraat

Op dit kruispunt voegen de bussen in, respectievelijk uit, op de trambaan. De tram/busbaan kruist de stadinwaartse rijbaan van de stadstraat. Deze stromen worden geregeld door een verkeerslichteninstallatie. DeVerlengde Damstraat en de Croeselaan sluiten aan op de stadsstraat binnen dezelfde verkeerregeling. Het tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde langs de stadsstraat kruist de Croeselaan ongeregeld.
De fietsstructuur aan de noordzijde loopt niet door over het kruispunt omdat voor het Hotelblok de ruimte voor een fietspad ontbreekt.

(Verlengde) Kanonstraat

De Kanonstraat bestaat uit twee rijbanen die van elkaar zijn gescheiden door een groene middenberm van 3 meter breed. De eerste halve meter van deze berm bestaat uit gras met een speciale versteviging in de ondergrond zodat deze in geval van calamiteiten overrijdbaar is. De rest van de berm krijgt een lage beplanting. Op een aantal plekken wordt deze beplanting onderbroken zodat informeel oversteken mogelijk wordt.
Langs de rijbanen komen parkeer- en laad- en losplekken. In totaal worden er langs de straat circa 44 plekken gerealiseerd (incl. de laad- en losplekken): circa 12 op de Verlengde Kanonstraat en circa 32 op de Kanonstraat. De parkeerplaatsen zijn extra breed (2.50 meter). Deze “verborgen” overmaat zorgt er samen met de overrijdbare halve meter van de middenberm voor dat in geval van calamiteiten de weg niet geblokkeerd wordt.
De plekken worden onderbroken door bomen van 1e grootte aan weerszijden van de rijbaan. Tussen de parkeerplaatsen en het fietspad komt een smalle uitstapstrook.
Omdat op de Verlengde Graadt van Roggenweg geen fietspad past aan de zijde van het Hotelblok, wordt ook in de Verlengde Kanonstraat geen fietspad gemaakt aan de zijde van het Hotelblok. Er komt wel een fietspad in twee richtingen aan de spoorzijdevan 4,5 meter breed. Deze sluit aan op het fietspad op het Jaarbeursplein.
In de Kanonstraat kunnen fietsers aan weerszijden gebruik maken van een vrijliggend fietspad in tweerichtingen van 3,5 meter breed. Gezien aan beiden zijden van de Kanonstraat vrijliggende tweerichtingen fietspaden worden ingepast, en er ook voldoende ruimte nodig is voor groen en voetgangers en voor het inpassen van een bouwblok, zijn de fietspaden 3,5 meter in plaats van 4,5 meter.
Nood- en hulpdiensten kunnen bij calamiteiten over het fietspad rijden. Er wordt een lage band tussen fiets- en voetpad toegepast zodat fietsers, op het moment dat ze een noodvoertuig zien of horen aankomen, makkelijk het voetpad op kunnen rijden.

Kruispunt Kanonstraat – (Verlengde) Van Sijpesteijnkade

Voor het kruispunt Kanonstraat – (Verlengde) Van Sijpesteijnkade zijn twee varianten uitgewerkt. Een variant waarin de fietsers van de Leidseweg naar de binnenstad en vice versa de (Verlengde) Kanonstraat ongelijkvloers kruisen en een variant met een gelijkvloerse oversteek voor fietsers in alle richtingen. In beide gevallen is een verkeerslichteninstallatie nodig. De ruimtelijke verschillen van de twee varianten liggen vooral op de Verlengde Sijpesteijnkade en worden daar dan ook beschreven.



Profiel
Kanonstraat.



Boven:
Kruispunt Verlengde Kanaalstraat - Kanonstraat.

Midden:
Kruispunt Vleutenseweg – Kanonstraat – Daalsetunnel - Nieuwe Hagelstraat.

Onder:
Kruispunt Nieuwe Hagelstraat – HOV-baan.

Kruispunt Verlengde Kanaalstraat - Kanonstraat

In het FO is de oversteek voor langzaam verkeer over de Kanonstraat ongeregeld. In de volgende fase wordt definitief besloten of een verkeersregelinstallatie inderdaad achterwege kan blijven.

Kruispunt Vleutenseweg – Kanonstraat – Daalsetunnel - Nieuwe Hagelstraat

Voor deze kruising is onderzocht of een rotonde of een kruispunt dat wordt geregeld met verkeerslichten het meest wenselijk is. Omdat is gebleken dat een rotonde onvoldoende doorstroming biedt voor autoverkeer, is een kruispunt op deze plek het uitgangspunt. De belangrijkste oorzaak hiervan zijn de grote aantallen fietsers. Bij rotondes hebben deze voorrang op het de rotonde op- of afrijdende autoverkeer. Ook voor de busroute van en naar de Vleutenseweg betekent een rotonde dat er relatief lange wachttijden ontstaan.

De overgang van een 50 km/u regime naar een 30 km/u regime vindt hier plaats. Het kruispunt wordt zo compact mogelijk vormgegeven. Om zowel het busverkeer, als het autoverkeer en de overstekende fietsers en voetgangers voldoende vlot te kunnen afwikkelen is er voor gekozen het autoverkeer van de Vleutenseweg naar de Daalsetunnel en het autoverkeer van de Kanonstraat naar de Daalsetunnel gelijktijdig groen te geven. Om dit veilig te laten functioneren, zijn de twee rijstroken in de Daalsetunnel richting Paardenveld het eerste deel fysiek van elkaar gescheiden.
Om te benadrukken dat de Nieuwe Hagelstraat voor autoverkeer een ondergeschikte aansluiting is, wordt de Nieuwe Hagelstraat aangesloten door een uitritconstructie.
Om het kruispunt compact te houden en een goede doorstroming te faciliteren is er geen rechtstreekse aansluiting (linksafvak) voor autoverkeer vanuit de Daalsetunnel richting de Nieuwe Hagelstraat. Dit verkeer rijdt vanaf de Daalsetunnel naar de Vleutenseweg, keert ter hoogte van de parkeergarage Kop van Lombok, om daarna rechtdoor de Nieuwe Hagelstraat in te rijden.

Kruispunt Nieuwe Hagelstraat – HOV-baan

De bussen en trams op de HOV-baan kruisen op dit kruispunt met overig verkeer. De ligging van de HOV-baan en de aanwezige hoogteverschillen zijn aanleiding geweest een stopzichtonderzoek uit te voeren op basis van het ontwerp. De uitkomsten hiervan geven aan dat zowel de bus- als de trambestuurder voldoende zicht hebben op het kruispunt om op onveilige situaties te kunnen anticiperen.



Boven:
Deelgebied Daalsetunnel.

Midden:
Deelgebied Vleutenseweg.

Onder:
Deelgebied Nieuwe Hagelstraat.

Daalsetunnel

In het FO is de basisvariant uitgewerkt:
In de tunnel en in het profiel tussen de tunnel en de kruising Vleutenseweg liggen twee rijstroken voor beide rijrichtingen. Deze worden van elkaar gescheiden door een groene middenberm. In de noordertunnel zijn in principe twee extra stroken beschikbaar, namelijk 1 voor DVM en 1 nader in te vullen.
In de zuidertunnel is een extra strook beschikbaar voor nader in te vullen gebruik.

Aan de buitenzijde van de stroken komen bomenrijen met bomen van de 1e grootte. Vervolgens komt er aan weerszijden een vrijliggend fietspad in tweerichtingen en een trottoir. Aan de noordzijde is gekozen voor een 4 meter breed tweerichtingenfietspad naast een smal trottoir (1.6 m). Aan de zuidzijde (zijde Hagelbuurt) is er gekozen voor een trottoir van 2.9 meter en een smal tweerichtingenfietspad van 3 meter. De breedte van het noordelijke fietspad is 4 meter in plaats van 4,5 meter omdat de ruimte ontbreekt, gezien er ook ruimte nodig is voor voetgangers en groen. Op het zuidelijke fietspad worden minder hoge fietsintensiteiten verwacht.

Tussen het wegprofiel van de Daalsetunnel en de Hagelbuurt zit een hoogteverschil. Dit hoogteverschil wordt met een groen talud tegen de bestaande muur ingepast. Ook worden hier nog enkele losse bomen geplaatst.

Vleutenseweg

De drie bomenrijen van de groenstructuur Vleutenseweg worden doorgetrokken in het deel tussen de Damstraat en de kruising met de Kanonstraat. In verband met benodigde doorsteken voor de parkeergarage Kop van Lombok wordt de structuur op twee plekken onderbroken.
Aan de zuidzijde komt een tweerichtingen fietspad van 4 meter breed.
Aan de noordzijde komt een fietsstraat voor fietsen in twee richtingen en gemotoriseerd verkeer in één richting. Dit sluit aan op de verkeersstructuur van Nieuw Engeland. Omdat het parkeren van J.J.A. Goeuverneurstraat verplaatst wordt naar de hoofdrijbaan is er in het trottoir voor de bestaande woningen aan deze zijde is ruimte voor het inpassen van een plantvak (“groen tenzij”).

Nieuwe Hagelstraat

De groenstructuur in de Nieuwe Hagelstraat wijkt af van de Vleutenseweg. Bomen worden los geplaatst op verbredingen in het trottoir of op de hoeken. Voor de bestaande woningen van de Hagelbuurt is ruimte in het trottoir voor het inpassen van een plantvak (“groen tenzij”) en een aantal fietsklemmen.

Aan weerszijden van de weg ligt een vrijliggend fietspad. Aan de zijde van de Hagelbuurt is deze voor tweerichtingen en 3,50 meter breed. In verband met de inpassing van groen en ruimte voor de voetganger is 4,5 meter hier niet haalbaar. Aan de zijde van het Parkblok is het fietspad in 1 richting en heeft een breedte van 2,5 meter. Het inpassen van het bouwblok en ruimte voor de voetganger maakt het niet mogelijk om een tweerichtingen fietspad in te passen.

8.4 Plantoelichting plandeel bruggen

Damstraatbrug

De Damstraatbrug verbindt de huidige Damstraat en de nieuwe Verlengde Damstraat. In aansluiting op de verkeersstructuur in deze straten is ook op de brug de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer in één richting (richting Kanaalstraat) en voor langzaam verkeer in twee richtingen.
De benodigde doorvaarthoogte en –breedte zorgt ervoor dat aan weerszijden van de brug hellingen nodig zijn om de brug in te passen. Aan de zijde van Lombok hangen deze hellingen nauw samen met de dorpelhoogtes van de bestaande bebouwing. Parallel aan het water voldoen deze hellingen aan de minimale eis van 4%. Bij de helling over de brug wordt deze minimale eis niet gehaald en gaat deze richting de 5%. Bij uitwerking van het ontwerp in de vervolgfase zal onderzocht moeten worden of de brug of de fietsroute langs de Leidseweg net iets anders kan worden vormgegeven zodat de brughelling wel kan voldoen aan de toegankelijkheidseisen.

Kanonstraatbrug

De Kanonstraatbrug verbindt de Kanonstraat met de Verlengde Kanonstraat. Net als in de Kanonstraat komen ook op de brug gescheiden rijbanen en vrijliggende fietspaden. De trottoirs op de brug versmallen iets ten opzichte van de aansluitende straten. Hierdoor komt de brug iets losser te liggen ten opzichte van de omgeving, waardoor het passeren van de brug sterker wordt ervaren.

De benodigde doorvaarthoogte zorgt ervoor dat de brug een lichte bolling krijgt die nog doorloopt in de landhoofden aan weerszijden van het water. De hellingen op en naar de brug voldoen aan de minimale eis van 4%.

Kanonstraatbrug in variant ongelijkvloerse kruising

Bij de variant met een ongelijkvloerse kruising is de Kanonstraatbrug langer dan in de gelijkvloerse variant omdat de brug ook de onderdoorgang voor langzaam verkeer overspant. In deze variant landt de brug niet aan aan de waterkant, maar ligt het brughoofd iets dichter bij het Hotelblok.

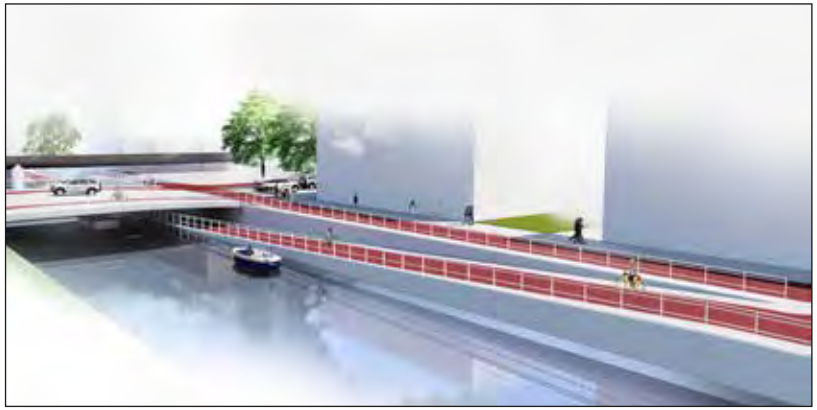
Kanonstraatbrug in variant gelijkvloerse kruising

Bij de variant met een gelijkvloerse kruising landt de Kanonstraatbrug direct aan op de kade van de Leidse Rijn.

Van Sijpesteijnbrug

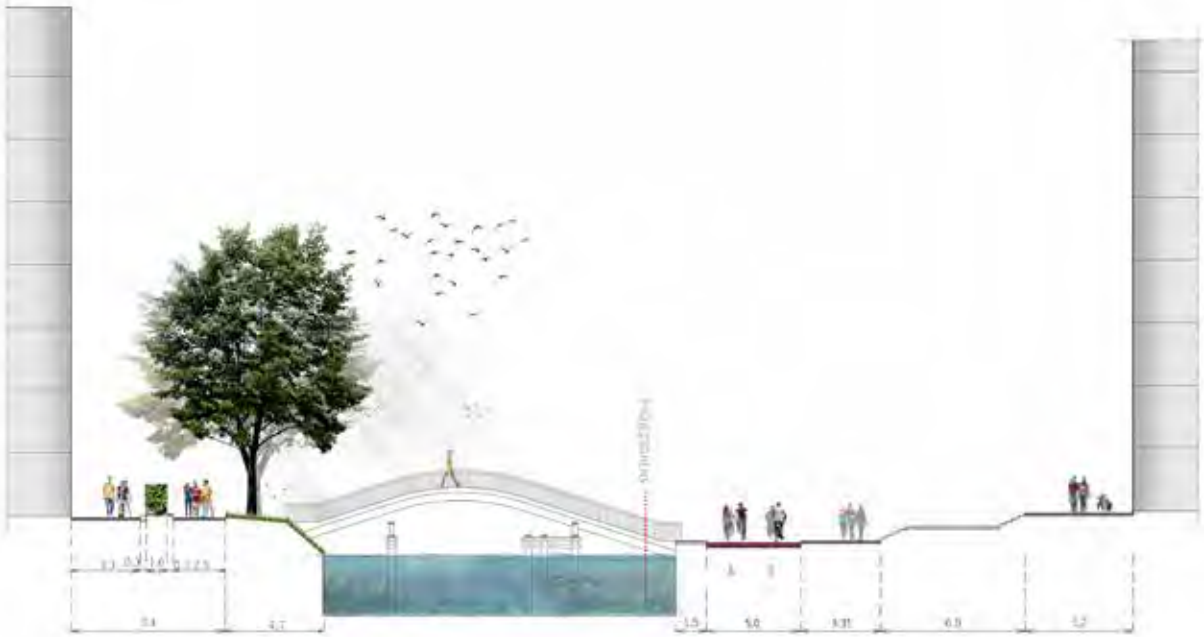
De Van Sijpesteijnbrug verbindt de Van Sijpesteijnkade en de oever bij het Park Plaza hotel en de Stek.
De benodigde doorvaarthoogte en –breedte en de hoogte van de Sijpesteijnkade zorgen ervoor dat de brug moet worden uitgevoerd met trappen en daarom alleen geschikt is voor voetgangers. Fietsgoten naast de trap maakt dat de brug ook is te gebruiken met de fiets aan de hand. De bestemmingen aan weerszijden van de brug zijn ook op een andere manier bereikbaar voor minder validen.





Links:
Gelijkvloerse kruising.

Rechts:
Ongelijkvloerse kruising.



Profiel
Van Sijpesteijnbrug.

8.5 Overkoepelende onderdelen Functioneel Ontwerp

Parkeren

In de huidige situatie is er sprake van parkeerplaatsen op straat, zoals aan de Graadt van Roggenweg (parallelweg) en de Leidsekade (t.h.v. het Westplein).
In september 2016 is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Op meerdere momenten van de week is er geteld hoeveel parkeerders er in het plangebied stonden geparkeerd. Van de 152 parkeerplaatsen op de parallelwegen van de Graadt van Roggenweg waren er op het drukste moment 91 bezet. Dit betekent dat er 61 parkeerplaatsen niet gebruikt worden. In de nieuwe situatie zal er 90 pp beschikbaar moeten blijven.
De huidige parkeerplaatsen aan de Leidsekade t.h.v. het Westplein worden gecompenseerd in de Kanonstraat en de Verlengde Damstraat.

Aantal parkeerplaatsen	Huidig aantal parkeerplaatsen	Toekomstig aantal parkeerplaatsen
(parallelweg van de) Graadt van Roggenweg	152	90
Leidsekade (t.h.v. Westplein)	14	0
Kanonstraat	0	26
Westplein (t.h.v. Hagelbuurt)	15	13
J.J.A. Gouveneurstraat	8	6

Tussen de tramhalte Jaarbeursplan en het NH-hotel ligt een strook met Kiss&Ride plaatsen. Deze komen als gevolg van de nieuwe stadsstraat te vervallen en komen terug op de plot van het nieuw te bouwen Jaarbeurspleingebouw.

Bomen

In dit FO moeten ongeveer 75 bomen worden gekapt. Uit de huidige inventarisatie blijkt dat deze bomen niet verplantbaar zijn in verband met standplaats, soort en omvang. Tegelijkertijd komen er in dit plan ongeveer 275 nieuwe bomen bij. In totaal komen er in het plangebied circa 200 bomen bij. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de compensatieplicht. In de VO fase zal blijken wat het exacte aantal bomen gaat worden.

Alle bomen die zijn weergegeven op de FO tekening zijn gecheckt met kabels en leidingen. Naar aanleiding hiervan zijn voor een aantal locaties de volgende afspraken gemaakt:

- Nader onderzoek: Ter hoogte van Graadt van Roggenweg 1-15 moeten in de vervolgfase proefsleuven worden uitgevoerd om te bepalen wat de precieze plaatsing van de bomen kan worden en of er nog data kabels verlegd moeten worden.
- Afstemming stramien van bomen op tracés: Bij de trambaan op de Graadt van Roggenweg kruisen een aantal tracés de trambaan. Het stramien van de nieuwe bomen past zich op deze plaatsen aan zodat deze buiten de tracés komen te staan.
- Struikvormers in plaats van bomen: Op een aantal locaties (langs de Graadt van Roggenweg, ten noorden van het Hotelblok, ten westen van het Leidseblok) zijn geen bomen mogelijk maar is groen zeker gewenst. In plaats van bomen worden hier struikvormers of grote heesters geplaatst.
- Aanpassen tracés kabels: De noordelijke bomenrij op de tramhalte Jaarbeursplein staat op een bestaand laagspanningstracé. Het tracé wordt verlegd zodat de bomen geplaatst kunnen worden.
- Aanpassen tracés riolering: Langs de Graadt van Roggenweg worden op een aantal locaties riolering verlegd om de gewenste boomstructuur mogelijk te maken. De zuidelijke bomenrij op de tramhalte Jaarbeurs plein staat op een bestaand riool. Het tracé wordt verlegd zodat de bomen geplaatst kunnen worden. Op het terrein van het Park Plaza Hotel wordt een persleiding en HWA riool verlegd zodat bomen geplaatst kunnen worden.

- Verwijderen riool: De noordelijke bomenrij op de Vleutenseweg, tussen de Damstraat en de kruising, staat op een riool. Dit riool wordt verwijderd en de functie wordt overgenomen door een naastliggend riool.
- Bomen plaatsen op riool: De zuidelijk bomenrij op de Vleutenseweg, tussen de Damstraat en de kruising, staat op een riool. Het riool ligt diep en daarom is besloten om de bomen óp het riool te plaatsen.
- Toepassen ondergrondse voorziening voor bomen (treebox): Aan de zuidzijde van de Kanonstraat staan een aantal bomen dicht op grote tracés. Door middel van het toepassen van treeboxen kunnen deze bomen toch geplaatst worden en hoeven de tracés niet aangepast te worden. Het zelfde geldt voor een aantal bomen ten zuiden van de tramhalte bij de Koningsbergerstraat.

Verder is er uit deze check gebleken dat een aantal bomen (circa 15) conflicteren met kabels en leidingen en waar op dit moment nog geen oplossing voor is gevonden. Zowel het verleggen van bestaande leidingen als het verschuiven van de bomen is in deze situaties niet mogelijk. Er is voor gekozen om deze bomen wèl in de tekening te laten staan omdat ze onderdeel uitmaken van een belangrijke groenstructuur of een belangrijke groene toevoeging zijn op een bepaalde plek en daarom heel gewenst zijn. In de VO fase zal in detail bekeken moeten worden op welke wijze de inrichting van boven en/of ondergrond aangepast kan worden om de bomen toch in te kunnen passen.

Afval

In totaal zijn er 18 ondergrondse afvalcontainers in het FO opgenomen:

- 8 restafvalcontainers (perscontainers)
- 5 papiercontainers
- 2 PBP container (plastic-blik-pak / perscontainers)
- 3 glascontainers

De huidige containers worden zo dicht mogelijk teruggeplaatst bij de oorspronkelijke locatie. Waar mogelijk worden ‘gewone’ afvalcontainers vervangen door perscontainers zodat er meer capaciteit in de container zit.

9 Participatieproces

Het opstellen van het SPvE en het IPvE/FO voor het project loopt via verschillende deelprojecten en rondom een aantal thema's, met elk een eigen omgeving van belanghebbenden. Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de verschillende belangen van alle betrokken partijen (zoals bewoners, ondernemers, hotels, bezoekers, reizigers en belangengroepen) is gekozen voor een participatieaanpak op maat. Voor het mobiliteitsvraagstuk is intensief samengewerkt met partijen zoals de Provincie en Q-buzz. Het niveau van participatie in deze fase van de planontwikkeling is voor de meeste plandelen bepaald op de niveaus 1 (informeren) en 2 (raadplegen).

9.1 Aanpak op maat

Er zijn diverse informatiebijeenkomsten, inlopen en werksessies georganiseerd om betrokkenen te informeren, ideeën uit te wisselen en informatie op te halen. Meestal vonden deze bijeenkomsten in het stadskantoor plaats, maar soms is bewust gekozen voor een andere locatie. Zo is bij het ontwerpen van de Graadt van Roggenweg gekozen voor een laagdrempelige setting in het appartementengebouw Leidse Poort en het buurtkantoor van Mitros, dus zo dicht mogelijk bij de doelgroep in de buurt. Een ander voorbeeld van participatie op maat betreft het deelproject 'kruising fiets-/stadsstraat'. Voor het raadplegen van betrokkenen is gekozen voor 'value engineering', waarbij de methodiek op maat gemaakt is voor het vraagstuk.

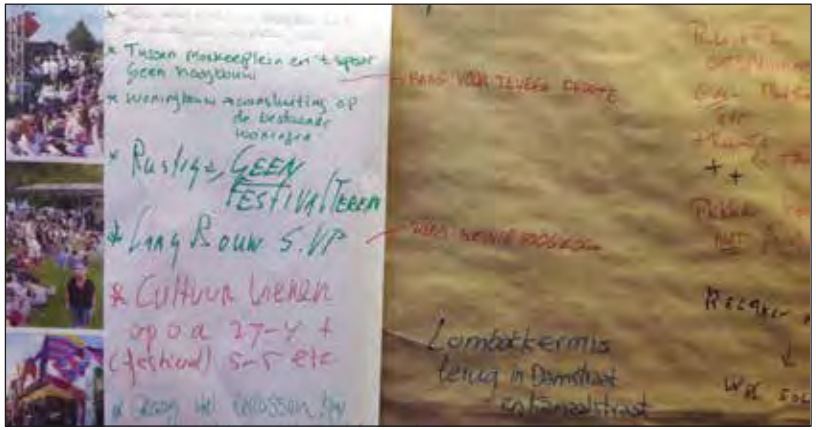
9.2 Een beter plan

Het uiteindelijke doel van de participatie is kwaliteitsverbetering van het plan en aansluiting vinden bij wat er leeft in de omgeving. In het ontwerp van het Lombokpark is op diverse punten de inbreng van omwonenden terug te zien. Zo zal het water van de Leidse Rijn meer het park in worden getrokken, komt er een vlonder of iets dergelijks in het water en is gekozen voor geleidelijke hoogteverschillen. Ook het ontwerp voor de Graadt van Roggenweg is als gevolg van participatie op een aantal punten aangepast en sluit hierdoor beter aan bij de wensen van de direct omwonenden.

9.3 De stad maken we samen

In de nieuwsbrieven en op de projectsite utrecht.nl/lombokplein geven we steeds een overzicht van de bijeenkomsten die in het kader van participatie zijn georganiseerd en wat daar is besproken. We benoemen welke ideeën de bewoners en andere belanghebbenden hebben aangedragen en welke we meenemen in het concept PvE en FO of in het vervolgproces. Ook bij het opstellen van Voorlopig Ontwerp (VO) voor de openbare ruimte zal er een participatie-aanpak op maat zijn. Bewoners hebben aangegeven intensief betrokken te willen worden bij het ontwerpen en inrichten van het Lombokpark, maar dan wel zo dichtbij mogelijk tegen het startmoment van de uitvoering.





Foto's van de participatiebijeenkomsten.

Te zijner tijd worden ontwikkelaars aangemoedigd om consumentgericht te bouwen, om de betrokkenheid van bewoners te bevorderen.
Als het nieuwe bestemmingsplan in procedure wordt gebracht, zijn daarvoor de gebruikelijke, wettelijke inspraakmogelijkheden van kracht. In dit bestemmingsplan, dat aan de raad wordt voorgelegd, wordt een paragraaf ‘maatschappelijke uitvoerbaarheid’ opgenomen, waarin het gevolgde participatietraject wordt omschreven.

10 Uitvoerbaarheid en planning

10.1 Technische uitvoerbaarheid

Tijdens de realisatie van dit project moet het gebied blijven functioneren. Tijdens de uitvoering van het project blijft het gebied toegankelijk voor langzaam en snelverkeer. Dit maakt de uitvoering van het project complex en resulteert in een uitvoering die plaatsvindt in meerdere fases en subfases.
De belangrijkste werkzaamheden zijn hieronder benoemd en in fases ingedeeld. De fases en werkzaamheden volgen elkaar en kunnen deels of zelfs volledig overlappen.

1. Aanleg hoofdtracé kabels en leidingen.
2. Aanleg nieuwe wegenstructuur, tijdelijke aansluiting op bestaande wegenstructuur en vervolgens het verwijderen van de oude wegenstructuur. Ook worden kabels, leidingen en riolering buiten het hoofdtracé aangelegd.
3. Aanleg drie bruggen over de nog aan te leggen Leidse Rijn:
   a. Kanonstraatbrug
   b. Damstraatbrug
   c. Van Sijpesteijnbrug
4. Bouw kadeconstructie, afgraven en doortrekken van de Leidse Rijn.
5. Aanleg van een park aan het water van de Leidse Rijn en bouw van drie gebouwen.

Bij de realisatie wordt, conform de kaders uit Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht, rekening gehouden met bestemmingsverkeer, kwaliteit van de OV-verbindingen en bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.
Daarnaast behoudt het gebied ook tijdens de bouw de uitstraling van een stad of centrumgebied. We onderzoeken mogelijkheden dit te bereiken.
Daarbij denken we bijvoorbeeld aan:

- Groene bouwhekken
- Educatie over uitvoering van het project
- Gebruik maken van tijdelijke inrichtingen

In een volgende fase van het project wordt de uitvoeringsfasering verder uitgewerkt en kan een uitvoeringsplanning, inclusief doorlooptijden, worden opgesteld. Verder wordt er in de volgende fase een BLVC-plan met randvoorwaarden voor uitvoering opgesteld.

10.2 Planning

Voorliggend PvE/FO heeft ter inzage gelegen, de binnengekomen reacties zijn waar mogelijk verwerkt en beantwoord in een reactienota.

Bestemmingsplan

Op basis van het vastgestelde Programma van Eisen wordt een bestemmingsplan opgesteld om de beoogde ontwikkeling juridisch mogelijk te maken. Voordat het nieuwe bestemmingsplan kan worden vastgesteld door de gemeenteraad ligt het zoals gebruikelijk ter inzage. Gedurende zes weken kan een ieder zienswijzen indienen, naar verwachting tweede helft 2021. Vaststelling door de gemeenteraad volgt daarna in 2022.
Voordat het bestemmingsplan in procedure gebracht kan worden zal de economische uitvoerbaarheid aangetoond moeten zijn. Op dit moment is de dekking van het project nog niet volledig geregeld. Dus de hier beschreven planning is onder voorbehoud.

Tegelijk met het opstellen van het bestemmingsplan worden de plannen voor de herinrichting van de wegen en openbare ruimte verder uitgewerkt in een Voorlopig en Definitief Ontwerp. Gedurende dit ontwerpproces worden belanghebbenden weer betrokken.

Uitvoeringsfase

Na aanbesteding van de diverse werkzaamheden in de openbare ruimte kan naar verwachting eind 2023 gestart worden met de uitvoering.
Voor de realisatie van de drie gebouwen worden te zijner tijd tenders gehouden.

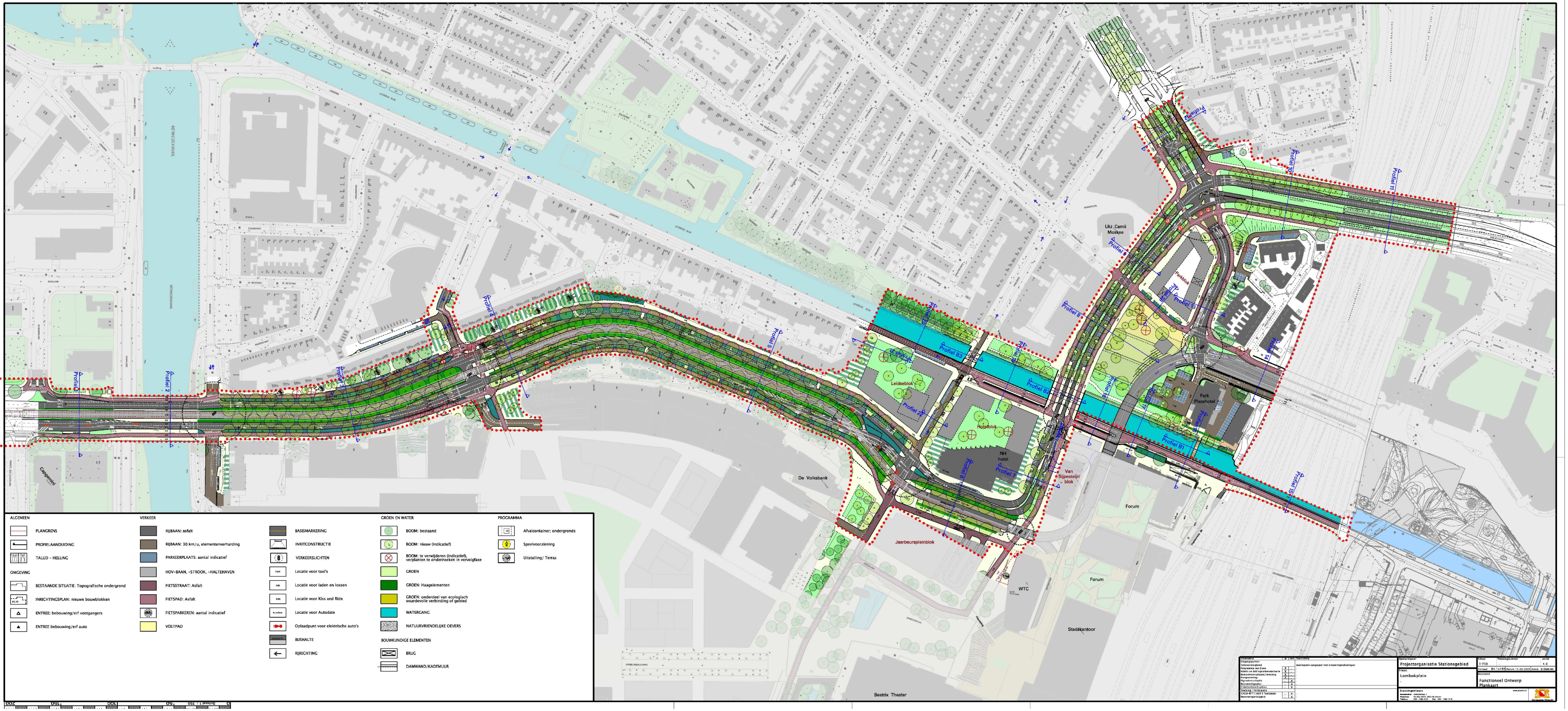
Bijlagen

Voor de bijlagen zie separaat bijlagenboek, plankaart Functioneel Ontwerp en het profielenboek. Het bijlagenboek bestaat uit de volgende bijlagen:

Bijlage 1: Cultuurhistorisch overzicht Westplein en omgeving
Bijlage 2: Bestaande situatie
Bijlage 3: Eigendomssituatie
Bijlage 4: Bezonningsstudie
Bijlage 5: Bomeninventarisatie
Bijlage 6: Variantenstudie doorstroming verkeer
Bijlage 6a: Vervolg simulaties naar aanleiding van inspraakreacties
Bijlage 7: Voor- en nadelen varianten kruising Van Sijpesteijnkade en stadsstraat
Bijlage 8: Samenvatting onderzoek verkeersreductie Westplein

Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl



Profiel 2
Profiel 4
Profiel 5
Profiel 6
Profiel 7
Profiel 8
Profiel 9
Profiel 10
Profiel 11
Profiel 14
Profiel 15
Profiel 17
Profiel 18
Profiel 22
Profiel B1
Profiel B3
Leidseblok
Hotelblok
NH hotel
Parkblok
Park Plazahotel
Van Sijpesteijn blok
Jaarbeurspleinblok
Ulu Camii Moskee
De Volksbank
Forum
WTC
Stadskantoor
Beatrix Theater
Capgemini
MERWEDEKANAAL
ALGEMEEN
PLANGRENS
PROFIELAANDUIDING
TALUD – HELLING
OMGEVING
BESTAANDE SITUATIE: Topografische ondergrond
INRICHTINGSPLAN: nieuwe bouwblokken
ENTREE: bebouwing/erf voetgangers
ENTREE bebouwing/erf auto
VERKEER
RIJBAAN: asfalt
RIJBAAN: 30 km/u, elementenverharding
PARKEERPLAATS: aantal indicatief
HOV-BAAN, -STROOK, -HALTEHAVEN
FIETSSTRAAT: Asfalt
FIETSPAD: Asfalt
FIETSPARKEREN: aantal indicatief
VOETPAD
BASISMARKERING
INRITCONSTRUCTIE
VERKEERSLICHTEN
Locatie voor taxi's
Locatie voor laden en lossen
Locatie voor Kiss and Ride
Locatie voor Autodate
Oplaadpunt voor elektrische auto's
BUSHALTE
RIJRICHTING
GROEN EN WATER
BOOM: bestaand
BOOM: nieuw (indicatief)
BOOM: te verwijderen (indicatief), verplanten te onderzoeken in vervolgfase
GROEN
GROEN: Haagelementen
GROEN: onderdeel van ecologisch waardevolle verbinding of gebied
WATERGANG
NATUURVRIENDELIJKE OEVERS
BOUWKUNDIGE ELEMENTEN
BRUG
DAMWAND/KADEMUUR
PROGRAMMA
Afvalcontainer; ondergronds
Speelvoorziening
Uitstalling/ Terras
Schaal 1 : 750
0 50 100 150 200
Onderwerp | ja | nee | Toelichting
Uitgangspunten
Tekenondergrond — doorlopend aangepast met uitvoeringstekeningen
Programma van Eisen X
Kabels en leidingeninventarisatie X
Bomeninventarisatie/inmeting X
Hoogtemeting X
Eigendomssituatie X
Bestemmingsplan X
Civieltechnisch advies X
Toetsing | Participatie
CAGO-BTT | AOR | Toetsteam X
Bewonersparticipatie X
Opdrachtgever
Projectorganisatie Stationsgebied
Project
Lombokplein
Schaal 1:750
Tekeningnummer
versie 4.0
Formaat 84.1x185
Datum 15-09-2020
Getek. IE/DbM/ML
Onderdeel
Functioneel Ontwerp Plankaart
Stadsingenieurs
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht

Lombokplein

Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg

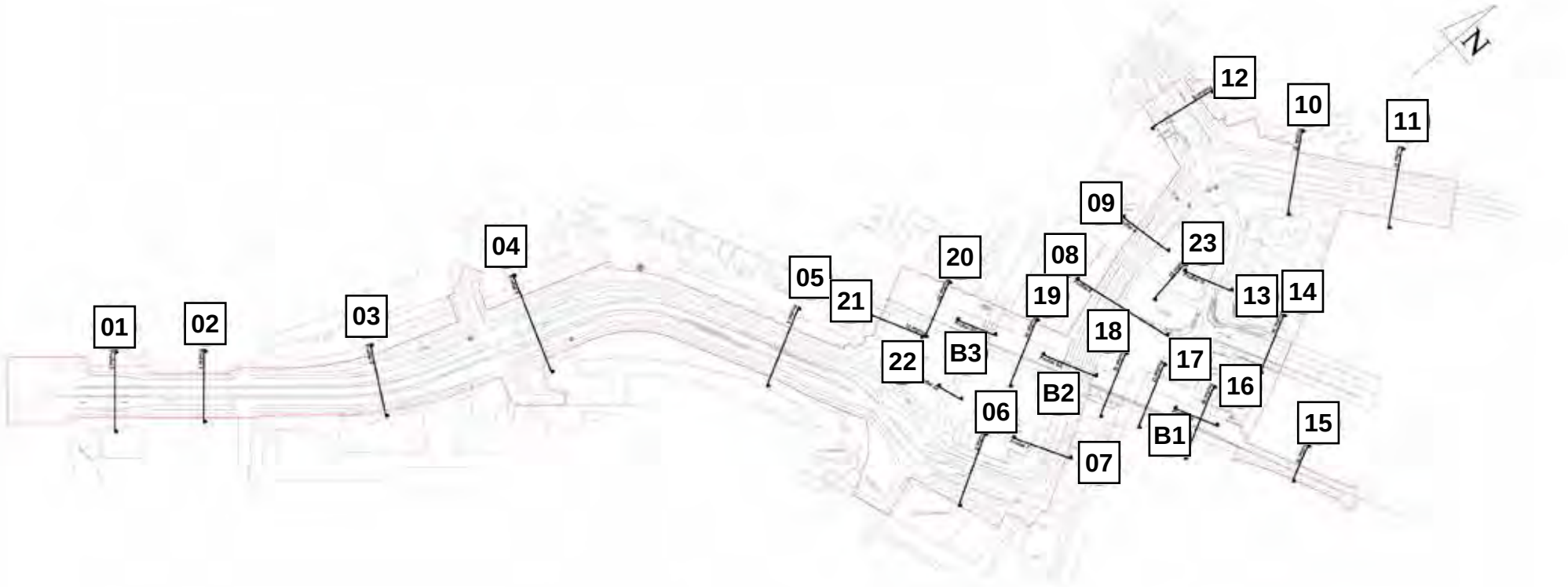


Profielenboek

Gemeente Utrecht

Definitieve versie, september 2020

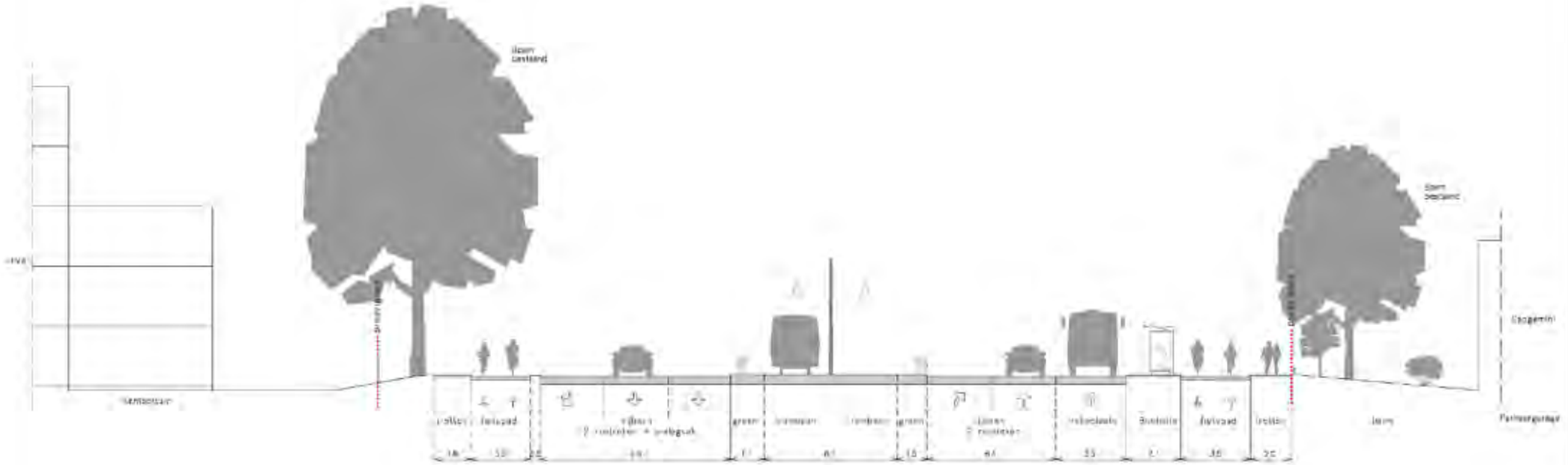
profielen positie



profielen schaal - 1:200 ; A3

Profiel 1

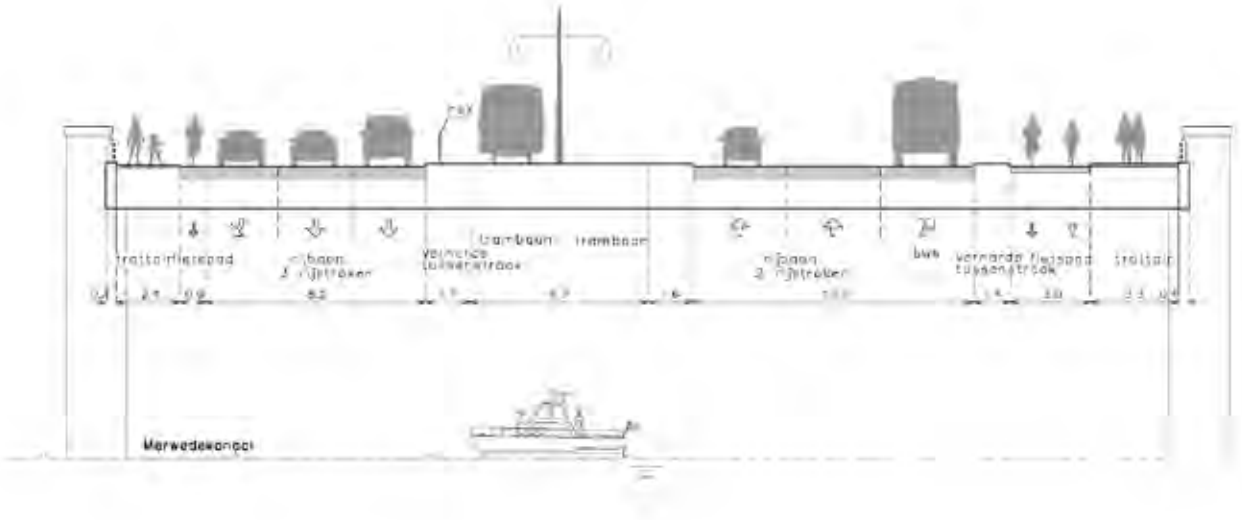
Weg der Verenigde Naties



Terug naar overzichtstekening

Profiel 2

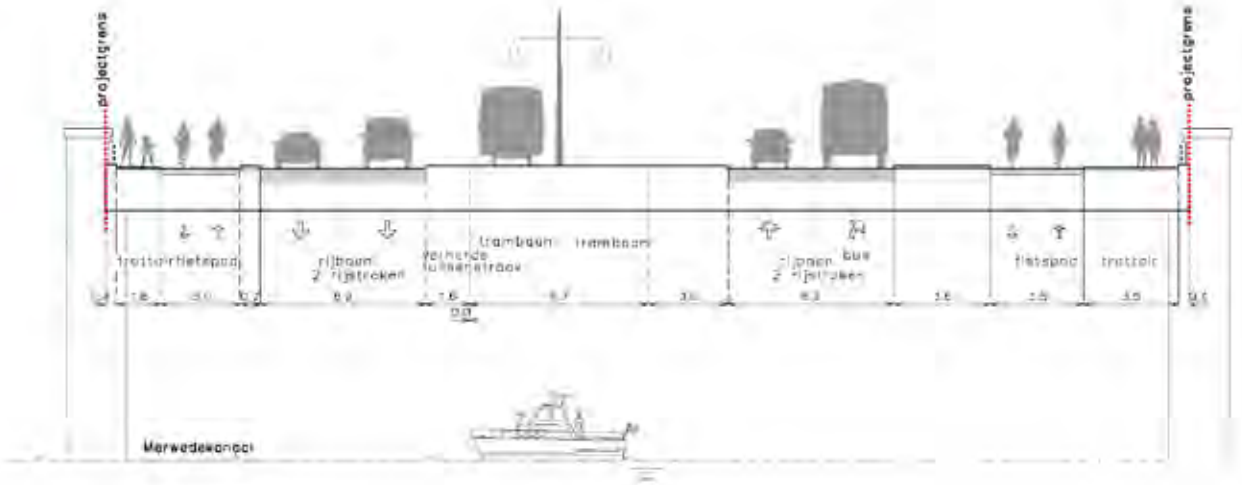
Bestaande situatie
Sowetobrug



Terug naar overzichtstekening

Profiel 2 nieuwe situatie

Profiel 2
Nieuwe situatie
Sowetobrug



Terug naar overzichtstekening

Profiel 2 bestaande situatie

Profiel 3
Graadt van Roggenweg



Terug naar overzichtstekening

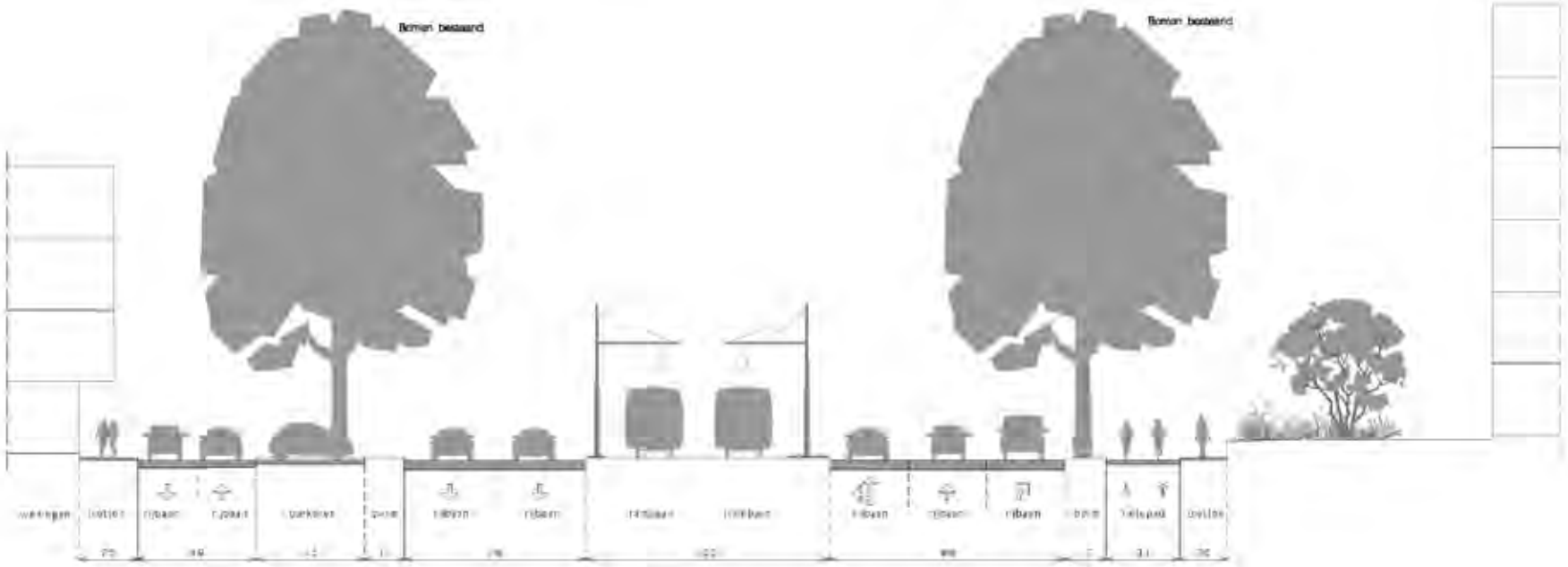
Profiel 4
Graadt van Roggenweg



Terug naar overzichtstekening

Profiel 5

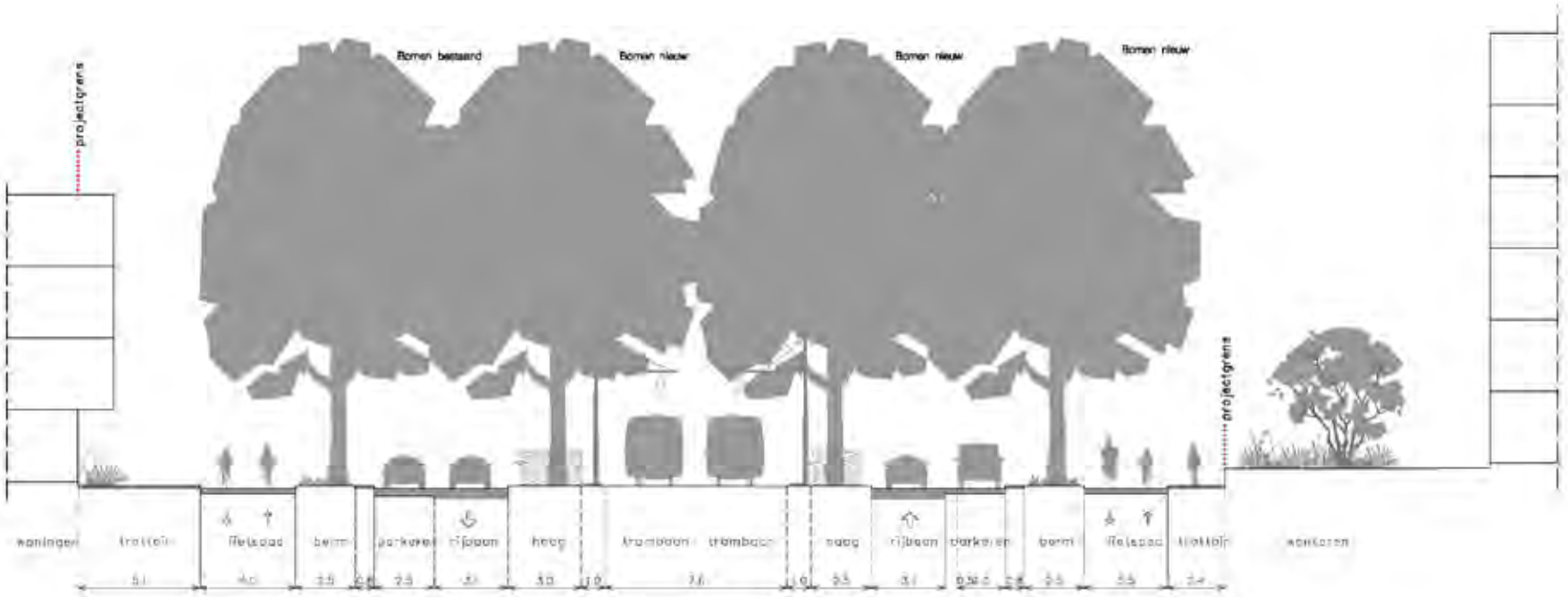
Bestaande situatie
Graadt van Roggenweg



Terug naar overzichtstekening

Profiel 5 nieuwe situatie

Profiel 5
Nieuwe situatie
Graadt van Roggenweg

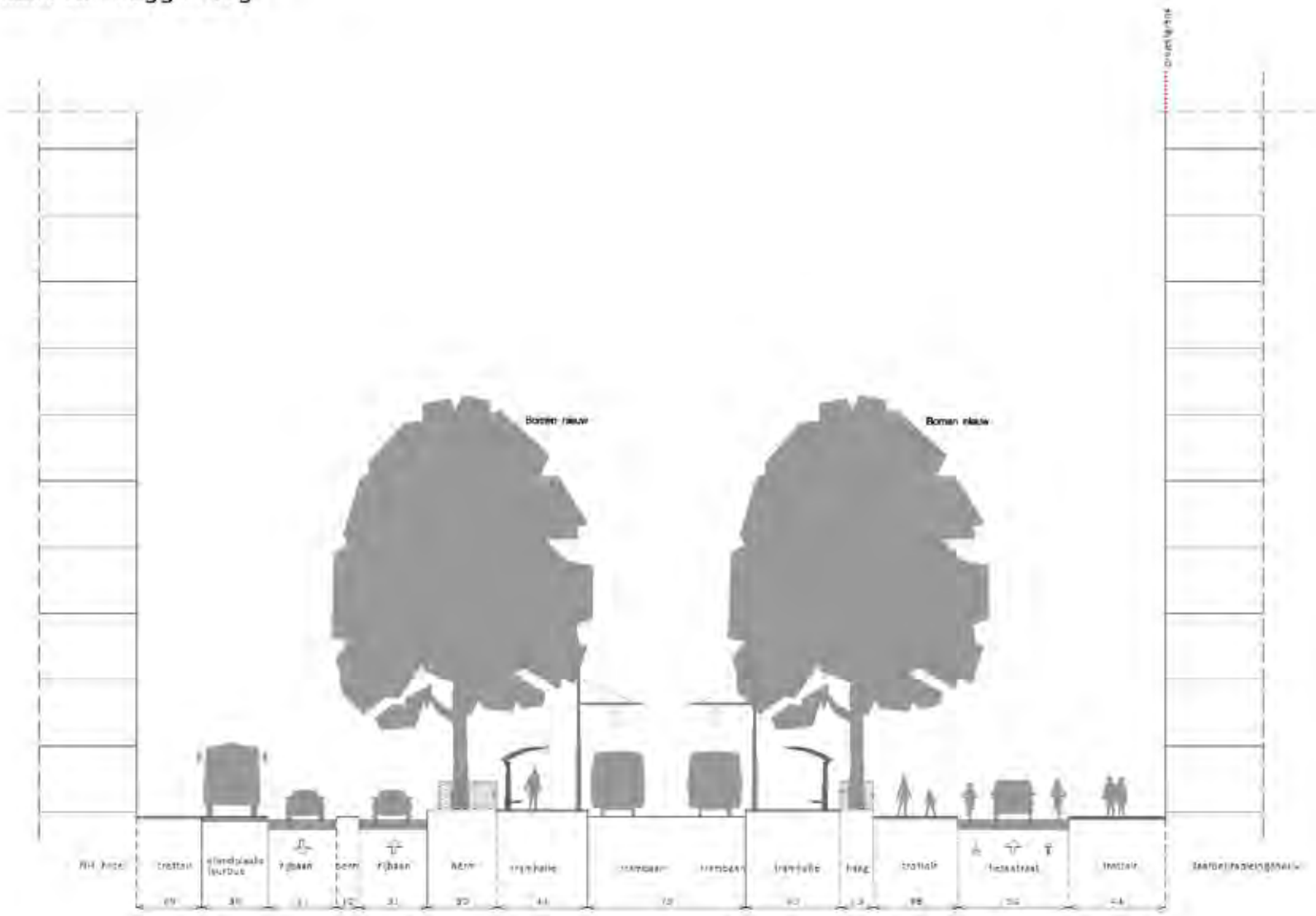


Terug naar overzichtstekening

Profiel 5 bestaande situatie

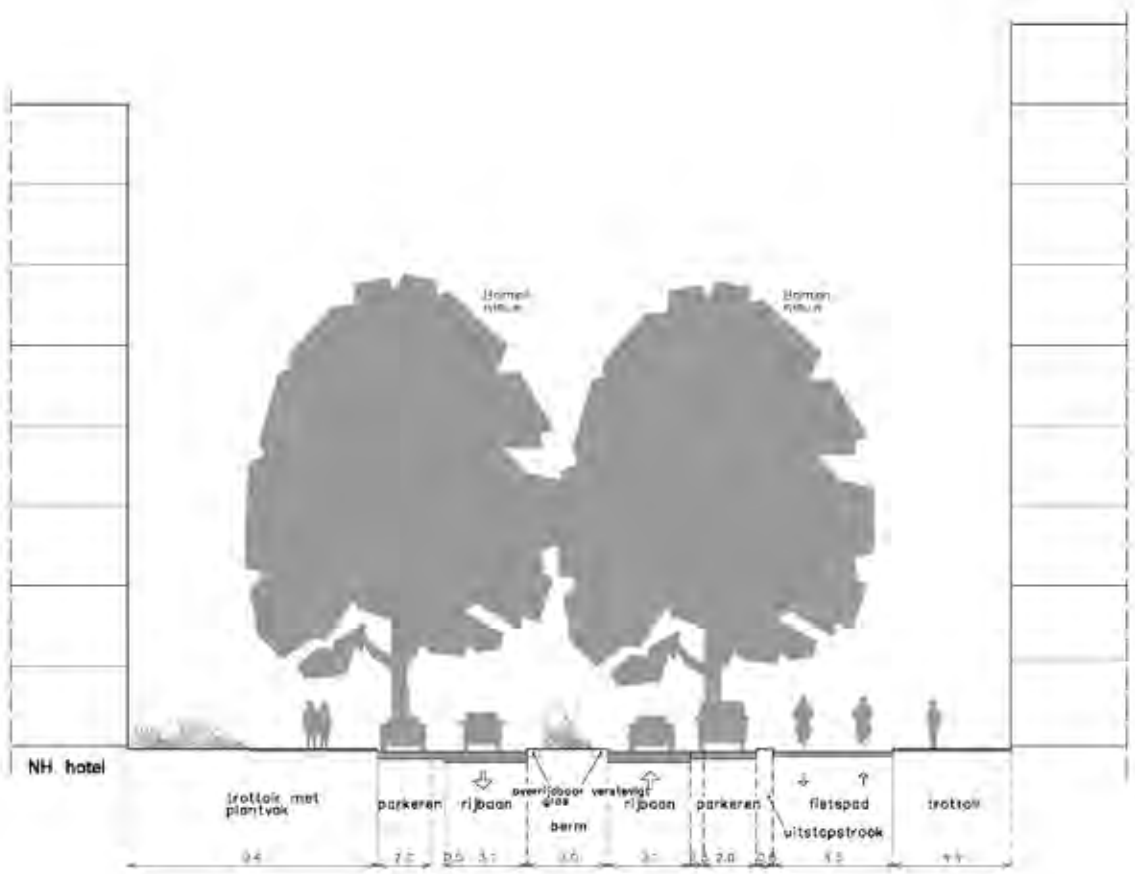
Profiel 6

Verlengde Graadt van Roggenweg



Terug naar overzichtstekening

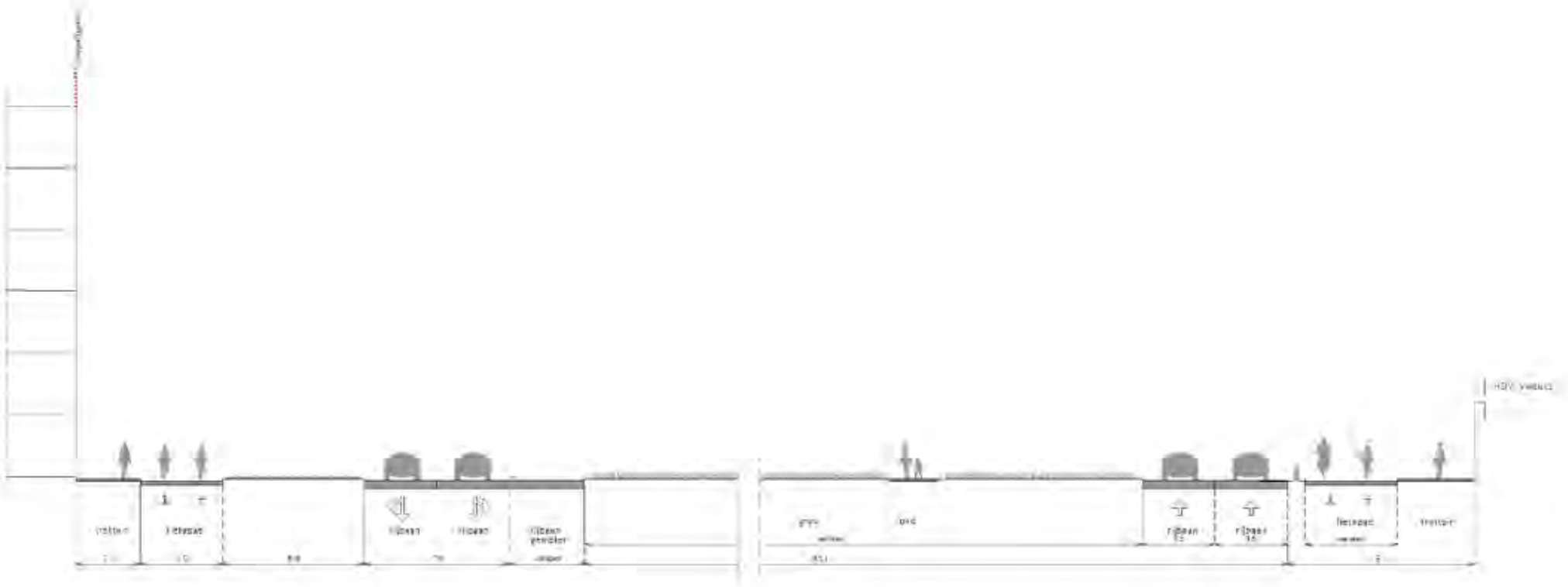
Profiel 7
Verlengde Kanonstraat



Terug naar overzichtstekening

Profiel 8

Bestaande situatie
Kanonstraat



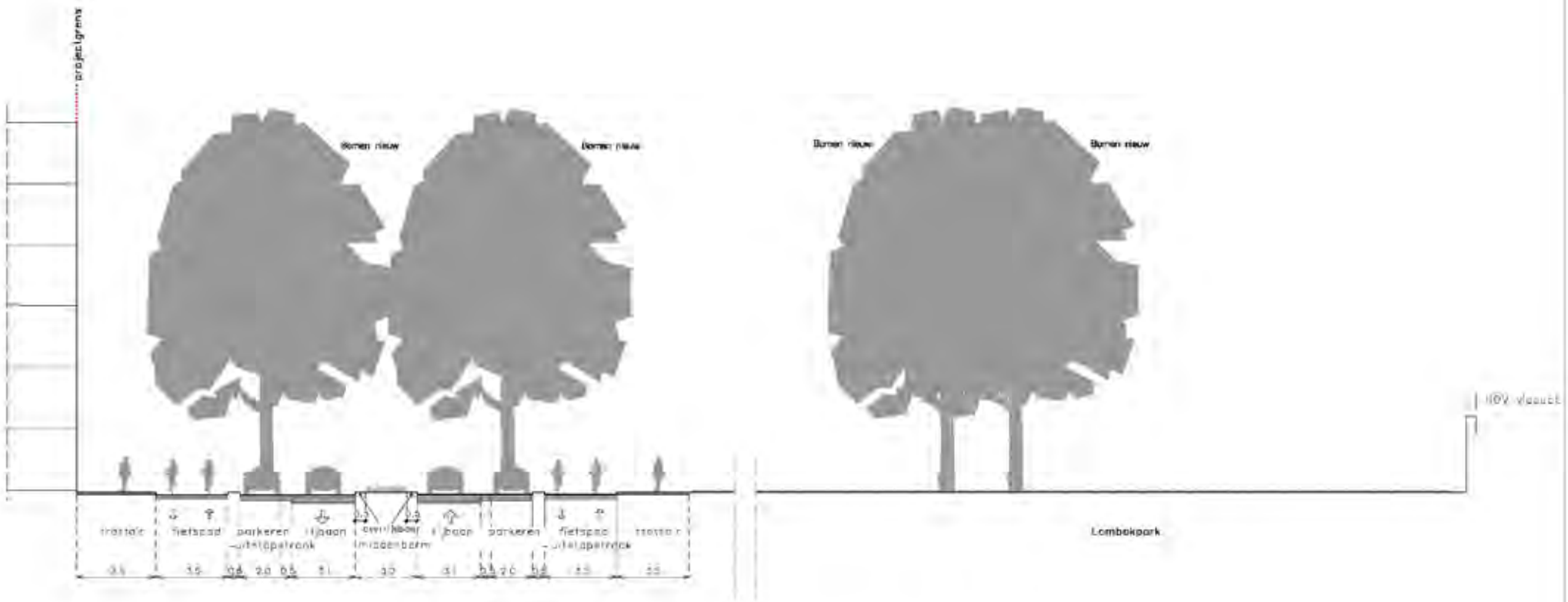
Terug naar overzichtstekening

Profiel 8 nieuwe situatie

Profiel 8

Nieuwe situatie

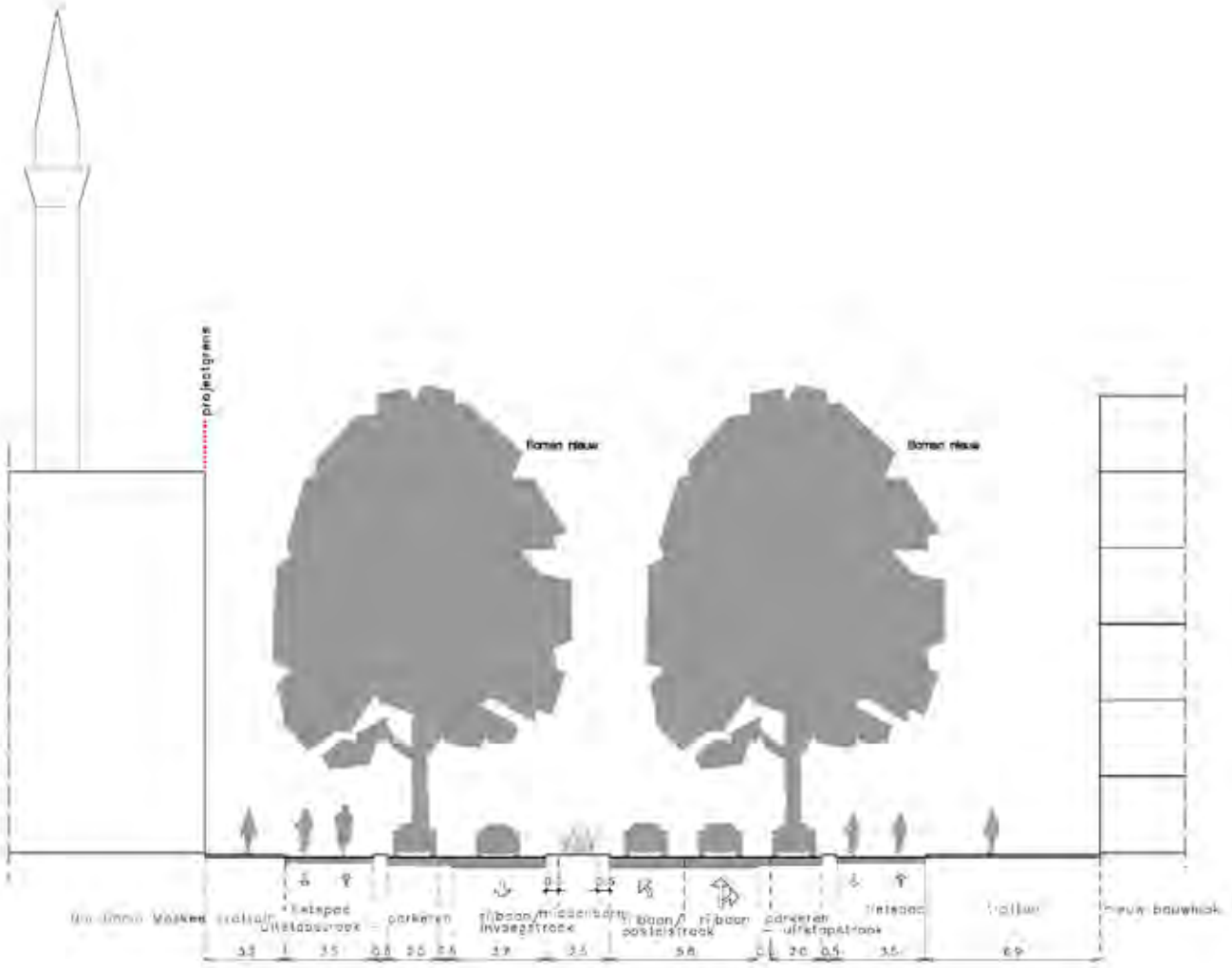
Kanonstraat



Terug naar overzichtstekening

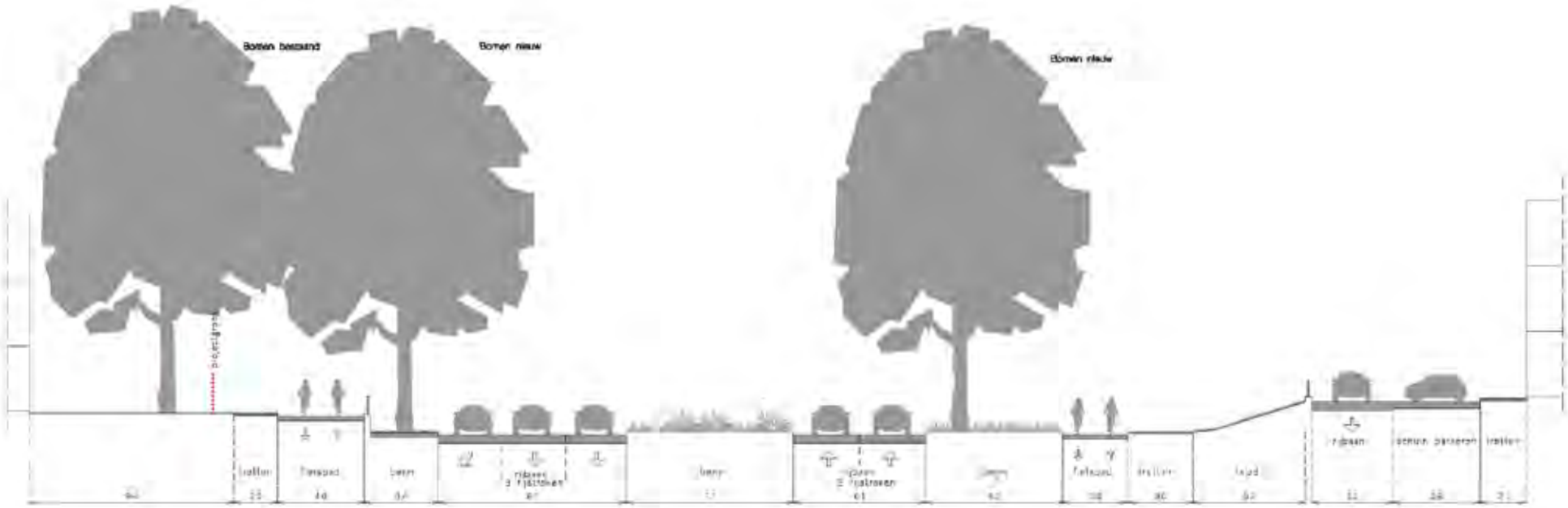
Profiel 8 bestaande situatie

Profiel 9
Kanonstraat



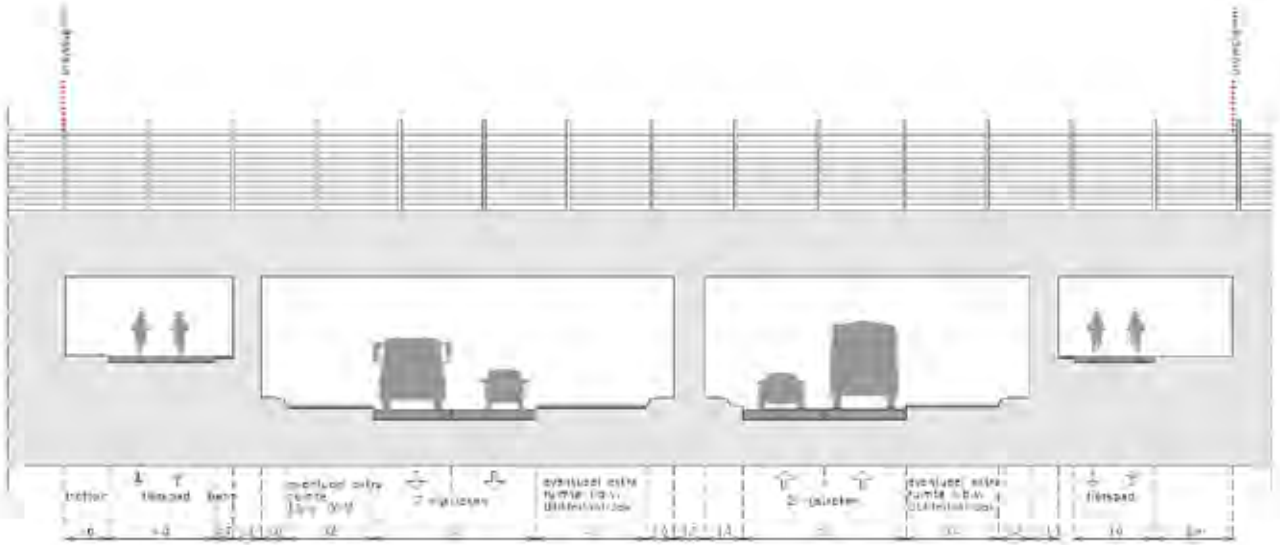
Terug naar overzichtstekening

Profiel 10
Daalsetunnel



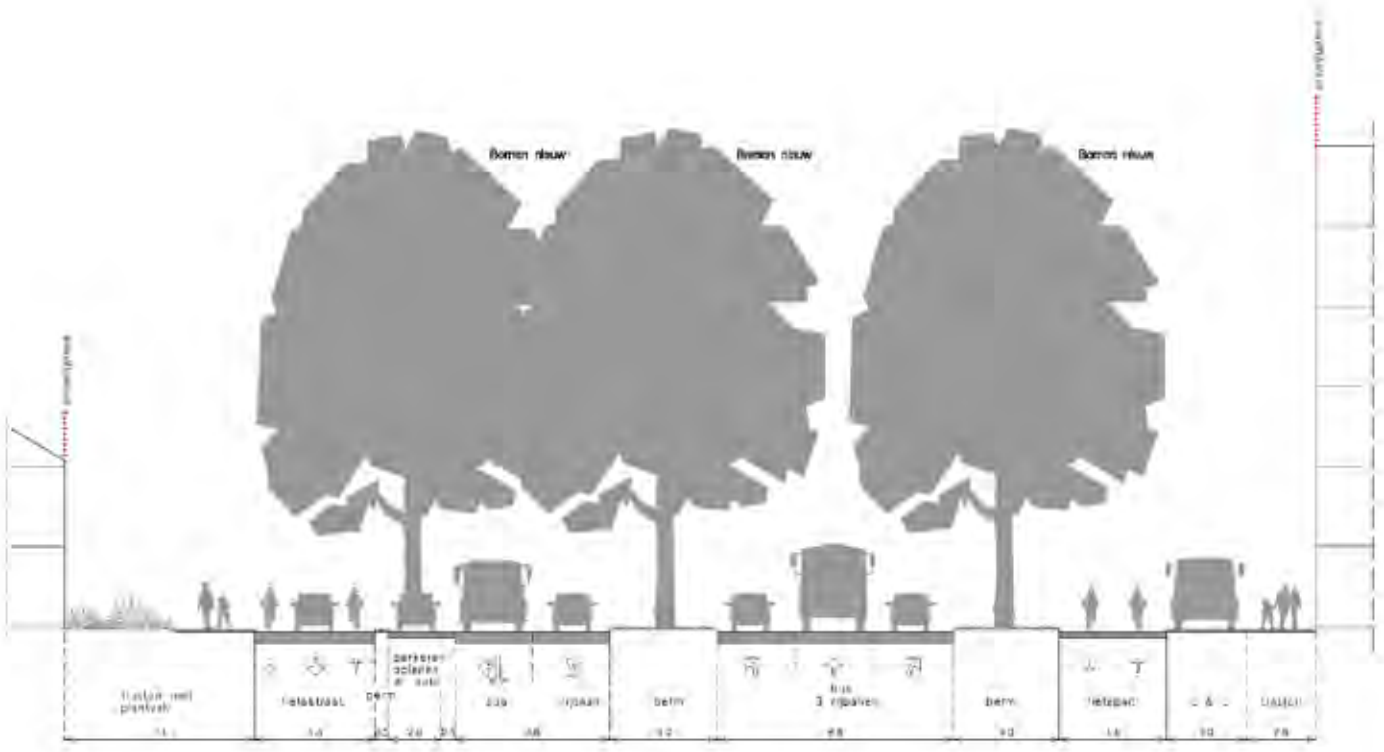
Terug naar overzichtstekening

Profiel 11
Daalsetunnel



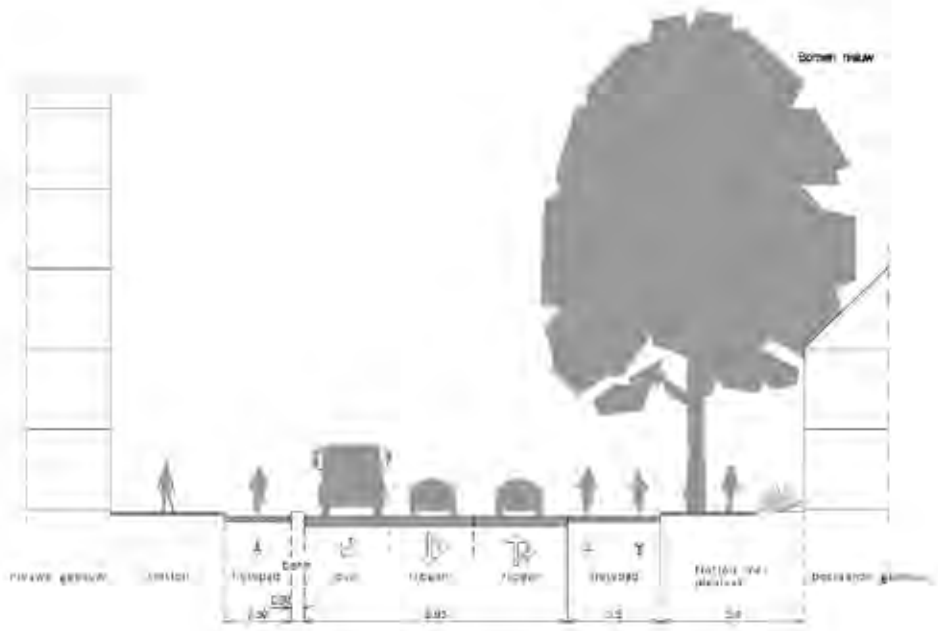
Terug naar overzichtstekening

Profiel 12
Vleutenseweg



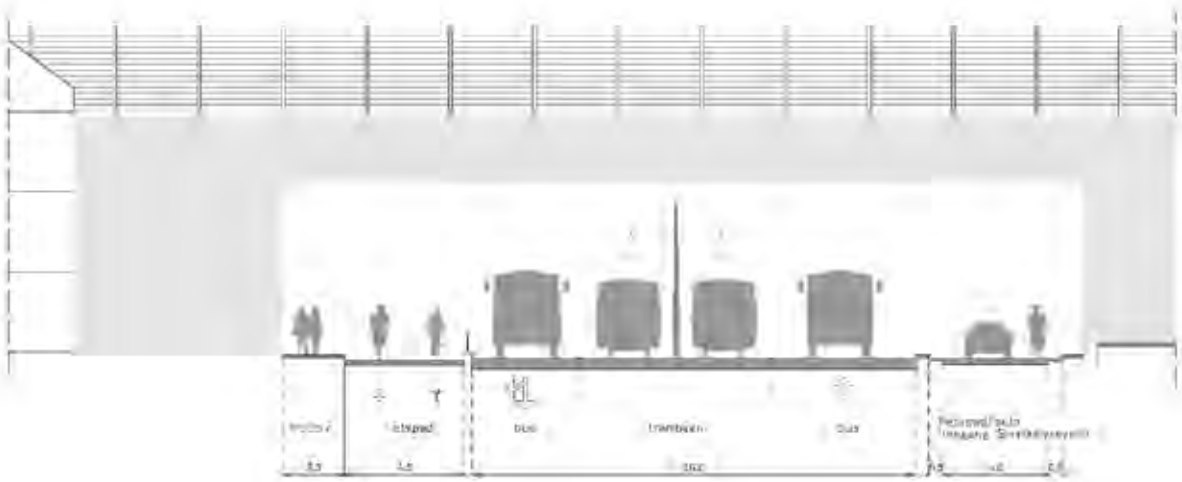
Terug naar overzichtstekening

Profiel 13
Lombokplein



Terug naar overzichtstekening

Profiel 14
Leidseveertunnel



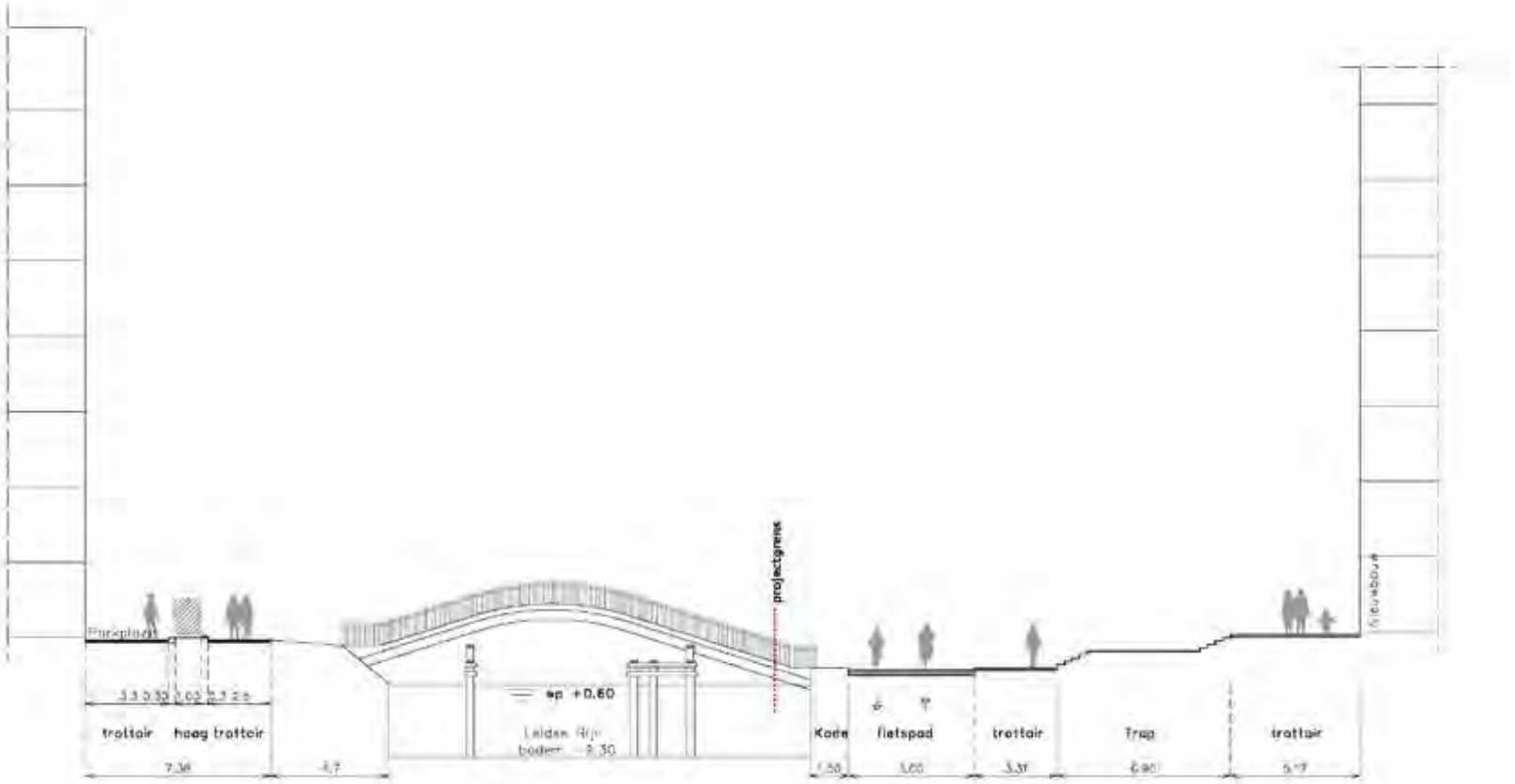
Terug naar overzichtstekening

Profiel 15
Van Sijpesteijntunnel



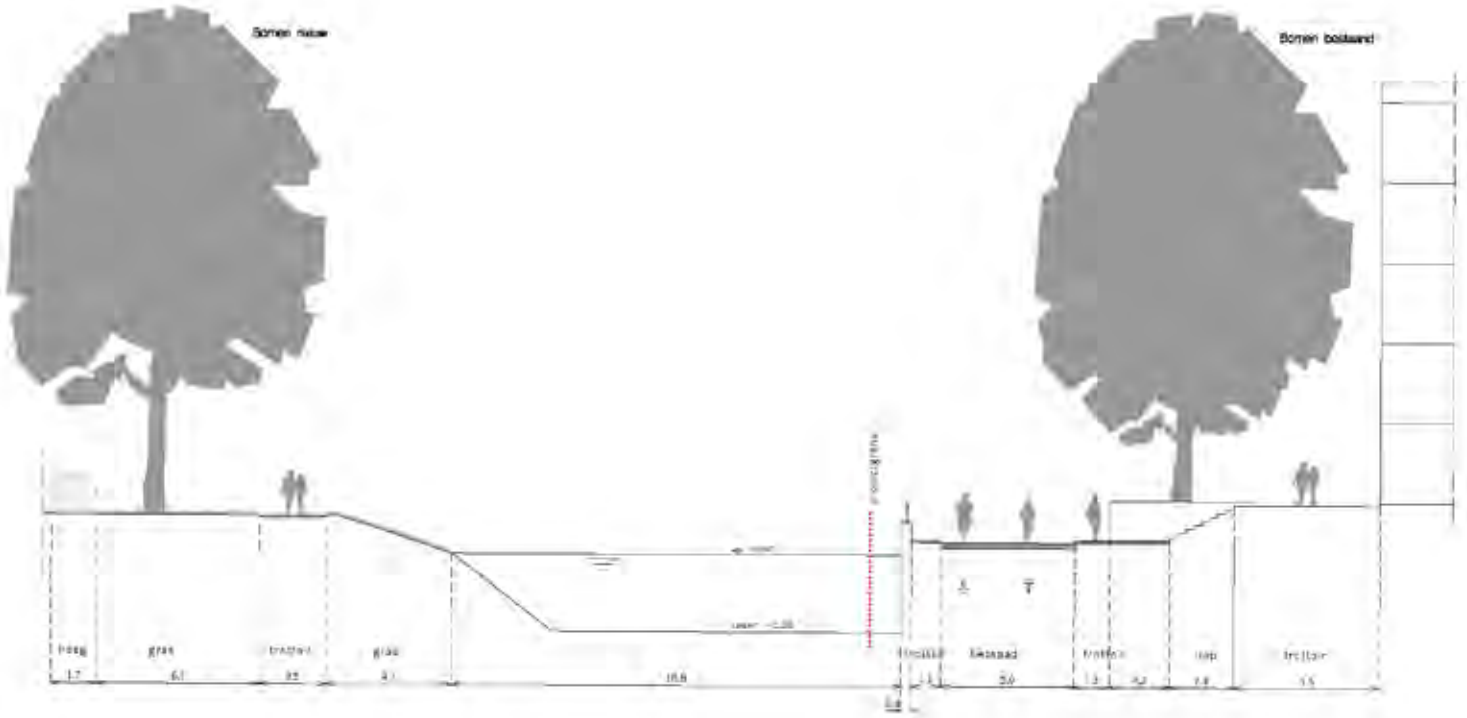
Terug naar overzichtstekening

Profiel 16
Van Sijpesteijnbrug



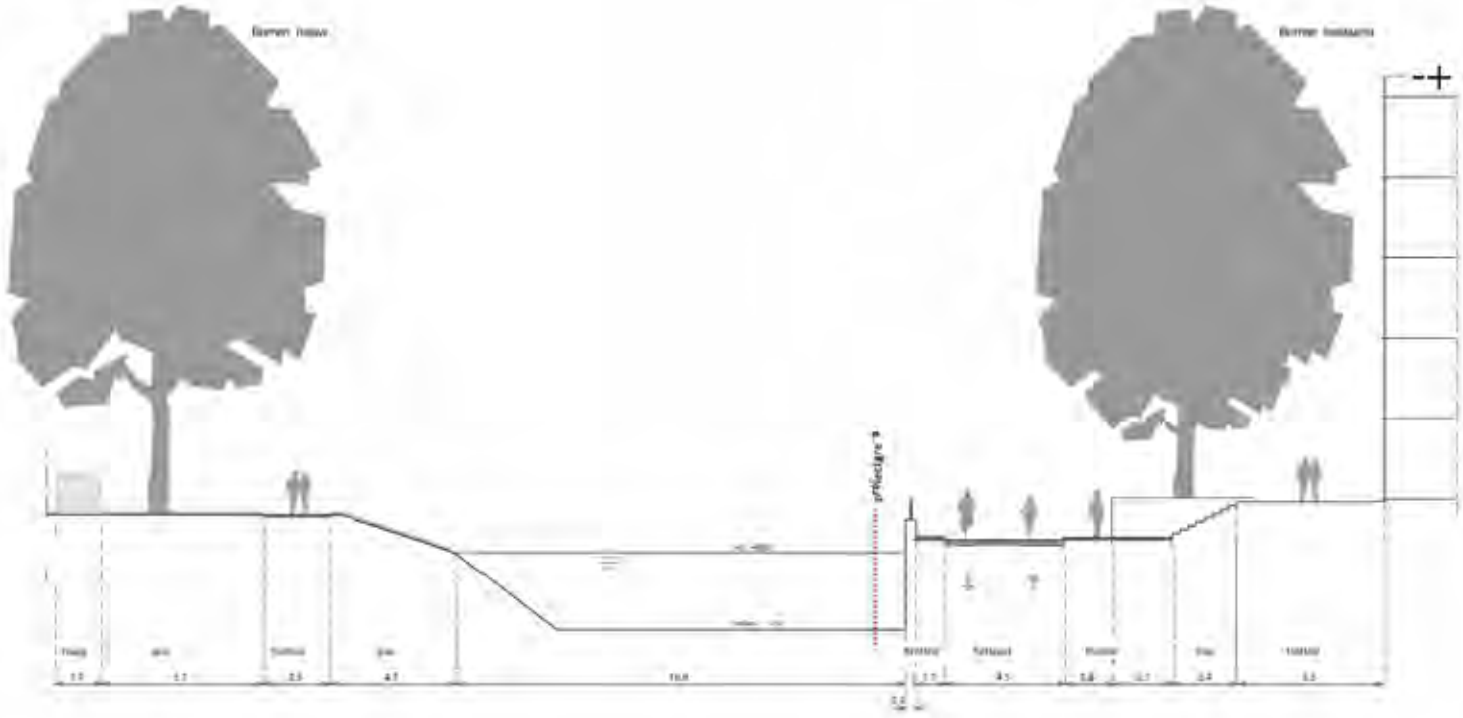
Terug naar overzichtstekening

Profiel 17
Van Sijpesteijnkade



Terug naar overzichtstekening

Profiel 17
Variant gelijkvloers

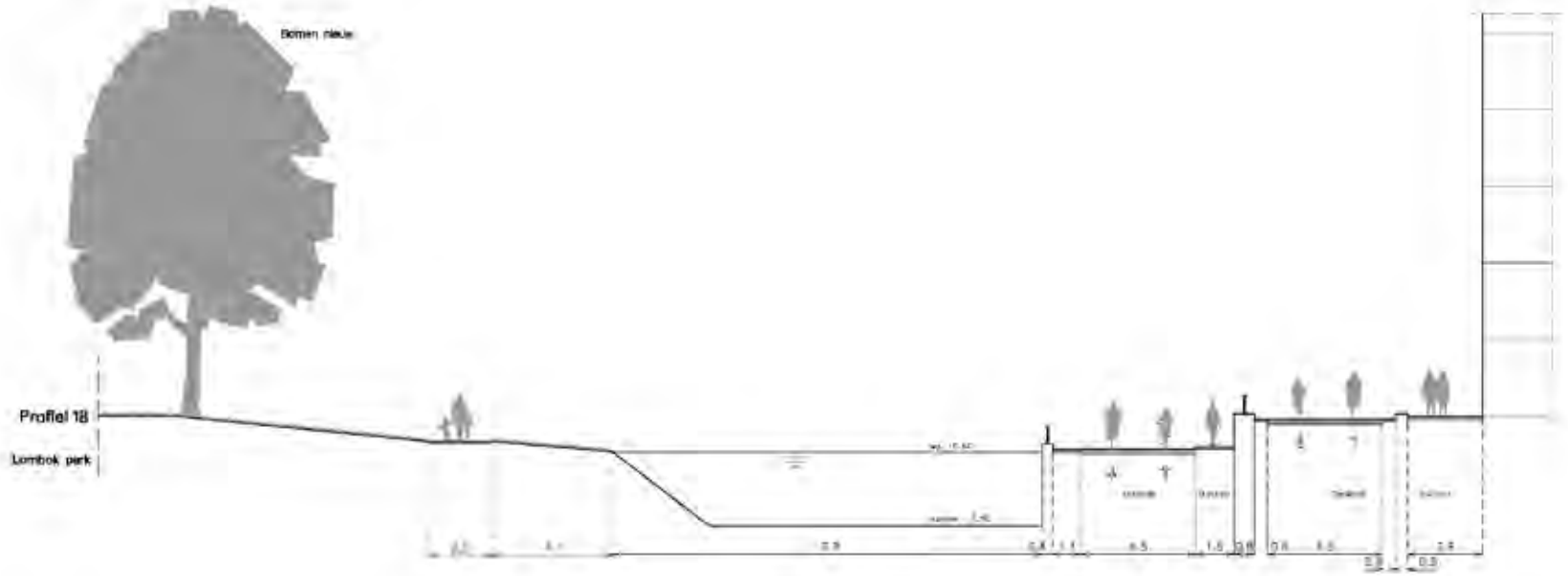


Terug naar overzichtstekening

Profiel 18

Lombok park

Variant ongelijkvloers



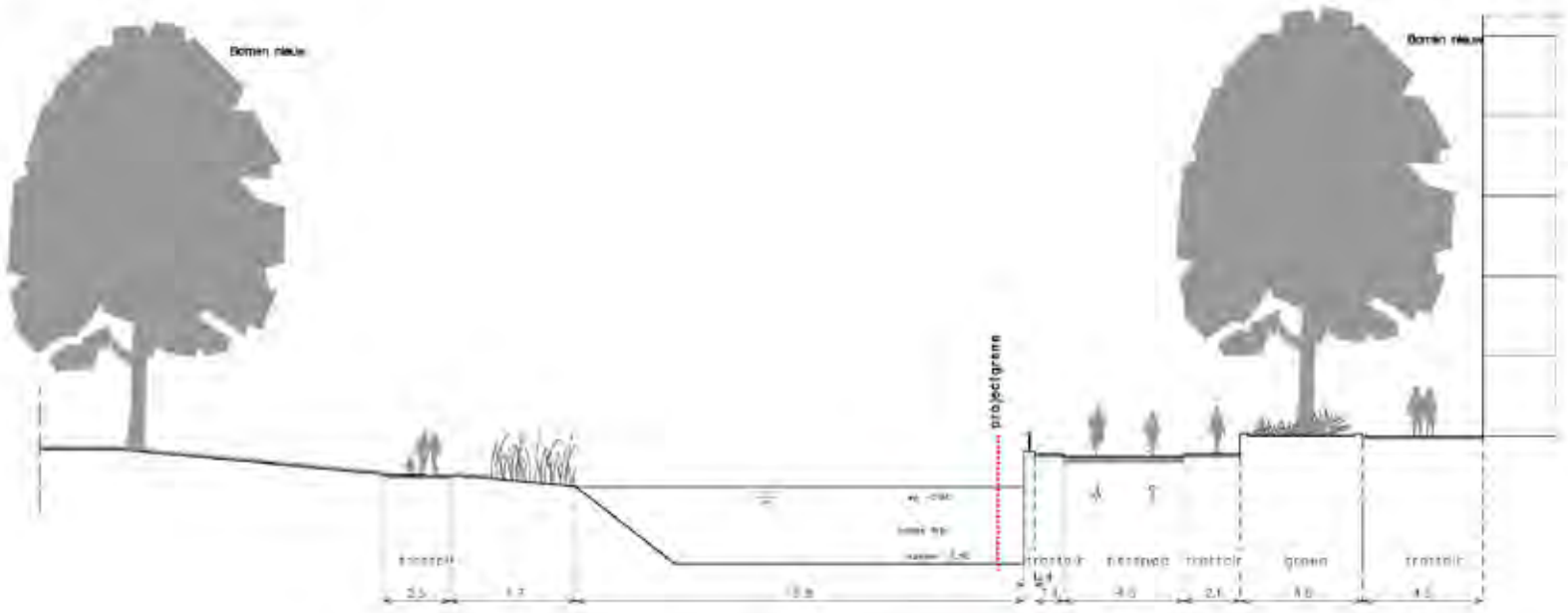
Terug naar overzichtstekening

Profiel 18 variant gelijkvloers

Profiel 18

Lombok park

Variant gelijkvloers

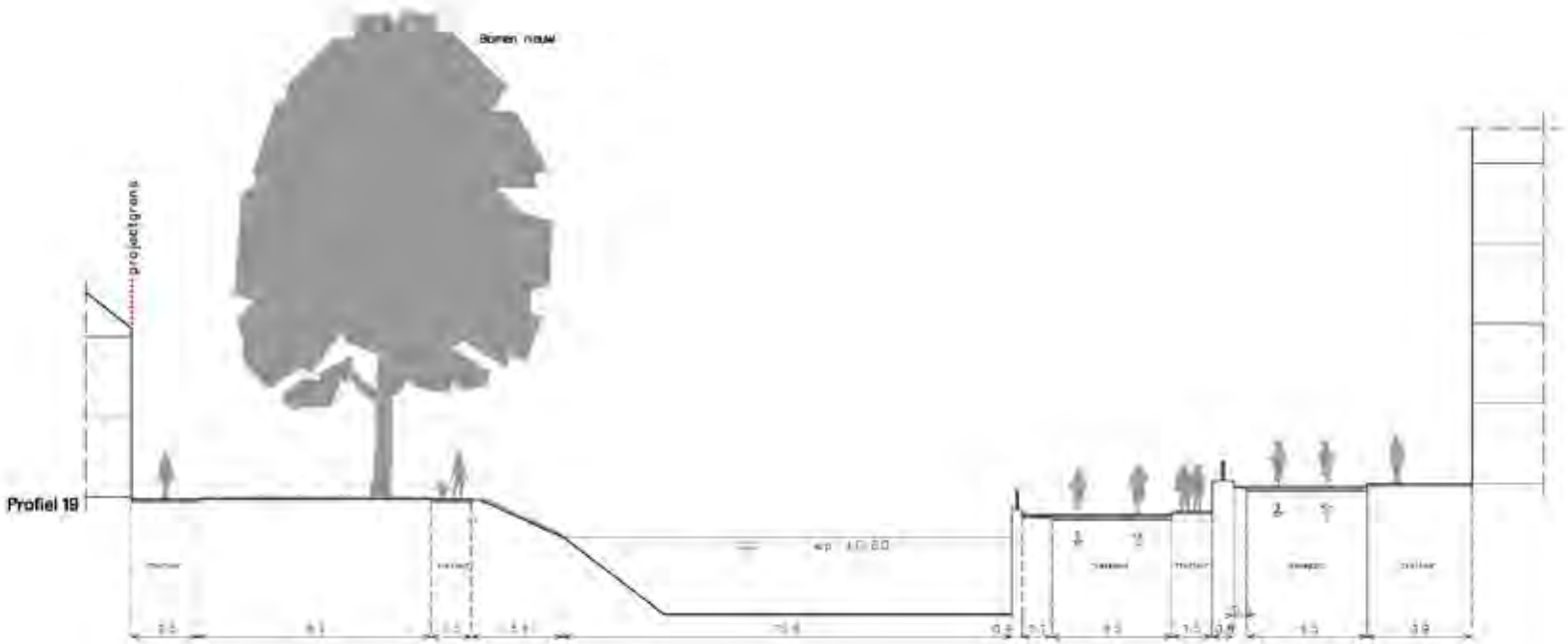


Terug naar overzichtstekening

Profiel 18 variant ongelijkvloers

Profiel 19

Verlengde Leidsekade
Variant ongelijkvloers

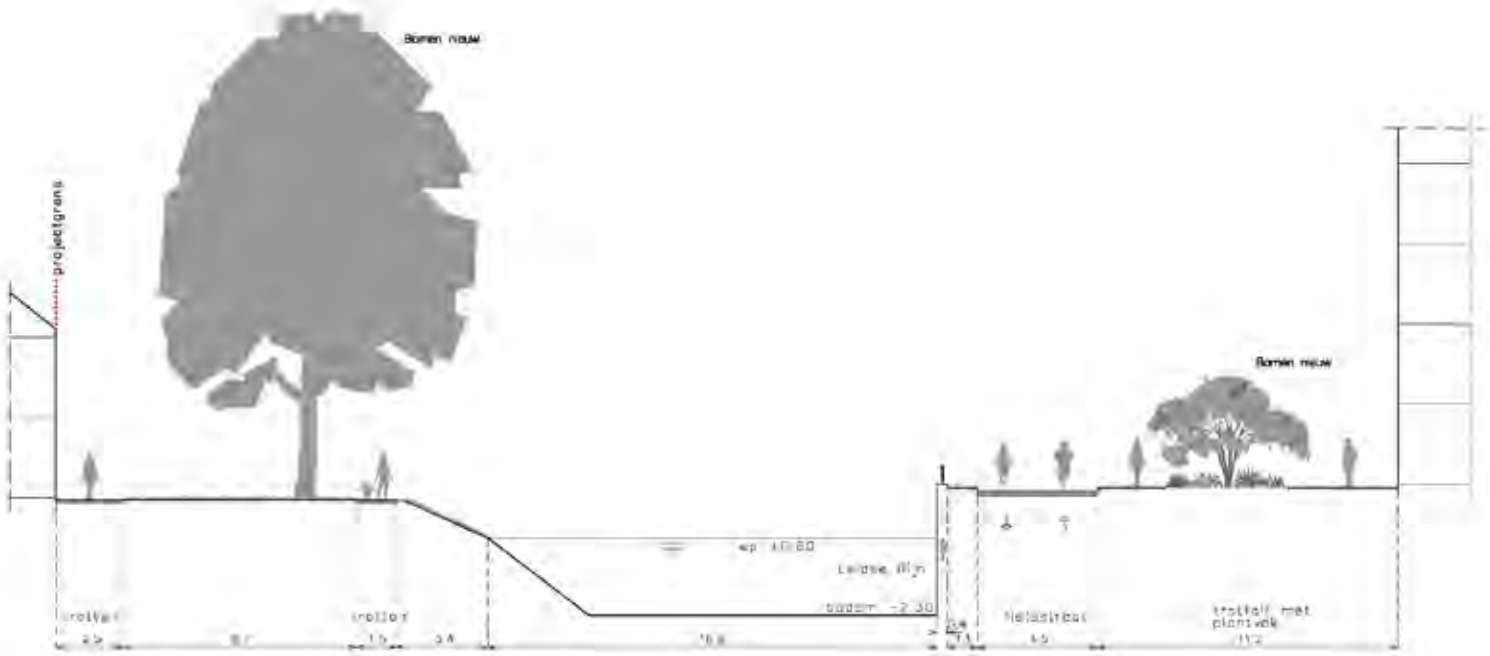


Terug naar overzichtstekening

Profiel 19 variant gelijkvloers

Profiel 19

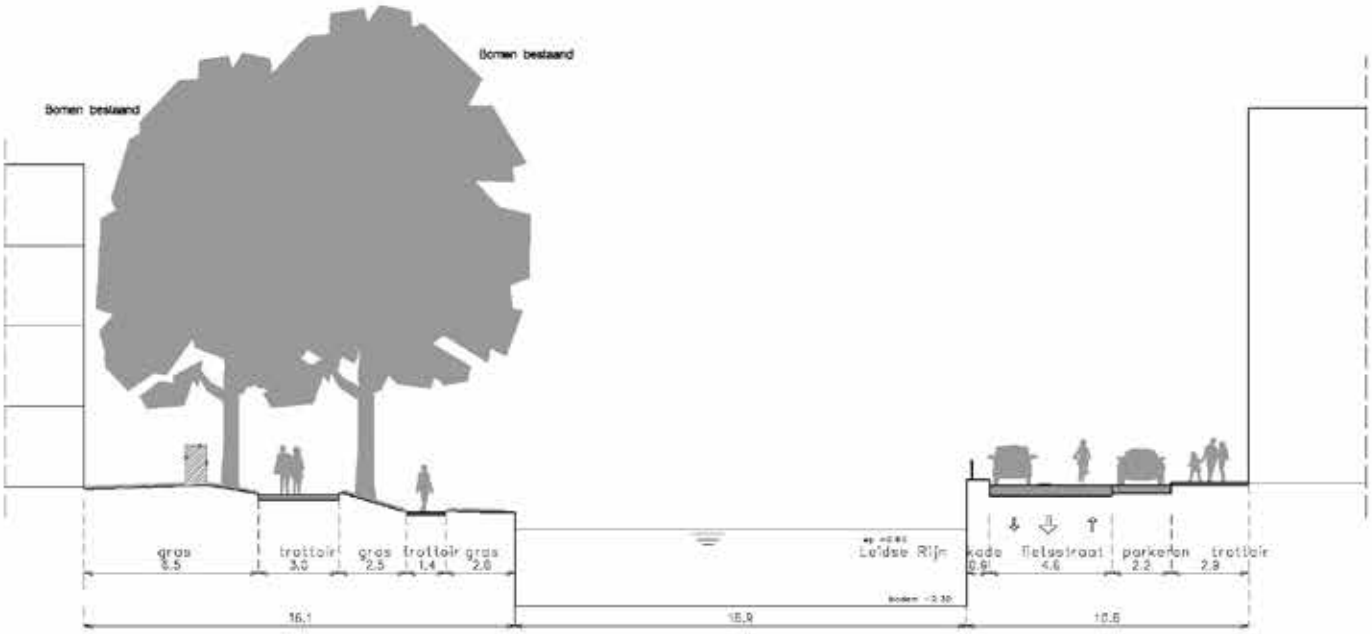
Verlengde Leidsekade
Variant gelijkvloers



Terug naar overzichtstekening

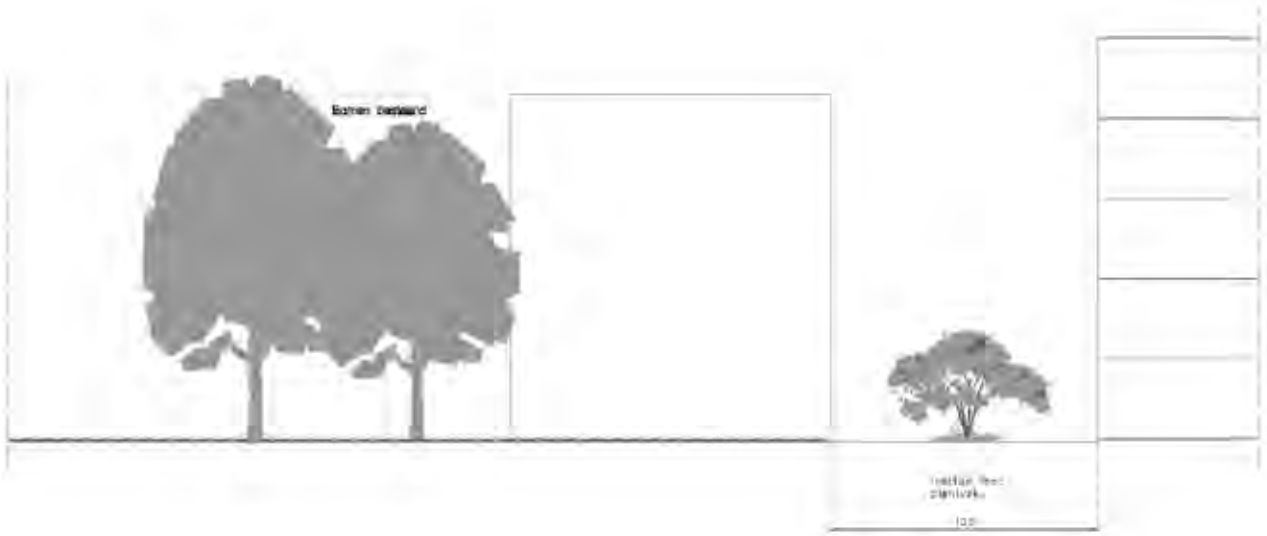
Profiel 19 variant ongelijkvloers

Profiel 20
Verlengde Leidsekade



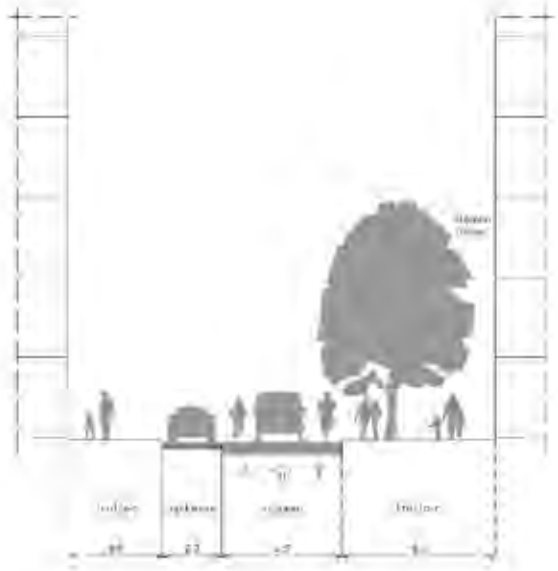
Terug naar overzichtstekening

Profiel 21
Leidse blok



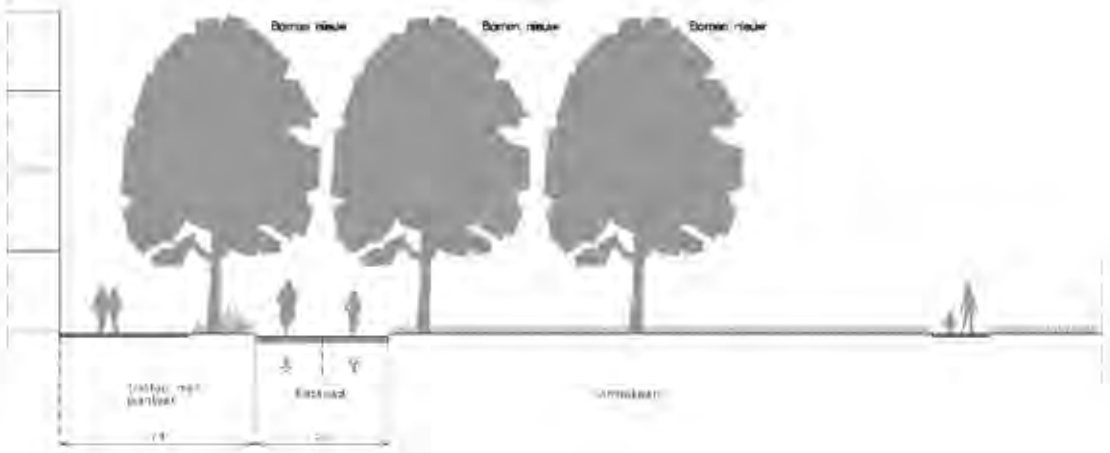
Terug naar overzichtstekening

Profiel 22
Verlengde Damstraat



Terug naar overzichtstekening

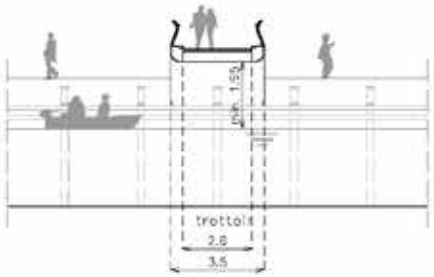
Profiel 23
Verlengde Kanaalstraat



Terug naar overzichtstekening

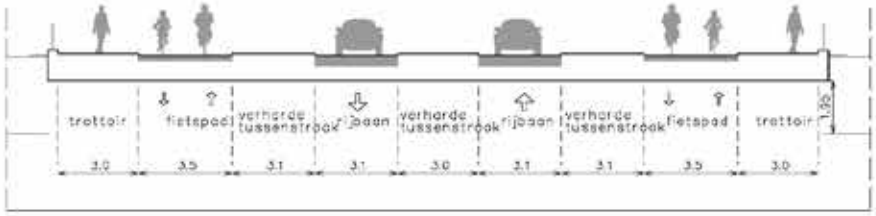
Profiel B1

Van Sijpesteijnbrug



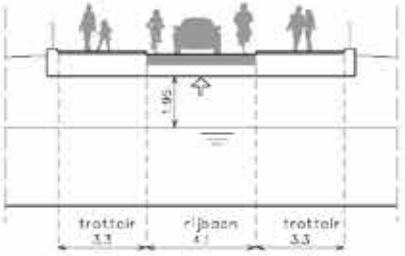
Terug naar overzichtstekening

Profiel B2
Kanonstraatbrug



Terug naar overzichtstekening

Profiel B3
Damstraatbrug



Terug naar overzichtstekening

Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl

Lombokplein

Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg



Bijlagenboek

Gemeente Utrecht

Definitieve versie, september 2020

Inhoudsopgave

Bijlage 1 Cultuurhistorisch overzicht Westplein en omgeving 3

Bijlage 2 Bestaande situatie 30

Bijlage 3 Eigendomssituatie 32

Bijlage 4 Bezonningsstudie 34

Bijlage 5 Bomeninventarisatie 45

Bijlage 6 Variantenstudie doorstroming verkeer 50

Bijlage 6a Aanvullende simulaties kruising Sijpesteijnkade en stadsstraat 101

Bijlage 7 Voor- en nadelen varianten kruising Van Sijpesteijnkade en stadsstraat 114

Bijlage 8 Samenvatting onderzoek verkeersreductie Westplein 123

Bijlage 1 Cultuurhistorisch overzicht Westplein en omgeving

Cultuurhistorisch overzicht Westplein e.o.

Het gebied dat we nu kennen als de kop van Lombok en het Westplein kent een lange geschiedenis. De Leidscherijn, de Vleutenseweg (en -wetering), de Croeselaan en de aansluiting met de westelijke entree van de stad (nu binnenstad) vormen daarbij de belangrijkste historisch-ruimtelijke actoren. Zij bepaalden lange tijd de ontwikkelingen in dit gebied. De onderlinge relaties zijn met name door de verkeersingrepen in de tweede helft van de twintigste eeuw versnipperd geraakt en soms zelfs opgeheven.

Hierna volgt een historisch overzicht van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen vanaf de 17e-eeuw die hebben geleid tot de huidige situatie.

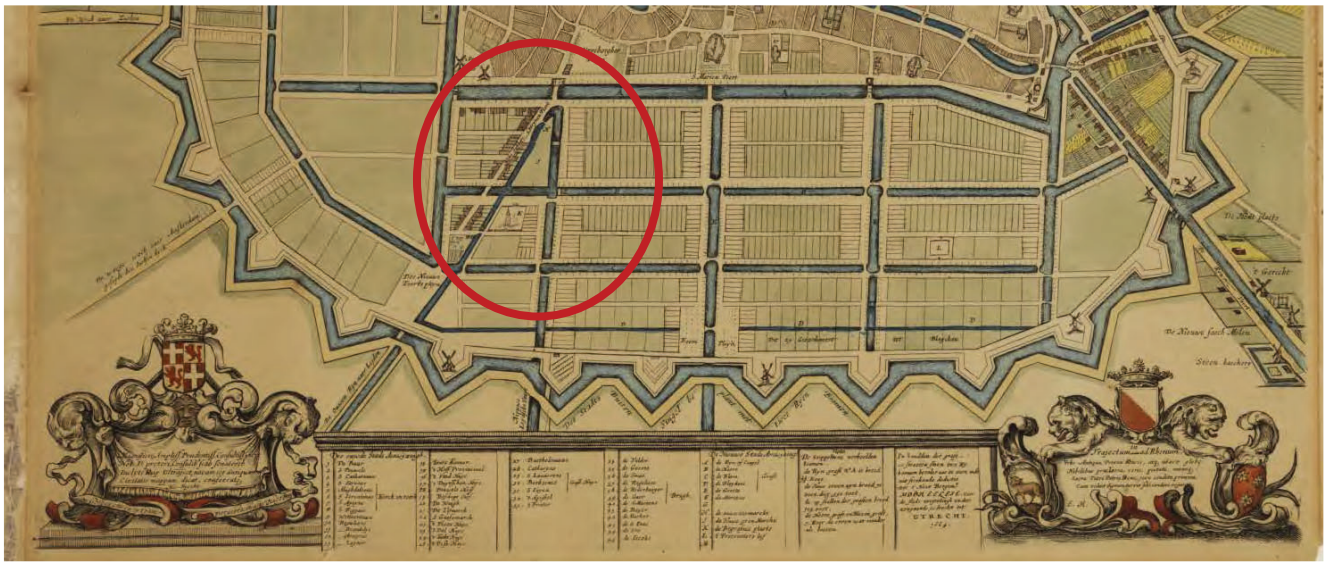
Ca 1200-ca 1800

Het stadsbeeld aan de westzijde , zoals dat eeuwenlang intact is gebleven, bestond uit de 17e-eeuwse Leidscherijn (of Leidsevaart) en de 12e-eeuwse Vleutense wetering (of Vleutensevaart) die bij elkaar kwamen ter hoogte van de westelijke stadspoort, de Catharijnepoort. Hier vormen beide waterlopen een kleine haven: het Leidseveer. Langs Vleutensewetering en Leidscherijn ontwikkelde zich bedrijvigheid in de vorm van molens, scheepswerfjes en dergelijke. Ze vormden als waterwegen de belangrijkste verbindingen vanuit het westen met de stad.

In de 17e-eeuw werden er drie grachten aangelegd parallel aan de westelijke stadsbuitengracht (nu de Catharijnesingel). Elke gracht sloot aan op de Leidscherijn in het noorden en de Vaartserijn in het zuiden van de stad. Het gebied was bedoeld als stadsuitbreiding (plan Moreelse), maar de bebouwing is er niet gekomen. Alleen de grachten zijn gegraven en werden gebruikt door de hoveniers (moesgrachten).



Gezicht vanaf Catharijnepoort naar het westen met links de Leidscherijn en rechts het begin van de Vleutensewetering (achter het bootje). Op de voorgrond het Leidseveer. (1737)



Het 17e-eeuwse uitbreidingsplan met een systeem van parallelle grachten ten westen van de stadsbuitengracht (nu Catharijnesingel). Binnen de cirkel de aansluiting op Leidserijn en Vleutensewetering. Van de drie 17e-eeuwse grachten zijn er twee als tracé anno 2018 nog herkenbaar in de Kruisvaart en de Croeselaan.

1800 – 1880

In 1812 kwam de Amsterdamsestraatweg erbij aan de westkant als belangrijke route (route imperiale no II tussen Parijs en Amsterdam).

Het afbreken van de middeleeuwse stadsomwalling en het bijbehorende stedenbouwkundig plan van J.D. Zocher (1820) betekende voor de noordwestkant van de binnenstad dat deze bestemd werd voor handel en handelskaden.

Met de komst van de spoorwegen vanaf 1845 komen deze in het gebied te liggen tussen de 1e en 2e moesgracht (met de Kruisvaart). Het spoor liep aanvankelijk op maaiveld en vormde door het beperkt aantal oversteekplaatsen wel een barrière voor het doorgaande verkeer, maar nog geen expliciete visuele barrière.

De Catharijnepoort werd vervangen door Catharijnebrug. De bebouwing breidde zich uit vanuit het centrum langs reeds bestaande wegen en waterwegen.

In 1880 werd het Merwedekanaal gegraven met een sluizencomplex ter hoogte van de kruising met de Leidserijn, in de Leidseweg kwam hier over het kanaal een draaibrug (Muntbrug).



Kaart ca 1880

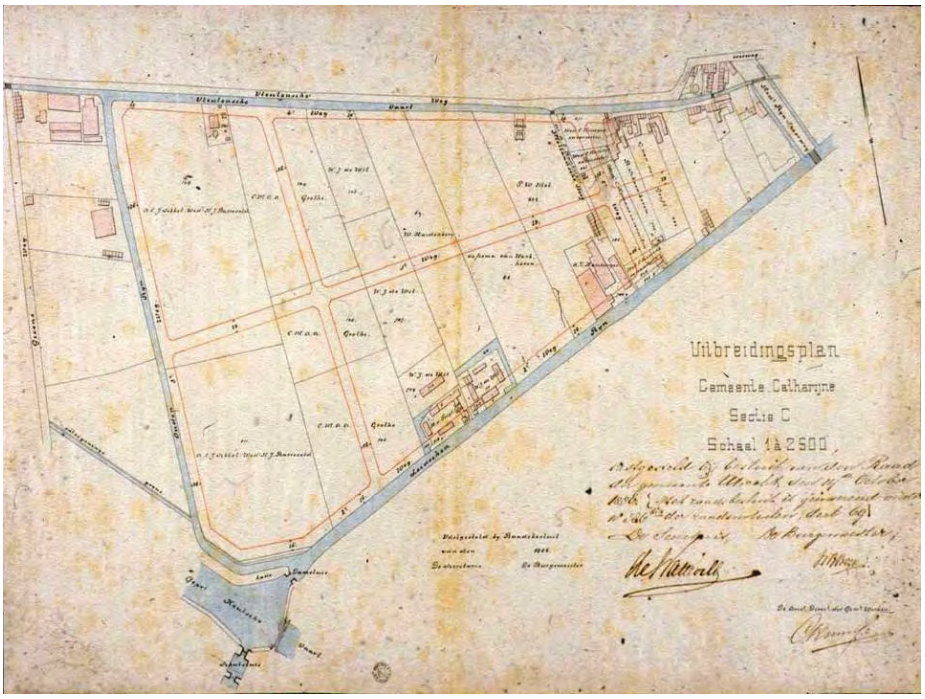
1880 – 1910

Lombok was het eerste ‘geregisseerde’ stedelijke uitbreidingsplan van Utrecht, gebaseerd op een uitwerking van het ‘100-stratenplan’(1879). Er was al wel enige bebouwing hier, onder andere een klein gebiedje met arbeiderswoningen uit ca 1880 ten noorden van de Vleutenseweg (beter bekend nu als ‘het Verdomhoekje). Voor de nieuwe wijk Lombok werd een stedenbouwkundige hoofdstructuur bepaald waarin de tracés van de Kanaalstraat, de J.P. Coenstraat en de Bilitonkade worden vastgesteld. De invulling geschiedde vervolgens door particulieren met kleine reeksen woningen aan zijstraten, loodrecht op de Kanaalstraat. De kopbebouwing, zowel aan de Kanaalstraat, als aan de Leidsekade, als aan de Vleutenseweg was hoger dan de bebouwing in de straten. Over de Leidserijn kwam een groot aantal bruggen: Hagelbrug, Artilleriebrug, Dambrug, J.P. Coenbrug en Abel Tasmanbrug. De kop van Lombok is rond 1900 bebouwd. Ook aan weerszijden van de Vleutenseweg – en wetering ontwikkelde zich bebouwing, gerealiseerd door particuliere bouwers.

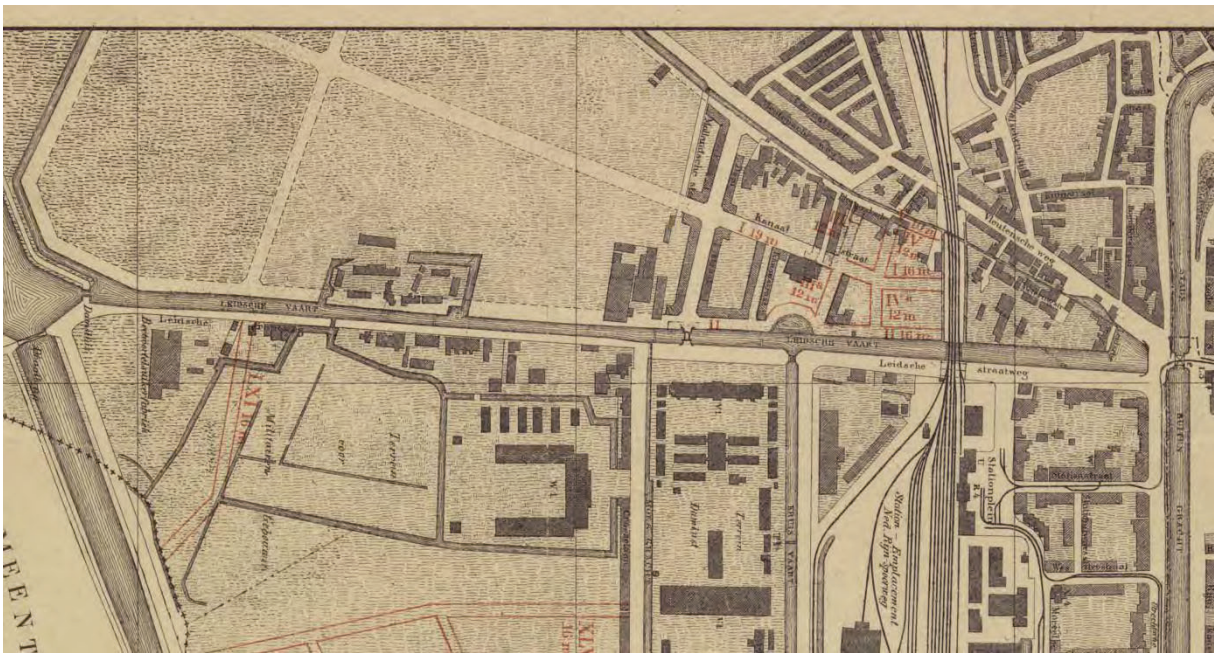
Langs de Leidseweg groeide eveneens bebouwing vanuit de binnenstad. Het eerste deel tot aan het spoor werd de directe verbinding dus het spoorwegstation/ stationsplein en de binnenstad en kende daarom al snel ontwikkeling met gerelateerde functies als wonen, horeca en kantoren (De Utrecht). De overzijde: het Leidseveer met de binnenhaven behield nog een tijd zijn water-gerelateerde functies (zoals een scheepswerfje).

In het gedeelte van de Leidsweg tussen spoor en Croeselaan kwam vanaf 1870- 1900 een aantal kazernes te liggen (Artillerie-, Dam- en Hojelkazerne). Vanaf de Croeselaan tot aan het Merwedekanaal ontwikkelde zich een lintbebouwing aan de Leidseweg met voornamelijk wonen.

Karakteristiek van de Leidserijn in deze periode: kades en een talud. Er vond nog steeds lokale scheepvaart over het water plaats naar de binnenstad. Er kon afgemeerd worden aan de Leidserijn en er was een draaikom tegenover de Kruisvaart.



Hoofdstructuur Lombok



Kaart ca 1890: bebouwing Lombok tussen Vleutenseweg/wetering en Leidserijn. Aan de Leidseweg (hier Leidsestraatweg genoemd) enkele grote kazernecomplexen en lintbebouwing.



Leidseweg met talud en uitmonding van Kruisvaart (links) en zwaaikom (rechts) in de Leidscherijn. Op de achtergrond de Dambrug.



Hagelbrug: verbinding tussen Hagelstraat en Leidsekade (nu van Sijpesteijnkade).
Leidsekade bebouwing Lombok



Dambrug met rechts de Artilleriekazerne , in 1939 hernoemd in Van Sijpesteijnkazerne.



Vleutenseweg (links) en Vleutensewetering, ca 1910



Kop van de Croeselaan en de Leidseweg. In het dubbele woonhuis was bierbrouwerij De Krans gevestigd.

1920- 1940

De grote groei van de stad aan de westkant gecombineerd met de groei van het (gemotoriseerde) verkeer én van de spoorwegen liet zijn invloed in dit gebied danig gelden. Zowel de Leidseweg, als de Vleutenseweg als ook de Amsterdamsestraatweg werden steeds belangrijker als (auto) invalswegen naar en van het centrum. Hetzelfde gold voor de Croeselaan die transformeerde tot een stadsstraat. Overigens intensiveerde in deze periode ook het openbaar vervoer, eind jaren dertig maakt de tram plaats voor de autobus.
De cityvorming (centrum steeds meer als plek van werken, dienstverlening en winkels ten koste van wonen) en de komst van de Jaarbeurs (vaste gebouwen op het Vredenburg) verhoogde de verkeersdruk op deze westelijke toegang tot de stad. De eerste grote ingrepen vonden plaats om de mobiliteit en de bereikbaarheid te verbeteren. Deze ingrepen vonden plaats in het gebied tussen Catharijnebrug en spoor, maar konden niet los gezien worden van maatregelen aan de andere zijde van het spoor.

De Catharijneburg werd meerdere malen verbreed. De oude binnenhaven van het Leidseveer werd gedempt en 'voorlopig' ingericht als parkeerplaats.

De druk om steeds meer verkeersmaatregelen te gaan nemen werd alleen maar groter. In dit gebied (omgeving kop van Lombok) uitte zich dit in

- vervangen bestaande bruggen als Artilleriebrug en Dambrug door bredere bruggen, hetgeen ook gepaard ging met overkluizing van een deel van de Leidserijn
- Leidseweg kreeg een onderdoorgang onder het spoor
- de Vleutensewetering werd in twee fasen gedempt voor de verbreding van de Vleutenseweg

Spoor:
De barrière van het spoor aan deze kant van de stad was vanaf het begin van de 20^{e}-eeuw onderwerp van studie. Uiteindelijk werd er gekozen voor de verhoging van het spoor en het aanbrengen van een aantal viaducten. Deze werkzaamheden vonden plaats tussen 1938-1941. Voor de directe omgeving van het station betekende het de aanleg van het Leidseveer viaduct (ontwerp: Sybold van Ravesteijn). Daarvoor werd een deel van de omliggende woonbebouwing aan weerszijden van het nieuwe viaduct gesloopt. (naam Leidseveertunnel dateert uit 1953)

Tegelijkertijd werden de voorbereidingen getroffen voor een nieuwe invalsweg vanuit het westen naar de binnenstad – de latere Graadt van Roggenweg. Het houdt in dat er een tracé aangelegd zou worden vanaf het Merwedekanaal naar de kop van Lombok en de nieuwe onderdoorgang van het Leidseveer viaduct. De eerste aanzet tot wat het Westplein zou worden is hiermee tot stand gekomen.



Nieuwe Artilleriebrug en nieuwe Dambrug , de Leidserijn wordt hier overkluisd. 1935.



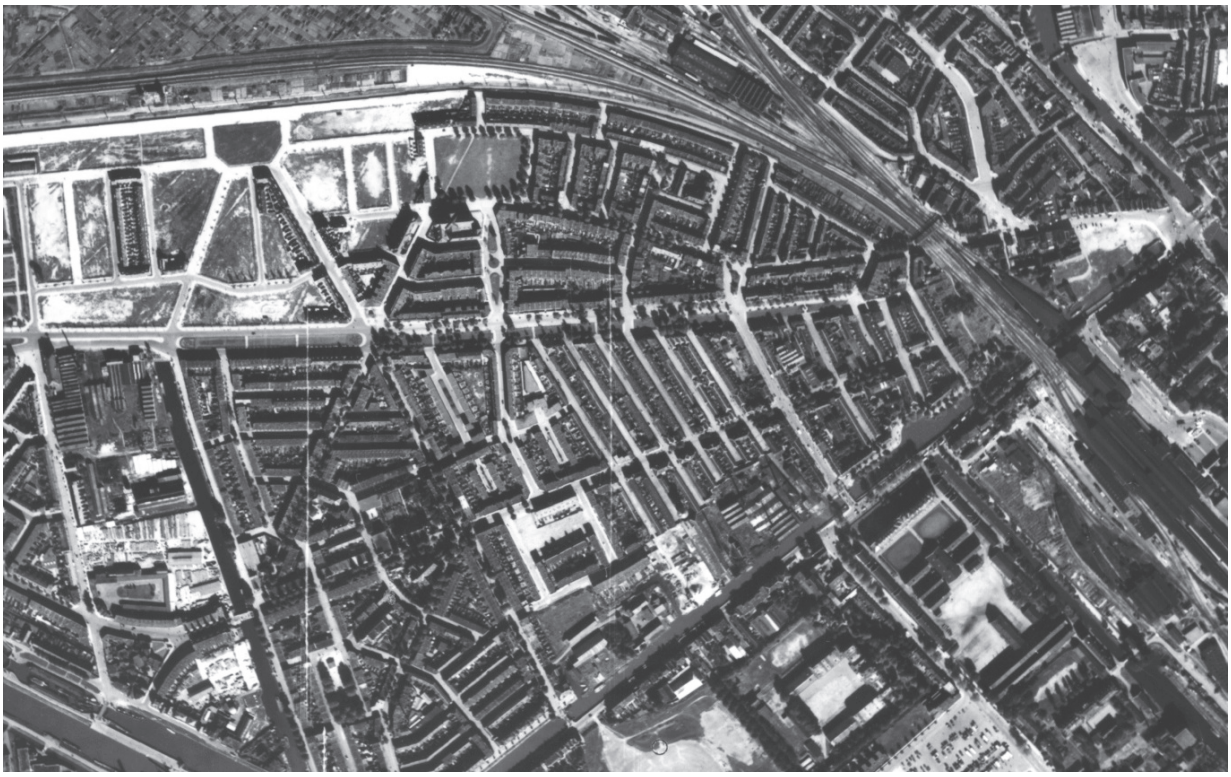
Artilleriebrug met beeldhouwwerk ‘verkeer’ van Step Uiterwaal.



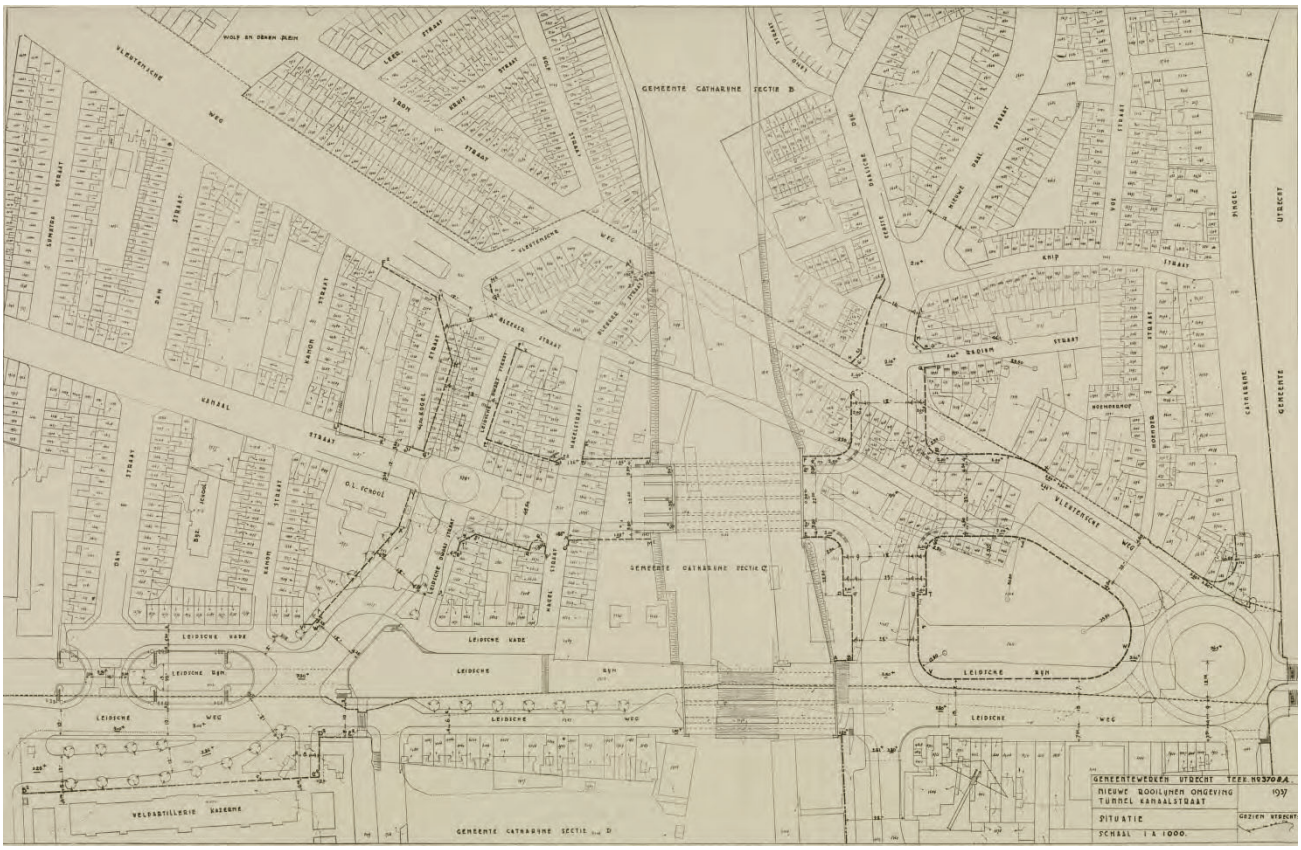
Kop van de Croeselaan en Leidseweg in 1931. Links kazernegebouwen, rechts vm. bierbrouwerij De Krans



Dempen van de Vleutensewetering 1931



1936: Leidseveer (rechts van spoor) gedeeltelijk gedempt en eerste deel Vleutensewetering gedempt.



1937: plan spoortunnel met alle nieuwe infrastructuur aan weerszijden van het spoor. Sloop van de eerste huizen van de kop van Lombok, er ontstaan twee geïsoleerde eilandjes met bebouwing.



Huizen aan de Hagelstraat die gesloopt gaan worden voor het nieuwe (Leidseveer) viaduct.



Nieuwe viaduct vanaf de Kanaalstraat (geopend 1941, naam Leidseveer pas in 1953)



luchtfoto 1944

1950- 1980

De Graadt van Roggenweg werd aangelegd als nieuwe uitvalsweg naar het westen (A2) en als hoofdontsluiting voor een aantal nieuwe Jaarbeurshallen (Julianahal, Bernardhal). Hiervoor is een deel van de bebouwing aan de Leidseweg gesloopt. Voor de aansluiting op de Croeselaan werd een rotonde aangelegd. Het betekende ook een verdere overkluizing van de Leidserijn ter hoogte van de Damstraat. De Dambrug als brug verdwijnt.

In 1968 werd de naam Westplein gegeven aan de rotonde bij de aansluiting van Croeselaan, Graadt van Roggenweg en Leidseweg. In volgende jaren zouden ook enkele aanliggende straatnamen opgaan in het Westplein. De situatie op deze plek wordt meerdere malen aangepast.

De Vleutens wetering is over de volle lengte gedempt, de Vleutenseweg werd ingericht als volledige autoweg.

In het kader van de bereikbaarheid van de stad werden vanaf 1956 grote verkeersplannen ontwikkeld, waaronder de demping van de singels voor een ringweg om het centrum. Deze plannen zouden uiteindelijk uitgevoerd worden in een afgeslankte variant, met de demping van de Weerdsingel en stukje Catharijnesingel. De Daalsetunnel werd de nieuwe aansluiting tussen Vleutenseweg en deze wegen. Opnieuw werd een deel van de nog aanwezige woonbebouwing gesloopt.

In 1969 werd een fietstunnel aangelegd onder het Westplein door.

De bouw van Hoog Catharijne betekende sloop van de Van Sijpesteinkazerne en bouw van Holiday Inn (1970). De omgeving van Jaarbeursplein en Croeselaan wijzigden opnieuw, onder andere met de komst van een grote parkeergarage.

Stadsvernieuwing betekende de sloop en nieuwbouw van het ‘verdomhoekje’ (Bouwen voor de Buurt). In Lombok startte aarzelend de particuliere stadsvernieuwing. Aanvankelijke sloopplannen (Kanonstraat) gaan (voorlopig) niet door.

In 1979 werd de sneltram aangelegd over de Graadt van Roggenweg.

In 1987 werd het laatste blokje huizen naast het spoor vervangen door de nieuwbouw van het Scandic Crown Hotel (Westplein 50).



Graadt van Roggenweg 1954



Graadt van Roggenweg richting Croeselaan – de Julianahal



Aanleg van de rotonde op de aansluiting Graadt van Roggenweg met Croeselaan. Sloop van bebouwing aan de Croeselaan en hoek Leidseweg . Achter de bebouwing is de Hojelkazerne zichtbaar. Ca 1955



De rotonde bij de Artilleriestraat in 1956. Links begint de Vleutenseweg.



Aanleg Westplein: rechts de Van Sijpesteijnkazerne en kop Croeselaan, links de Dambrug. Ca 1964



Sloop laatste deel van bebouwing kazerne aan de Croeselaan voor bouw Jaarbeursplein en HC.



Aanleg Daalsetunnel 1967. Gezien vanaf Vleutenseweg en Lombok.



Daalsetunnel in 1970



Holiday Inn en de parkeergarage 1970


Entree Damstraat gezien vanaf Holiday Inn



Aanleg fietstunnel onder Westplein 1969


Lange Hagelstraat e.o. gezien vanaf Holiday Inn, ca 1970



Restant huizenblokje bij Leidserijn (links) tegenover de van Sijpesteinkade, 1980.



Rechts het Scandic Crown hotel, 1987 gebouwd op de plek van een restantje huizen



Sneltram langs Graadt van Roggenweg, 1987.Op de achtergrond de gebouwen van de Jaarbeurs.

1990 - 2015

Nieuwbouw van de Leidse Poort op de kop van de Leidseweg. Na discussie over de hoogte, werd deze opzettelijk laag gehouden in verband met zicht op de binnenstad (vanaf de Leidseweg).

Sloop jaarbeurshallen langs Graadt van Roggenweg en sloop Hojelkazerne. Nieuwbouw kantorencomplex (Hojel city centre) en hoofdkantoor REAAL (verzekeringsmaatschappij).

Sloop van de Kanonstraat en nieuwbouw van de kop van Lombok , inclusief een moskee en nieuwe appartementen complexen.

Vernieuwing van Hoog Catharijne en omgeving / het centrumgebied, o.a. de bouw van het Stadskantoor en het WTC.

Sloop van de kantoorgebouwen Cranenborgh en een deel Leeuwesteyn. Sloop van de parkeergarage.

Aanleg van nieuwe busbanen (fly-over), opheffen van een deel van de sneltramlijn, het opheffen (dichtstorten) van de fietstunnel onder het Westplein.

Tijdelijke inrichting Westplein, o.a. met fietsenstalling en paviljoen.



Leidse Poort



Sloop Hojelkazerne , 1990



Nieuwbouw reaal en Hojel city centre



Kop van Lombok met Ulu moskee en nieuwe appartementen.



Verleggen van de tramrails. Bouw van het stadskantoor en sloop kantoren HC.

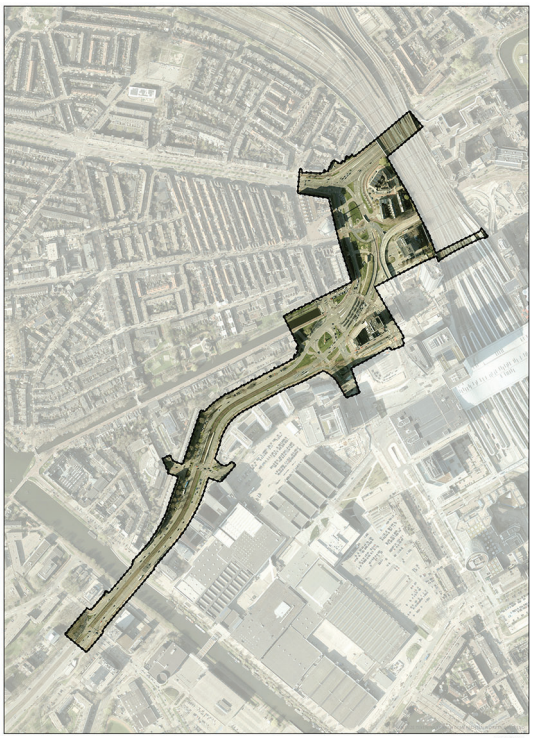
2019 - stand van zaken

- sloop bestaande gebouwen Van Sijpesteijnkade (op monument na), nieuwbouw woontoren, eerste woningen in gebruik genomen
- parkeergarage Jaarbeursplein geopend, Jaarbeursplein vernieuwd
- Croeselaan (deel vanaf de Van Zijstweg) heringericht



Luchtfoto maart 2019

Bijlage 2 Bestaande situatie



Project SPvE Lombokplein luchtfoto
Datum 11-09-2019

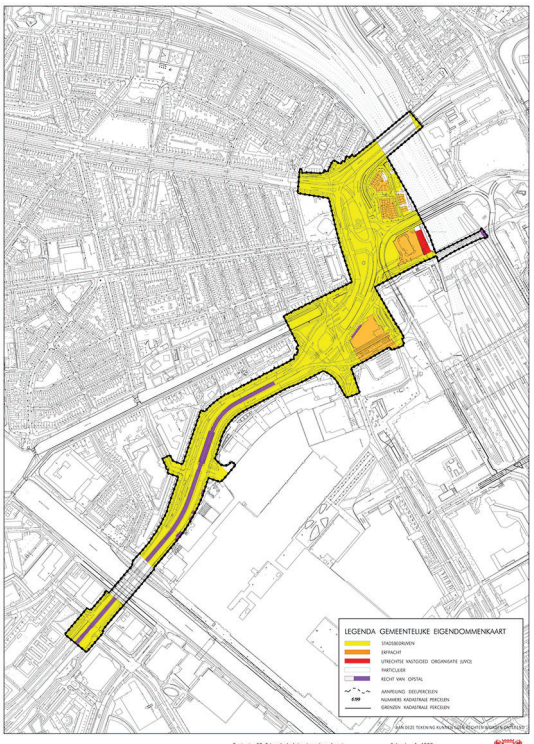
Schaal 1: 4000
Formaat A3

ONTWERPSTUDIO@UIMTE

Gemeente Utrecht

SPvE Lombokplein eigendomskaart.dgn

Bijlage 3 Eigendomssituatie



AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND

Project SPvE Lombokplein eigendomskaart
Schaal. 1: 4000
Datum 11-09-2019
Formaat A3

ONTWERPSTUDIO@UIMTE

Gemeente Utrecht

SPvE Lombokplein eigendomskaart.dgn

Bijlage 4 Bezonningsstudie

2.0 Uitgangspunten & streefwaarden

Bezonning

De doelstellingen van de zonstudie zijn als volgt:

- Inzichtelijk maken van de schaduwwerking van gebouwen op de publieke ruimte en op de gebouwen onderling;
- Onderzoek van de bezonning op de buitenruimte voor comfortabele verblijfsgebieden.

Het bovenstaande zal voor de volgende aandachtsgebieden worden onderzocht:

- Openbare ruimte op maaiveld
- Privé- en semipublieke binnentuinen
- Daken
- Gevels

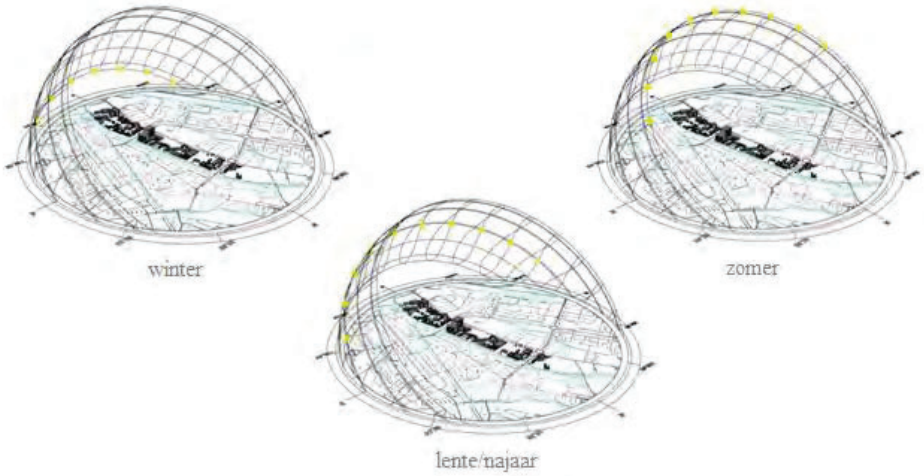
Voor deze studie zullen voornamelijk drie verschillende dagen, in februari, maart en juni, geanalyseerd worden (zie Figuur 1). In enkele gevallen zal 21 december als uitgangspunt gebruikt worden.

- 19 februari: de meest nadelige situatie binnen de lichte TNO norm (zie streefwaarden) in relatie tot beschikbare uren zon
- 21 maart: de gemiddelde lente of herfstdag (de zon heeft in deze jaargetijden dezelfde stand)
- 21 juni: de langste dag van het jaar en biedt dus de meest aantrekkelijke zon-condities

<u>Streefwaarden</u>

De streefwaarden voor bezonning zijn als volgt gedefinieerd:

- Minimaal 2 mogelijke bezonningsuren op een gevel van een appartement in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober (lichte TNO norm)
- Voor parken, pleinen, binnenplaatsen en straten met tijdelijke verblijfsfuncties minimaal 2 mogelijke bezonningsuren op een herfst-/lentedag



Figuur 1 – Uitgangspunten winterdag, zomerdag en lente-/herfstdag weergegeven in een generiek zonpad-diagram.

ARUP

3.0 Bezonning

3.1 Bezonning binnenplaatsen en pleinen

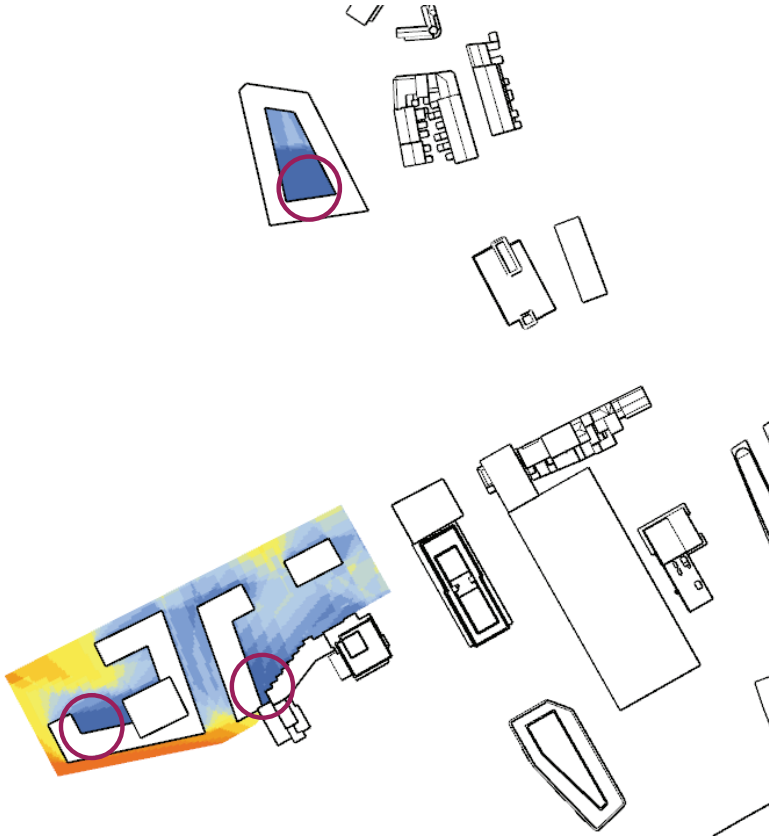
De volgende pagina’s tonen de analyse resultaten van de zonstudie voor de binnentuinen en pleinen.

In deze analyse is eerst de situatie op een typische lente-/herfstdag geanalyseerd. Zoals in de resultaten gezien kan worden zijn sommige gebieden, vooral in de hoeken van de binnentuinen, vrij donker voor deze tijd van het jaar. Hiervoor is een tweede analyse uitgevoerd voor een typische zomerdag; de meest aantrekkelijke dag met betrekking tot bezonning (21 juni).

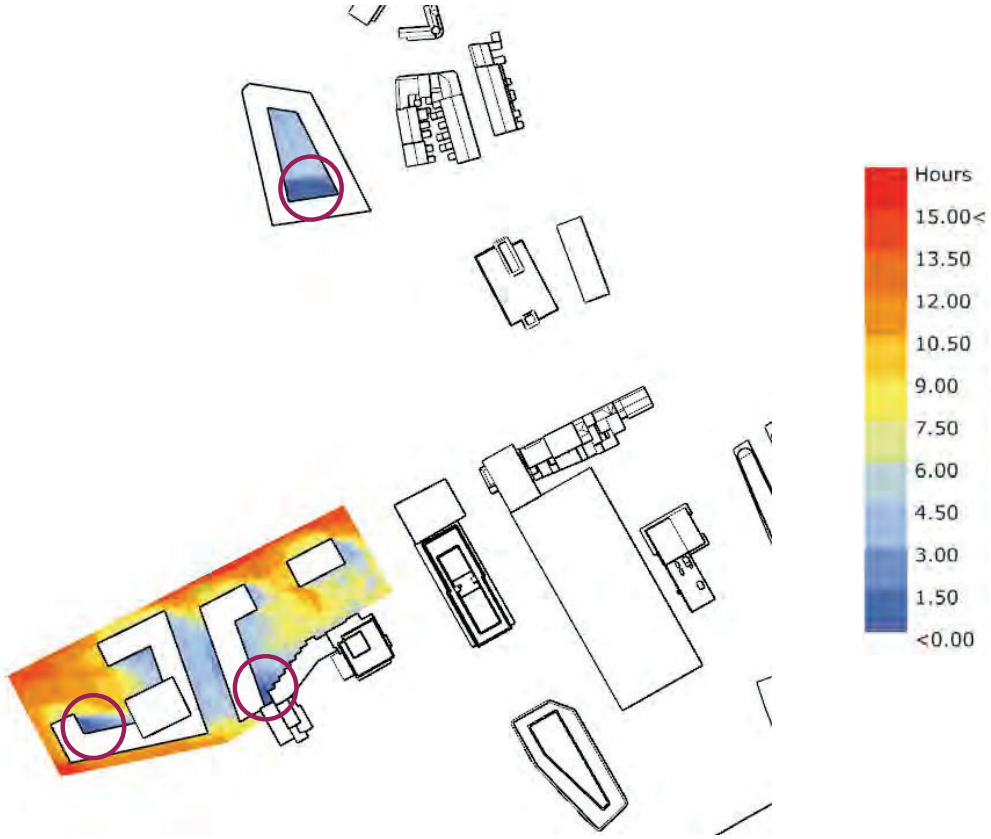
We kunnen uit deze studie concluderen dat sommige delen van de binnentuinen donker blijven, zelfs in ideale omstandigheden. Deze gebieden zijn rood omcirkeld en zullen extra aandacht vereisen in volgende fasen van het ontwerpproces. De pleinen lijken wat betreft bezonning binnen de streefwaarden te liggen.

3.0 Bezonning

3.1 Bezonning binnenplaatsen en pleinen



21 maart



21 juni

ARUP

3.0 Bezonning

3.2 Schaduw

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de schaduw-analyse gepresenteerd. Twee s enario’s zi n ge valueerd

- Schaduw veroorzaakt door geplande bouw op de omgeving
- Schaduw veroorzaakt door de omliggende gebouwen op de geplande bouw

De analyse is uitgevoerd voor de zonstand van 19 februari, welke de meest nadelige situatie binnen de lichte TNO norm representeert.

Op een winterdag verschijnen lange schaduwen voor een korte periode bij zonsopkomst en zonsondergang. Deze zijn niet representatief voor de rest van de dag en zijn buiten beschouwing gelaten in de resultaten van deze studie.

De analyse resultaten lieten wat aandachtspunten zien. We hebben hier een aanvullende check op uitgevoerd om na te gaan of de specifieke gevels nog steeds hun minimale eis van 2 uur per dag direct zonlicht ontvangen.

3.0 Bezonning

3.2 Schaduw



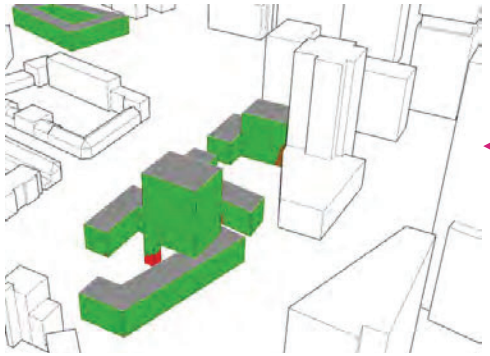
Notitie

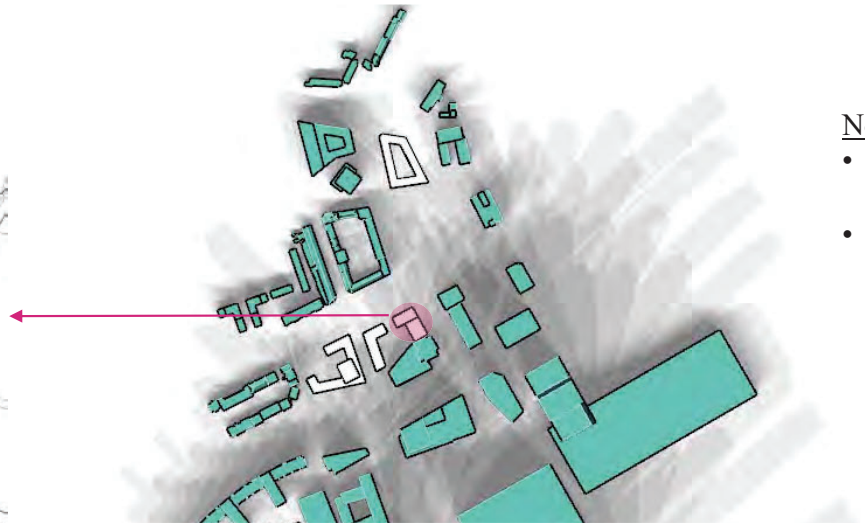
- Schaduw ten tijde van de winter (21 februari) veroorzaakt door de omliggende gebouwen (in het groen) op de geplande bouw
- Invalhoeken <10° zijn niet beschouwd; deze werpen een lange schaduw tijdens zonsopgang en zonsondergang
- In de roze gekleurde gebieden bevinden zich de meest getroffen gebouwen

ARUP

3.0 Bezonning

3.2 Schaduw





Notitie

- In de meest getroffen gebieden is een check op minimaal 2 uur bezonning van de gevel uitgevoerd.
- De rode delen ontvangen minder dan 2 uur zon per dag in de winter

ARUP

3.0 Bezonning

3.3 Bezonning daken

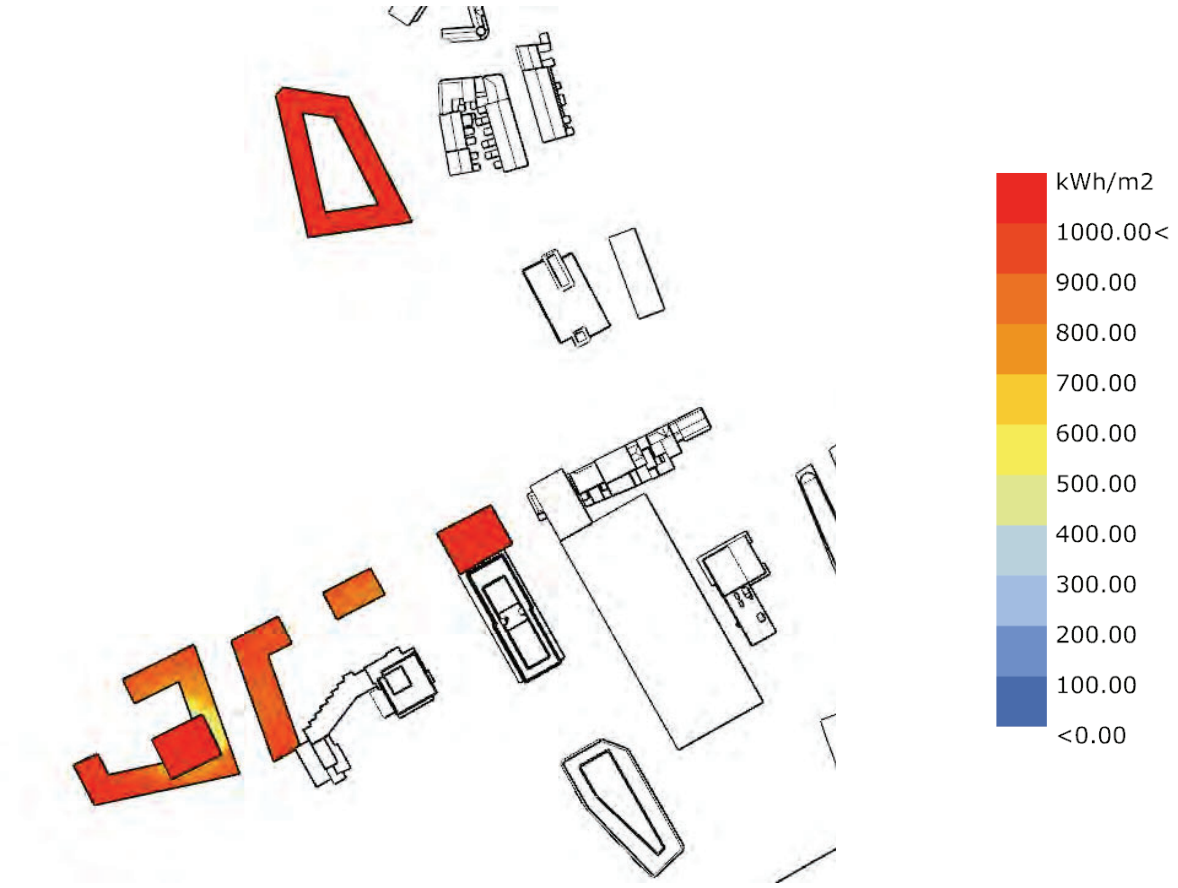
Deze analyse is uitgevoerd met als doel inzicht te krijgen in de hoeveelheid mogelijk op te wekken zonne-energie binnen het plangebied.

De resultaten op de volgende pagina’s tonen et aarli se potentieel aan straling op de daken in kWh/m2. Deze tonen aan dat niet alleen de hoogste daken maar ook enkele van de lagere daken goed geschikt zijn voor de plaatsing van PV-panelen.

Aangezien de gemeente Utrecht de ambitie heeft een energie neutrale wijk te ontwikkelen en de duurzaame energie bij voorkeur lokaal zou worden opgewekt, is het aan te raden het overgrote deel van dit dakoppervlak ook daadwerkelijk voor zonne-energie in te zetten. Aanvullende studies zullen aan moeten tonen in hoeverre de gegenereerde energie voldoende is voor de toekomstige lokale vraag. We komen hier ook op terug in hoofdstuk 6.

3.0 Bezonning

3.3 Bezonning daken



Potentiële opbrengst per jaar

ARUP

3.0 Bezonning

3.4 Bezonning gevels

angaande de ezonning van de gevels zi n t ee s enario's apart eoordeeld

- Het deel van de gevels dat minimaal 50% van de zonuren per dag ontvangt.
- Het deel van de gevels dat minimaal 2 uur direct zonlicht ontvangt in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober (o.b.v. de lichte TNO norm)

De uitkomsten van de eerste studie geven een indicatie van de mogelijkheden van het gebruik van zonlicht voor passieve verwarming. De tweede studie richt zich op de leefbaarheid van woningen.

Passief verwarmingspotentieel

Voor deze studie is de zonnestand op 21 december toegepast: de meest nadelige situatie van het jaar. Zoals de resultaten op de volgende pagina laten zien ontvangen vooral de onderste verdiepingen en gevels aan de noordzijde bijna nooit de gewenste 50% zonuren op de kortste winterdag.

De analyse laat ook zien dat deze situatie in de loop van het jaar wel verbeterd, maar de aangegeven gebieden blijven plekken van aandacht.

Kwaliteit binnenshuis

Als referentie voor de kwaliteit binnenshuis met betrekking tot bezonning is 21 februari genomen als de meest nadelige situatie binnen de lichte TNO norm.

Ook hier zijn in de analyse resultaten in rood plekken van aandacht aangegeven. Wederom zijn het de noordelijk gelegen gevels die niet de gewenste kwaliteitseisen behalen.

Aanvullende notitie:

Gevels op het noorden vereisen altijd meer aandacht omdat deze niet voldoende zonlicht in de wintermaanden ontvangen. Een oplossing zou kunnen zijn om doorzon oningen' toe te passen zodat ten inste een gevel per oning voldoet aan de gestelde eisen.

3.0 Bezonning

3.4 Bezonning gevels

angaande de ezonning van de gevels zi n t ee s enario's apart eoordeeld

- Het deel van de gevels dat minimaal 50% van de zonuren per dag ontvangt.
- Het deel van de gevels dat minimaal 2 uur direct zonlicht ontvangt in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober (o.b.v. de lichte TNO norm)

De uitkomsten van de eerste studie geven een indicatie van de mogelijkheden van het gebruik van zonlicht voor passieve verwarming. De tweede studie richt zich op de leefbaarheid van woningen.

Passief verwarmingspotentieel

Voor deze studie is de zonnestand op 21 december toegepast: de meest nadelige situatie van het jaar. Zoals de resultaten op de volgende pagina laten zien ontvangen vooral de onderste verdiepingen en gevels aan de noordzijde bijna nooit de gewenste 50% zonuren op de kortste winterdag.

De analyse laat ook zien dat deze situatie in de loop van het jaar wel verbeterd, maar de aangegeven gebieden blijven plekken van aandacht.

Kwaliteit binnenshuis

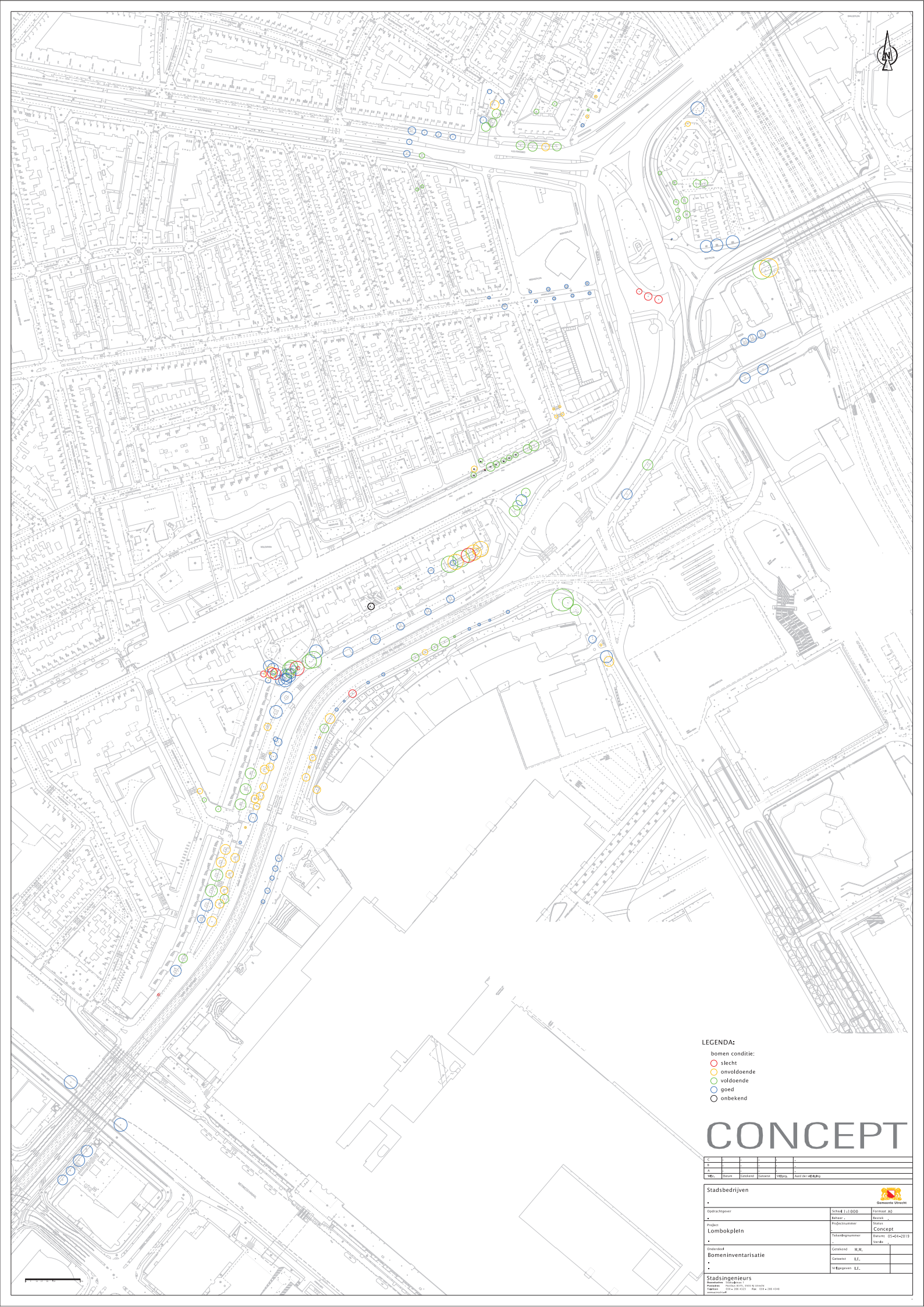
Als referentie voor de kwaliteit binnenshuis met betrekking tot bezonning is 21 februari genomen als de meest nadelige situatie binnen de lichte TNO norm.

Ook hier zijn in de analyse resultaten in rood plekken van aandacht aangegeven. Wederom zijn het de noordelijk gelegen gevels die niet de gewenste kwaliteitseisen behalen.

Aanvullende notitie:

Gevels op het noorden vereisen altijd meer aandacht omdat deze niet voldoende zonlicht in de wintermaanden ontvangen. Een oplossing zou kunnen zijn om doorzon oningen' toe te passen zodat ten inste een gevel per oning voldoet aan de gestelde eisen.

Bijlage 5 Bomeninventarisatie



CONCEPT

C	.	.	.	.	.	.
B	.	.	.	.	.	.
A	.	.	.	.	.	.
Wijz.	Datum	Getekend	Getoetst	Vrijgegeven	Aard der wijziging	

Stadsbedrijven
.

Gemeente Utrecht

Opdrachtgever .	Schaal 1:1000 Beheer .	Formaat A0 Bestek .
Project Lombokpleln .	Projectnummer . Tekeningnummer .	Status Concept Datum: 05-06-2019 Versie .
Onderdeel Bomeninventarisatie . .	Getekend M.M. Getoetst I.E. Vrijgegeven I.E.	

Stadsingenieurs
Bezoekadres Stadsplein 1
Postadres Postbus 8171, 3503 RD Utrecht
Telefoon 030 - 286 4323 Fax 030 - 286 4348
www.utrecht.nl

ID	Uniek nummer	Boomsoort	Nederlandse naam	Leeftijd	Stamdiameter	Kroondiameter	Conditie (zie toelichting)	Toekomstverwachting	Standplaats	Verplantbaarheid	Reden indien niet verplantbaar	Opmerkingen	Fotonummer
1854195		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	2	10	2,5	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek		71
1854361		Malus hybride	Appelboom	47	18	4	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie		54
1855472		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	2	13	3	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek		71
1860059		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	2	12	3	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek		71
1874746		Malus hybride	Appelboom	47	21	4	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie		53
1887979		Fraxinus excelsior	Gewone es	27	23	5	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		99
1891748		Fraxinus excelsior	Gewone es	17	23	5,5	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie		101
1898431		Platanus x hispanica	Gewone plataan	47	74	11	Goed	Goed	boom in verharding	n	Leeftijd		51
1898782		Fraxinus excelsior	Gewone es	2	5	1	Slecht	Onvoldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, conditie		100
1900920		Corylus colurna	Boomhazelaar	24	25	4,5	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Conditie		56
1903033		Fraxinus excelsior	Gewone es	17	20	5	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		100
1909119		Fraxinus excelsior	Gewone es	37	26	6	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		99
1921410		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	41	9,5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		47
1928101		Malus hybride	Appelboom	47	18	4	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie	stamschade, inrotting	53
1928257		Ulmus x hollandica 'Groeneveld'	Hollandse iep	10	24	5	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek		70
1934357		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	2	14	3	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek		71
1937872		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	29	5	Slecht	Slecht	boom in gras	n	Soortspecifiek, conditie		74
1944049		Malus hybride	Appelboom	47	22	6,5	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie	stamschade, inrotting	53
1947235		Malus hybride	Appelboom	47	24	6	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie		53
1948073		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	34	7	Slecht	Slecht	boom in gras	n	Soortspecifiek, conditie		74
1950088		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	2	13	3,5	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek		71
1958300		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	2	14	3,5	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek		71
1961682		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	26	7	Slecht	Slecht	boom in gras	n	Soortspecifiek, conditie		74
1964983		Malus hybride	Appelboom	47	18	3,5	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie		54
1970580		Carpinus betulus 'Fastigiata'	Kegelvormige haagbeuk	15	15	4	Voldoende	Goed	boom in gras	j			101
1972746		Fraxinus excelsior	Gewone es	32	21	5	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		99
1972857		Amelanchier arborea 'Robin Hill'	Krentenboom	10	9	3	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Kroonopbouw, scheefstand		69
1974352		Fraxinus excelsior	Gewone es	32	28	8	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		73
1974687		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	2	12	3	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek		71
1976477		Fraxinus excelsior	Gewone es	32	31	9	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		73
1978255		Fraxinus excelsior	Gewone es	27	19	5	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		99
1978688		Platanus x hispanica	Gewone plataan	47	64	11	Goed	Goed	boom in verharding	n	Leeftijd		51
1979116		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	2	17	3,5	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek		71
1979490		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	2	11	2,5	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek		70
1985964		Malus hybride	Appelboom	47	26	5	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie	scheefstand	53
1994401		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	48	9,5	Voldoende	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		47
2008483		Platanus x hispanica	Gewone plataan	47	86	12	Goed	Goed	boom in verharding	n	Leeftijd		51
2008717		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	47	73	12	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		57
2009112		Amelanchier arborea 'Robin Hill'	Krentenboom	10	9	3	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Kroonopbouw		69
2012974		Fraxinus excelsior	Gewone es	37	35	8	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		99
1871397		Tilia tomentosa	Zilverlinde	17	29	7	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		67
1874874		Sorbus aria	Meelbes	37	18	3	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Kroonopbouw		72
1889249		Tilia tomentosa	Zilverlinde	17	26	5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		68
1893178		Tilia tomentosa	Zilverlinde	17	27	5	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, stamschade, inrotting		68
1910752		Tilia tomentosa	Zilverlinde	17	29	6	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		68
1916020		Sorbus aria 'Majestica'	Meelbes	7	8	2	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Kroonopbouw	stamschade	72
1930963		Gleditsia triacanthos	Valse christusboom	27	26	7	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	j			55
1934096		Sorbus aria	Meelbes	37	19	3	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Kroonopbouw	stamschade	72
1935060		Tilia x europaea 'Pallida'	Zwarte linde	42	33	8	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Leeftijd		61
1949582		Tilia tomentosa	Zilverlinde	17	25	5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		67
1953615		Tilia x europaea 'Pallida'	Zwarte linde	42	41	8	Voldoende	Goed	boom in gras	n	Leeftijd		61
1953697		Sorbus aria 'Magnifica'	Meelbes	32	21	4,5	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Leeftijd, standplaats	binnenplaats afgesloten	62
1961283		Tilia tomentosa	Zilverlinde	17	29	5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek	vorstscheur	67
1965485		Sorbus aria	Meelbes	17	10	2	Onvoldoende	Slecht	boom in verharding	n	Kroonopbouw	stam-stamvoetschade inrotting	72
1981969		Tilia x europaea 'Pallida'	Zwarte linde	42	31	7	Onvoldoende	Voldoende	boom in gras	n	Leeftijd		61
1987378		Sorbus aria	Meelbes	27	13	4	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Leeftijd	binnenplaats afgesloten	63
1988968		Gleditsia triacanthos	Valse christusboom	17	18	7	Voldoende	Goed	boom in verharding	n	Kroonopbouw		55
1995418		Tilia x europaea 'Pallida'	Zwarte linde	42	34	8,5	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Leeftijd		61
2008181		Tilia tomentosa	Zilverlinde	17	25	5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		67
1860047		Robinia pseudoacacia 'Umbraculifera	Bolacacia	2	6	1,5	Goed	Voldoende	boom in verharding	j		stamschade	60
1883822		Sorbus x thuringiaca	Lijsterbes	27	13	2,5	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie	stamschade	60
1894016		Robinia pseudoacacia	Gewone acacia	11	29	8	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Leeftijd, standplaats		66
1897061		Robinia pseudoacacia	Gewone acacia	11	17	6	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Kroonopbouw		66
1910563		Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Es	17	11	3	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie		59
1911723		Robinia pseudoacacia	Gewone acacia	57	47	8	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Leeftijd, scheefstand, conditie		64
1919291		Robinia pseudoacacia	Gewone acacia	11	40	8	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Leeftijd, standplaats		66
1923653		Robinia pseudoacacia 'Bessoniana'	acacia	57	9	4	Goed	Goed	boom in beplanting	j			65
1924236		Robinia pseudoacacia 'Bessoniana'	acacia	57	10	4	Goed	Goed	boom in beplanting	j			64
1990893		Malus cultivars	Sierappel	17	10	2	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie		59
2007673		Robinia pseudoacacia	Gewone acacia	19	30	8	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Leeftijd		64
1847691		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	16	23	3,5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		27
1848614		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	47	8,5	Voldoende	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		75
1850382		Ulmus x hollandica 'Dampieri'	Gladde iep	47	41	9	Onvoldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd	dood hout	81
1850758		Crataegus monogyna	Meidoorn	38	21	5	Goed	Voldoende	boom in gras	n	Leeftijd, boombeeld	tweetoppig	89
1851817		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	38	7	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie	stamschade, aanrijschade	97
1854219		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	16	21	5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		27

1854365		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	47	49	8	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie	dood hout, stamschade	80
1856129		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	33	40	7	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd, scheefgroei		91
1857592		Acer negundo 'Variegata'	Bonte vederesdoorn	32	41	10	Goed	Voldoende	boom in gras	n	Leeftijd, scheefstand		90
1861108		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	12	12	1,5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		31
1870437		Fraxinus americana	Amerikaanse es	43	29	6	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie		94
1870832		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	46	7	Slecht	Slecht	boom in gras	n	Soortspecifiek, conditie		31
1873961		Fraxinus americana	Amerikaanse es	47	37	10,5	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie		89
1874435		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	44	9	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, conditie		30
1876377		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	32	34	7	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, stamvoetschade		32
1876797		Ulmus x hollandica 'Dampieri'	Gladde iep	47	44	11	Voldoende	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		81
1878806		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	45	8	Voldoende	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		75
1879896		Platanus x hispanica	Gewone plataan	4	15	5,5	Goed	Goed	boom in verharding	j			93
1880025		Magnolia kobus	Japanse magnolia	6	6	1	Slecht	Slecht	boom in beplanting	n	Conditie		79
1880425		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	5	8	2,5	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek		98
1881515		Fraxinus americana	Amerikaanse es	42	49	13	Slecht	Slecht	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie	dood hout	94
1883223		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	5	5	1	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, conditie		98
1883441		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	45	7	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd		96
1884513		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	22	14	1,5	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie		29
1884590		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	47	44	7	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie	inrotting snoeiwonden stam	97
1885067		Styphnolobium japonicum	Honingboom	57	28	8	Voldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Leeftijd, scheefgroei, boombeeld		88
1885368		Corylus colurna	Boomhazelaar	32	19	4	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Groeistagnatie, scheefgroei		82
1886179		Ulmus glabra 'Exoniensis'	Pluim iep	67	49	11	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		84
1888595		Prunus avium 'Plena'	Dubbele sierkers	18	8	1,5	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Conditie		92
1891927		Ulmus glabra 'Exoniensis'	Pluim iep	67	43	10	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		83
1892459		Corylus colurna	Boomhazelaar	47	27	6	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Leeftijd, scheefgroei		88
1893637		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	48	51	8	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie	stamschade	96
1895077		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	39	8	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd		80
1895621		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	8	18	2,5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		33
1899292		Ulmus glabra 'Exoniensis'	Pluim iep	67	53	10	Voldoende	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		83
1900457		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	34	7	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie	stamvoet holte	96
1901991		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	47	45	7	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie	stamschade	80
1906136		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	47	49	12	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		86
1906424		Ulmus x hollandica 'Dampieri'	Gladde iep	47	44	11	Voldoende	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd	dood hout	81
1908634		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	32	7	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd	vorstscheur, rib	96
1909358		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	33	18	4	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek	vorstscheur, rib	96
1910102		Crataegus monogyna	Meidoorn	38	18	4	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Boombeeld, scheefgroei		89
1910386		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	40	7	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie	dood hout	97
1915815		Fraxinus americana	Amerikaanse es	47	70	13	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, scheefgroei		87
1917020		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	5	6	1,5	Voldoende	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		33
1917562		Fraxinus excelsior	Gewone es	42	53	14	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie		94
1918616		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	47	42	8	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie	inrotting gesteltak	98
1921805		Ulmus x hollandica 'Dampieri'	Gladde iep	42	41	8	Voldoende	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd		79
1922143		Styphnolobium japonicum	Honingboom	33					boom in gras	n	Leeftijd, scheefgroei, stamvoetschade		89
1922385		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	16	36	6	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		27
1923657		Acer negundo 'Variegata'	Bonte vederesdoorn	37	33	10	Goed	Voldoende	boom in beplanting	n	Leeftijd, scheefstand	stamschade	90
1926147		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	40	8	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek		30
1926597		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	22	13	2,5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		32
1929820		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	43	7	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie		29
1932821		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	7	28	7	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		81
1933825		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	12	19	3	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		32
1933836		Ulmus glabra 'Exoniensis'	Pluim iep	67	49	10	Voldoende	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd, stamvoet rotting		83
1937269		Fraxinus americana	Amerikaanse es	47	41	5,5	Slecht	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, eenzijdige kroon	dood hout	89
1940471		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	67	10	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd	lichte zwamaantasting	75
1945020		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	43	41	8	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd	stamschade	97
1945588		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	16	27	5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		27
1947067		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	12	40	10	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		79
1947267		Corylus colurna	Boomhazelaar	27	20	5	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Scheefstand, stamschade, groeistagnatie		82
1950782		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	27	23	3	Voldoende	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		31
1951706		Fraxinus americana	Amerikaanse es	42	57	15	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, scheefgroei		94
1953261		Corylus colurna	Boomhazelaar	67	37	9	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Leeftijd	Eenzijdige kron, tweestammig	88
1955461		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	47	42	7	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie		80
1957518		Fraxinus americana	Amerikaanse es	42	47	14	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, scheefgroei		94
1959325		Fraxinus americana	Amerikaanse es	47	41	10	Slecht	Slecht	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie, scheefgroei	dood hout	89
1961491		Ulmus x hollandica 'Dampieri'	Gladde iep	47	46	11	Voldoende	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd	dood hout	81
1962733		Ulmus glabra 'Exoniensis'	Pluim iep	67	56	11,5	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		84
1963591		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	32	29	6	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, conditie		32
1967455		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	62	10	Voldoende	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		75
1968526		Ulmus glabra 'Exoniensis'	Pluim iep	37	28	6,5	Onvoldoende	Slecht	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie		84
1969984		Ulmus x hollandica 'Dampieri'	Gladde iep	47	45	9	Onvoldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd	dood hout	81
1971919		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	12	12	1	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		30
1972331		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	33	40	9	Voldoende	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd		91
1973147		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	33	35	7	Goed	Onvoldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd	Probleem stamvoet	91
1973278		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	27	25	3	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		33
1974625		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	43	31	6	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie		97
1976673		Corylus colurna	Boomhazelaar	32	22	5	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Groeistagnatie, kroonsterfte		82
1976711		Pyrus hybride	Peer	47	12	3	Slecht	Slecht	boom in beplanting	n	Leeftijd, scheefgroei, conditie	Holte stamvoet	88
1978054		Fraxinus americana	Amerikaanse es	47	52	9	Slecht	Slecht	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd, conditie	Dood hout, stamschade	89

1981963		Ostrya carpinifolia	Europese hopbeuk	47	25	13	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Boombeeld, leeftijd	meerstammig	88
1983012		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	32	38	9	Voldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, conditie		32
1983691		Fraxinus americana	Amerikaanse es	52	58	15	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd	tweestammig	85
1986256		Fraxinus americana	Amerikaanse es	42	61	15	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd		94
1988198		Fraxinus americana	Amerikaanse es	42	58	14	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd, scheefgroei		94
1990436		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	18	27	6	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, scheefgroei		91
1994145		Aesculus hippocastanum 'Baumannii'	Dubbelbloemige paardenkastanje	29	33	7	Onvoldoende	Slecht	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, conditie		28
1996372		Fraxinus excelsior	Gewone es	47	37	12	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd	tweestammig, dood hout	88
1997162		Prunus avium 'Plena'	Dubbele sierkers	10	7	1,5	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Boombeeld		92
1997799		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	5	5	1	Onvoldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek		96
1998913		Corylus colurna	Boomhazelaar	47	49	12	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Leeftijd	Driestammig	88
2000846		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	16	20	4	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		27
2001167		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	38	46	9	Goed	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		91
2011387		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	12	13	2	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		33
2012957		Fraxinus excelsior	Gewone es	57	63	12	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd	dood hout	88
2013820		Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep	22	19	2,5	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek		33
2014502		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	42	34	6	Onvoldoende	Onvoldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, conditie		29
2014911		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	47	47	9	Onvoldoende	Voldoende	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd	wortelschade	80
2015414		Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	32	28	5	Onvoldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek, conditie		32
1925864		Populus x canadensis	Canadesepopulier	52	84	20	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		34
1934071		Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	68	53	9	Onvoldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		37
1958199		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	55	10	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		34
1960293		Ulmus x hollandica 'Vegeta'	Huntingdoniep	47	63	10	Voldoende	Voldoende	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		34
1971600		Aesculus hippocastanum	Witte paardenkastanje	68	85	11	Voldoende	Goed	boom in verharding	n	Soortspecifiek, leeftijd		37
1971795		Acer saccharinum	Zilveresdoorn	28	37	7	Goed	Goed	boom in verharding	n	Leeftijd		35
1858124		Alnus x spaethii	Els	32	63	12	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		77
1888003		Quercus robur	Zomereik	47	41	10,5	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd		76
1964220		Quercus robur	Zomereik	47	34	8	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd		76
1977526		Quercus robur	Zomereik	47	40	9	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd		76
1990188		Quercus robur	Zomereik	47	49	10,5	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek, leeftijd		76
1899510		Alnus x spaethii	Els	42	65	12	Goed	Goed	boom in gras	n	Soortspecifiek, leeftijd		78
1896797		Populus x canadensis	Canadesepopulier	67	100	17	Voldoende	Onvoldoende	particuliere boom	n	Soortspecifiek, leeftijd	Gekandelaberd verwaarloos	50
1916100		Populus nigra 'Italica'	Italiaanse zwarte populier	68	83	7,5	Goed	Goed	particuliere boom	n	Soortspecifiek, leeftijd		49
1917968		Populus nigra 'Italica'	Italiaanse zwarte populier	68	95	7,5	Goed	Goed	particuliere boom	n	Soortspecifiek, leeftijd		49
1977515		Populus x canadensis	Canadesepopulier	67	100	17	Voldoende	Onvoldoende	particuliere boom	n	Soortspecifiek, leeftijd	gekandelaberd verwaarloos	50
2015512		Populus nigra 'Italica'	Italiaanse zwarte populier	68	83	7	Goed	Goed	particuliere boom	n	Soortspecifiek, leeftijd		49
1858213		Corylus colurna	Boomhazelaar	77	32	6,5	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Leeftijd, stamholte		88
1886809		Tilia x europaea	Hollandse linde	48	42	9,5	Goed	Goed	boom in gras	n	Leeftijd		48
1894332		Styphnolobium japonicum	Honingboom	77	50	12	Voldoende	Goed	boom in beplanting	n	Leeftijd, scheefgroei	Schaduwdruk	88
1954656		Corylus colurna	Boomhazelaar	77	41	11	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Leeftijd	tweestammig	88
1965043		Ostrya carpinifolia	Europese hopbeuk	77	31	9	Voldoende	Goed	boom in beplanting	n	Leeftijd, scheefgroei, stamvoetschade		88
2005995		Tilia x europaea	Hollandse linde	48	43	9,5	Goed	Goed	boom in gras	n	Leeftijd		48
2008057		Corylus colurna	Boomhazelaar	77	61	10	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Leeftijd	meerstammig	88
	1B	Liquidambar styraciflua	Amberboom	5	8	2	Voldoende	Voldoende	boom in beplanting	j			36
	2B	Ulmus 'Plantijn'	Hollandse iep		5	1	Onvoldoende	Voldoende	boom in gras	n	Soortspecifiek		30
	3B	Liquidambar styraciflua	Amberboom	5	7	1	Goed	Goed	boom in verharding	j			52
	4B	Liquidambar styraciflua	Amberboom	7	12	3	Goed	Goed	boom in beplanting	n			59
	5B	Crataegus monogyna	Meidoorn	20	25	5	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Leeftijd, scheefgroei		94
	6B	Ulmus x hollandica	Hollandse bastaardiep	20	21	6	Goed	Goed	boom in beplanting	n	Soortspecifiek		95

Bijlage 6 Variantenstudie doorstroming verkeer

Oplegnotitie bij de Movares- rapportage Graadt van Roggenweg/Westplein Variantenstudie doorstroming

Datum: 21 april 2020

---

1. Inleiding

In de Movares-rapportage "Graadt van Roggenweg-Westplein Variantenstudie doorstroming" zijn verkeersprognoses gebruikt die zijn gebaseerd op het vigerende verkeersmodel VRU 3.4 voor het jaar 2030. De verkeersprognoses voor het Lombokplein zijn in dat model hoger (ca. 19.500 mvt/etm) dan de gewenste 15.000 resp. 17.000 mvt/etmaal op het Lombokplein. Daarom zijn deze prognoses handmatig verlaagd tot die 15.000 resp. 17.000 mvt/etmaal. De handmatig tot stand gekomen cijfers zijn (en dan voor de ochtendspits) als *input* gebruikt voor de genoemde variantenstudie.
In de Studie Noordwest is de *output* van deze variantenstudie vervolgens gebruikt om de effecten van de begrenzingsvariant modelmatig door te rekenen. Hierbij is gebleken dat de ochtendspitscijfers die bij de variantenstudie bij 15.000 mvt/etm horen (500 mvt/uur), bij de Begrenzingsvariant leiden tot 17.000 mvt/etm.

In bijgaande notitie wordt ingegaan op de verklaring van deze verschillen. Tevens wordt ingegaan op de verkeerskundige onderbouwing van het begrenzen in het project Lombokplein (Westplein en Graadt van Roggenweg).

2. Verkeersprognoses Lombokplein

Het concept FO Lombokplein kan ongeveer 500 mvt/uur/richting verwerken.
Als je dat vergelijkt met de huidige (globale) verdeling van verkeer over de dag (spits-dalverhouding) komt dat overeen met ongeveer 15.000 mvt/per dag (zie fig. 1). Dit is uitgangspunt geweest voor de simulatiestudie Lombokplein.
Het vigerende verkeersmodel VRU 3.4 voor het prognosejaar 2030 gaat uit van ca. 19.500 mvt/etm.

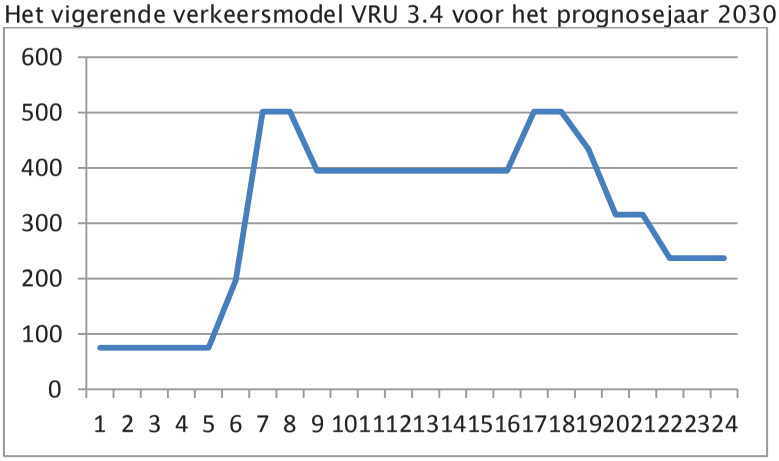


Fig. 1: Normale verkeersverdeling ochtendspits-, dalperiode, avondspits (voorbeeld)

Het is echter niet te verwachten dat de intensiteiten in de daluren in de nieuwe situatie lager zullen zijn dan in de spitsuren: in de daluren zal de knijpende werking die voortkomt uit het terugbrengen naar 2x1 rijstrook minder groot zijn. Door de effecten van de Begrenzingsvariant (o.a. spitsverbreding) is er ook in daluren voldoende verkeersaanbod. Hierdoor wordt het daluur opgevuld (vergelijk de grafiek in figuur 2 met die uit figuur 1). Bij een maximumcapaciteit van 500 mvt/uur berekent het VRU-model (Begrenzingsvariant VRU 3.4) dan ook ongeveer 17.000 mvt/dag bij dit ontwerp met 2x1 rijstrook. Dit aantal auto's kan verkeerskundig ook verwerkt worden zonder dat er structureel lange wachtrijen ontstaan.

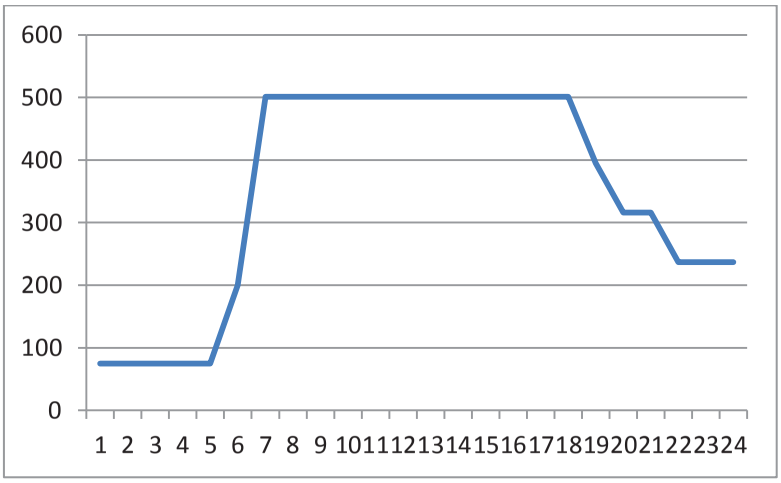


Fig.2: Effect van opvulling daluren (voorbeeld)

3. Motie 2017/241

De raad heeft in een motie bij de omgevingsvisie Beurskwartier/Lombokplein aangeven dat er gestreefd moet worden naar 15.000 mvt in periode 2023-2030 zonder dat dit negatieve uitstraling heeft op ander wegen:

Van het nieuwe 'Westplein' een leefbare straat te maken, met op termijn (2023 - 2030) maximaal 15.000 motorvoertuigen per etmaal, en daarbij:
• Maatregelen gericht op mobiliteits- en verkeersmanagement uit te werken in het SPVE en die zo snel mogelijk uit te voeren;
• In alle bouw-, verkeers- en parkeerprojecten in de stad met uitstraling op het nieuwe Westplein, te streven naar een verdere daling van het aantal motorvoertuigbewegingen op het nieuwe Westplein, zonder het probleem te verschuiven naar elders in de stad en alle mogelijkheden van het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen in samenhang te benutten.

4. Hoe te komen van 17.000 naar 15.000 mvt/etmaal

Om van 17.000 naar 15.000 auto te komen zijn er verschillende mogelijkheden:

1. Inzet op alternatieven, minder groei autoverkeer

Het college heeft als ambitie geen groei van autoverkeer. In slimme routes, slimme regelen, slim bestemmen (SRSRSB) uit 2016 is het beleid vastgelegd om te komen tot een duurzamer gebruik van de openbare ruimte. In het addendum SRSRSB wordt dit beleid nader uitgewerkt met maatregelen tot 2040.
In het huidig model voor 2030 zijn de nu bekende maatregelen opgenomen. Te verwachten is dat door extra maatregelen voor stimuleren van fiets, OV en lopen en het inzetten op parkeermaatregelen als parkeren op afstand, de hoeveelheid auto's verder zal dalen op het Westplein.
Hierbij wordt voldaan aan de twee bullit uit de motie.

2. Hard afdwingen

Door de capaciteit van het Westplein verder terug te brengen, conform het concept FO Lombokplein, zal de hoeveelheid autoverkeer die verwerkt kan worden, dalen. Dit geldt vooral voor de spitsen maar ook voor de daluren. Indien de capaciteit terug wordt gebracht naar 400 auto's per uur (doseren) is de verwachting dat er in een etmaal maximaal 15.000 auto's verwerkt zullen worden.
De gevolgen zullen zijn, dat er regelmatig een (lange) wachtrij op de Graadt van Roggenweg komt te staan als de vraag toch groter is dan 400 mvt. De kruispunten waar dit verkeer gedoseerd kan worden

is de kruising Koningsbergerstraat en in mindere mate de Overste den Oudenlaan. Hier kan met bewuste wachtrijvorming bij de VRI-kruisingen het verkeer vertraagd en beïnvloed worden.

Op de overige delen van het netwerk in de stad zijn de effecten hiervan overigens beperkt. E.e.a. op basis van analyses van het verkeersmodel.

Kans op langere wachtrijen bij meer aanbod van verkeer.
Als zich meer verkeer aandient dan waarvoor de situatie is ingericht, ontstaat een wachtrij. Afhankelijk van het succes van de inzet van maatregelen als alternatief voor de auto is kans op wachtrijen groter of kleiner. Daarnaast verschilt het verkeer per dag in de week en per seizoen.
Een eerste belangrijke stap in duurzame gedragsverandering kan bereikt worden door tijdens de verbouwing van het Westplein goede alternatieven voor de auto aan te bieden (o.a. P+R aan de westkant van de stad). De capaciteit zal in die periode beperkter zijn en verkeer kan verwezen worden naar de beschikbare alternatieven.
Indien zich na deze periode toch meer verkeer aandient dan voorzien kan de wachtrij 'beheerst' worden met dynamisch verkeersmanagement (DVM). De wachtrij mag daarbij groeien tot een maximumlengte (in dit geval bijvoorbeeld tot aan de Overste de Oudenlaan). De groei van de wachtrij kan beperkt worden door op het Westplein tijdelijk wat meer verkeer door te laten (tot wat maximaal past binnen het ontwerp, dus maximaal 500/auto's per uur). Zo blijft de wachtrij wel staan maar groeit niet meer aan. Van de wachtrij zal nog steeds een ontmoedigend effect uitgaan met mogelijk gedragsverandering tot gevolg. Het Westplein zal gedurende enige tijd iets meer verkeer verwerken, maar dit zal niet leiden tot structureel meer verkeer dan de gewenst.
Door deze dosering zal naar verwachting autoverkeer andere routes kiezen, aan de rand van de stad parkeren, of voor andere vervoerswijzen kiezen.

De prognose is dat de intensiteit hiermee tussen 15.000-17.000 mvt/etm uitkomt. Waarbij richting 2030 deze steeds dichter bij de 15.000 mvt/etm zal komen.

5. Samenvatting

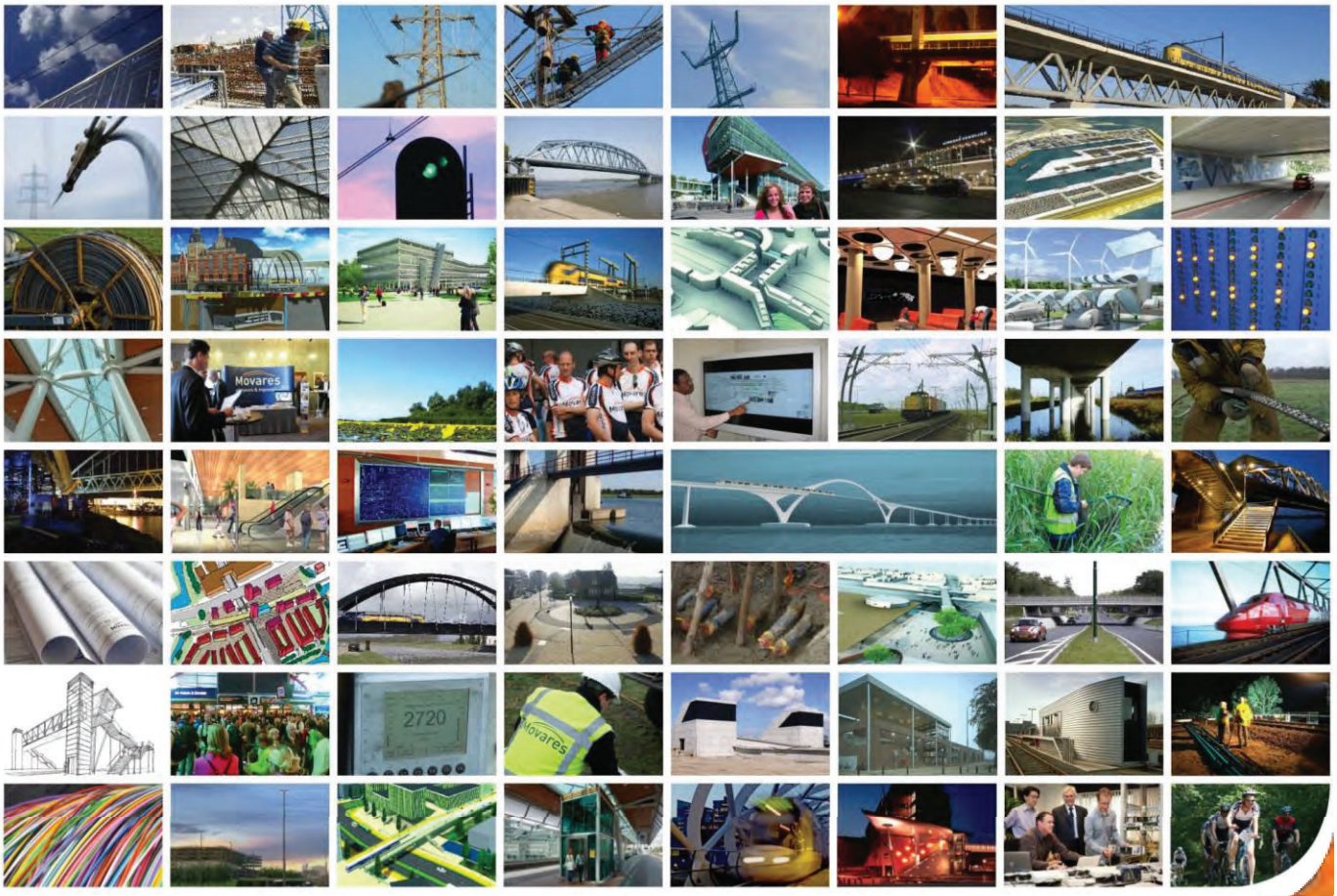
De beschikbare infrastructuur met 2x1 rijstroken en beperkte kruispuntcapaciteiten begrenst de capaciteit tot maximaal 500 voertuigen per uur per richting. Dit komt overeen met ca. 17.000 mvt/etm (500 mvt/uur).
De wens is te komen tot maximaal 15.000 mvt/etm (400 mvt/uur).
Dit gewenste aantal kan worden bereikt door te doseren met de beschikbare VRI's op de Graadt van Roggenweg, alsmede met DVM. Dit doseren[1] kan zowel in de spits- als daluren worden toegepast. Het effect van deze maatregel zal zijn dat er op piekmomenten een wachtrij op de Graadt van Roggenweg/Weg der VN kan staan. De verwachting is dat zo'n wachtrij vooral tijdens of in de eerste periode na realisatie van het nieuwe Lombokplein de verkeersvraag zal optreden. Ook uitvoering van beleidsmaatregelen zorgen voor een daling van de intensiteit waarmee de wachtrij zal afnemen.

[1] Doseren is het hard tegenhouden van verkeer om te voorkomen dat het drukker wordt dan gewenst (bv. op etmaalniveau 15.000 i.p.v. 17.000 mvt/etm). Dit is geen onderdeel van Dynamisch Verkeersmanagement. Met DVM wordt lokale en tijdelijke hinder (bijvoorbeeld dreigende filevorming op het wegvak Graadt van Roggenweg richting Lombokplein) zo goed mogelijk voorkomen door het beperken van de toestroom van verkeer of vergroten van de uitstroom van verkeer op dit wegvak.

Movares
adviseurs & ingenieurs

Utrecht Graadt van Roggenweg / Westplein

Variantenstudie doorstroming



Resultaten Vissimsimulaties

17 april 2020 - Versie 4.0

wij verbinden

Autorisatieblad

Utrecht Graadt van Roggenweg / Westplein

Variantenstudie doorstroming

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Wösten, RA van der	✓	16-04-2020
Gecontroleerd door	Bakkenes, HJ	✓	16-04-2020
Vrijgegeven door	Wösten, RA van der	✓	16-04-2020

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Versie historie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting

Inhoudsopgave

1 Inleiding **2**
1.1 Actuele aanleiding 2
1.2 Procesbeschrijving 2
1.3 Leeswijzer 2

2 Uitgangspunten **3**
2.1 Ontwerp 3
2.2 Verkeerscijfers 3
2.3 Fietscijfers 4
2.4 Voetgangers 5
2.5 Openbaar Vervoer 5
2.6 VRI 5
2.7 Simulatienetwerk 5
2.8 Gehanteerde periode OS versus AS 5

3 Varianten **6**
3.1 Inleiding 6
3.2 Doelen 6
3.3 Varianten 6
3.4 Samenvattende tabel 7

4 Simulatieresultaten **8**
4.1 Inleiding 8
4.2 Capaciteitsbepaling netwerk 8
4.3 Rijtijden bus 10
4.4 Fiets 12
4.5 Reistijden auto 17

5 Conclusie **20**

Bijlagen **22**

Bijlage 1 **23**

Bijlage 2 **24**

Bijlage 3 **26**

Bijlage 4 **33**

Bijlage 5 **34**

Bijlage 6 **35**

Bijlage 7 **37**

Colofon **41**

1 Inleiding

1.1 Actuele aanleiding

De gemeente Utrecht is bezig met het opstellen van een Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor het gebied rondom het Westplein en de Graadt van Roggenweg. Voor de verkeerskundige onderbouwing van de ontwerpen heeft Movares in het recente verleden al diverse dynamische modelstudies met behulp van Vissim uitgevoerd.
Met het beschikbaar komen van een nieuwe versie van het verkeersmodel van de gemeente Utrecht en nieuwe ontwerpuitgangspunten is er opnieuw behoefte aan een doorrekening van de doorstroming in het gebied.

Doel van de studie is om een doorrekening te maken voor de situatie met 17.000 mvt/etmaal ter plaatse van het Westplein.

1.2 Procesbeschrijving

Tijdens het proces bleek dat het aantal van 17.000 mvt/etmaal problemen liet zien ten aanzien van de doorstroming. In de ochtendspits was er sprake van wachtrijvorming tot op de afritten van de A2. Om de oorzaak hiervan te achterhalen zijn diverse rondes optimalisatiesslagen uitgevoerd. Deze hebben niet het gewenste effect bereikt.
In de zoektocht naar oplossingen is ervoor gekozen om het aantal motorvoertuigen per etmaal te verlagen tot 15.000 mvt/etmaal. Hiermee werd de wachtrij in de ochtendspits tot acceptabele afmetingen teruggebracht.
Een uitgevoerde analyse wees uit dat het aantal voertuigen dat het Westplein kan passeren voor beide intensiteiten (17.000 en 15.000 mvt/etmaal) nagenoeg gelijk is. Hiermee kan worden geconcludeerd dat het aantal van 15.000 mvt/etmaal het maximum is wat kan worden afgewikkeld in de ochtendspits in het Functioneel Ontwerp van een stadsstraat van 2x1 rijbanen en 30 km/h.

Besloten is om varianten te baseren op deze maximale intensiteit van 15.000 mvt/etmaal. De uitkomsten en analyses in deze rapportage zijn dan ook hierop gebaseerd. In Bijlage 3 zijn ontwerpoptimalisaties weergegeven die zijn uitgevoerd bij de intensiteit van 17.000 mvt/etmaal.

Naast de simulaties voor 15.000 en 17.000 mvt/etmaal zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor 13.000 en 16.000 mvt/etmaal. Dit om te achterhalen wat het effect is bij een verdere vermindering van het aantal voertuigen.

Deze rapportage is opgesteld als een technische rapportage op hoofdlijnen. Er wordt ingegaan op technische aspecten, maar niet tot de kleinste details.

1.3 Leeswijzer

De rapportage is traditioneel opgebouwd. In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving opgenomen van de varianten. In hoofdstuk 4 en 5 zijn achtereenvolgens de resultaten en de conclusies beschreven.

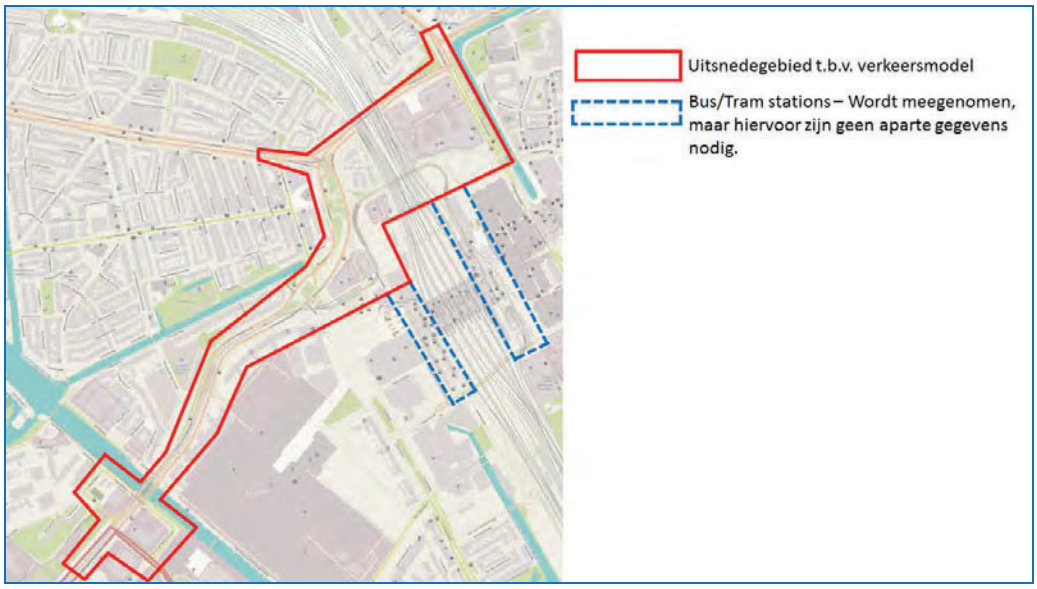
2 Uitgangspunten

2.1 Ontwerp

Basis is het ontwerp gemaakt door de gemeente Utrecht met als kenmerk Westplein_StaVaZa_22012019. Deze is gedurende het proces aangepast. De uiteindelijke varianten zijn gebaseerd op het ontwerp met kenmerk Westplein_StaVaZa_max_20190417. Dit laatste ontwerp is als bijlage (Bijlage 1) opgenomen.

2.2 Verkeerscijfers

Voor het autoverkeer is een uitsnede geleverd vanuit het statisch verkeersmodel VRU 3.4, conform het hieronder weergegeven uitsnede gebied. In Bijlage 2 is een beschrijving gegeven van het VRU 3.4.



Figuur 2-1: Kaart Scopegebied en uitsnede VRU 3.4

Ter plaatse van de doorsnede Westplein is de intensiteit in het VRU 3.4 circa 18.800 mvt/etmaal. Volgens de Omgevingsvisie Beurskwartier/Lombokplein is het uitgangspunt 17.000 mvt/etmaal. Correctie van 18.800 naar 17.000 mvt/etmaal, vindt plaats op het doorgaande verkeer (dit verkeer heeft niet een bestemming in het gebied en kan mogelijk verleid worden tot andere routes). Het bestemmingsverkeer (verkeer dat binnen het scopegebied moet zijn) is niet gecorrigeerd[1].
Hiervoor is handmatig de HB-matrix aangepast voor de routes met doorgaand verkeer.

In onderstaand kaart is de zone-indeling uit de uitsnede weergegeven. Het doorgaand verkeer is het verkeer tussen de zones 1 en 11 van/naar, 2, 7, 10, en 12.
Op basis van het aandeel ochtendspits (2-uurs) (14%) is bepaald wat de verlaging van de intensiteit op de doorgaande relaties dient te bedragen om aan een reductie van 1.800 mvt/etmaal te komen (18.800 (uit VRU 3.4) – 17.000 (opgave)).
Voor de uiteindelijke simulaties met 15.000, 13.000 en 16.000 mvt/etmaal is dezelfde methode toegepast.

[1] Voor de ochtendspits is het percentage wat als doorgaand verkeer wordt aangemerkt 64% van het totale verkeer (1620 mvt op een totaal van 2538 mvt voor 2 uurs-spits)



Kaart 2-1: Zone-indeling uitsnede VRU 3.4 met de zondes die onderdeel zijn van de HB-matrix

Referentiesituatie
De referentiesituatie is de huidige situatie (2019). Deze referentiesituatie is gebruikt om te bepalen wat de reistijd voor het openbaar vervoer en het autoverkeer is in de huidige situatie, zodat de varianten kunnen worden vergeleken.
In de huidige situatie is de intensiteit 21.000 mvt/etmaal (opgave gemeente Utrecht). Omdat er geen HB-matrix beschikbaar is van de huidige situatie is als basis de HB-matrix uit VRU 3.4 gebruikt. De oorspronkelijke HB-matrix uit de uitsnede van het VRU 3.4 (18.800 mvt/etmaal) is hiervoor opgehoogd met 10%. Deze ophoging is op de gehele matrix gezet, dus zowel doorgaand, - als bestemmingsverkeer.

2.3 Fietscijfers

De fietstellingen uit 2018 zijn als basis gebruikt. Met deze gegevens is een herkomst-bestemming matrix gebouwd voor de omgeving Westplein, die aansluit op het uitsnedegebied van het autoverkeer. Voordeel van deze aanpak is dat de toedeling van het fietsverkeer over de beschikbare infrastructuur hierdoor niet handmatig hoeft te worden bijgesteld bij een veranderde vormgeving van deze infrastructuur; het verkeer zoekt zelf zijn weg.

Daarnaast zijn de simulaties uitgevoerd met 35% extra fietsverkeer. Deze groei is gebaseerd op de fietsverkeerprognoses uit het vigerende VRU 3.4-verkeersmodel voor 2030. Berekend is de groei van het fietsverkeer, gesommeerd voor de Van Sijpesteijntunnel en de Leidseveertunnel t.o.v. de referentie 2015 voor beide tunnels tezamen. Deze groeifactoren zijn gebruikt om de fietsmatrix van de referentiesituatie (2019) op te hogen naar het toekomstjaar. Ook zijn er simulaties uitgevoerd met 10% extra fietsverkeer. Dit om een gevoel te krijgen in hoeverre de huidige intensiteiten tegen de capaciteit van het netwerk aanzit.

2.4 Voetgangers

Voor voetgangers zijn geen gegevens beschikbaar. In de simulatie zijn deze wel opgenomen op oversteekplaatsen, voornamelijk omdat dit effect heeft op het autoverkeer (aanvragen voor groenfasen bij verkeerslichten die een impact hebben op de cyclus van de regeling, en auto's die moeten inhouden voor voetgangers die bij ongeregelde kruisingen nog met een oversteek bezig zijn). De voetgangers zijn ad random toegevoegd aan het netwerk, om de praktijk zoveel mogelijk te benaderen.

2.5 Openbaar Vervoer

OV-intensiteiten in het netwerk zijn conform de toekomstvisie OV van de provincie Utrecht. Dit is op basis van de eerdere simulatie van de busstations bij Utrecht Centraal voor het jaar 2020, waarbij de busroutes waar nodig zijn aangepast zoals gespecificeerd door de provincie Utrecht en aangeleverd door de gemeente Utrecht[2].

2.6 VRI

De verkeerslichten regelingen in het simulatienetwerk zijn geprogrammeerd en aangeleverd (in FR90 formaat) door de gemeente Utrecht. Inbouw in de simulatie is nadien vanuit de gemeente gecontroleerd door de programmeurs van deze regelingen. Uitgangspunt hierin is dat de tram absolute prioriteit heeft bij de kruispunten Koningsbergerweg (K137) en Croeselaan (K59).

2.7 Simulatienetwerk

Voor deze studie is in Vissim een netwerk opgebouwd waarin de Graadt van Roggenweg is opgenomen vanaf de kruising met de Overste den Oudenlaan, tot en met het kruispunt Westplein – Vleutenseweg – Daalsetunnel. Dit netwerk borduurt voort op eerder uitgevoerde dynamische simulaties in dit gebied, en bevat dus ook de beide busstations bij Utrecht Centraal (waardoor ook het busverkeer in de simulatie goed wordt meegenomen).
Tevens zijn in de simulatie parkerende auto's meegenomen in verband met het beoordelen van de robuustheid van de stadsstraat. Deze parkerende auto's zijn niet meegenomen in de meetresultaten van de reistijden van het doorgaande verkeer.[3]

2.8 Gehanteerde periode OS versus AS

Voor alle varianten is gekozen om uitsluitend de ochtendspits (OS) te modelleren/simuleren. Dit is voor dit gebied de maatgevende spitsperiode.

De intensiteit en oriëntatie van het autoverkeer is in beide spitsen (OS en AS) nagenoeg gelijk, echter het fietsverkeer laat voornamelijk in de ochtendspits een hogere piek zien. De ochtendspits is hier dus maatgevend.
Bovendien is er een verschil in overheersende richting. In de ochtendspits is dit stad in. Juist stad in zorgt het nieuwe ontwerp voor het gemotoriseerde verkeer voor een smaller wordend profiel. Stad uit wordt het profiel breder, waardoor het verkeer makkelijker wegstroomt.

[2] Document "Input verkeerssimulatie 2020.docx", ontvangen 26-04-2019 van de gemeente Utrecht (Carla Mesman), opgesteld door de provincie Utrecht en QBuzz.
[3] In de simulatie staat een auto een periode op de parkeerplaats en zal dan weer wegrijden. Indien deze geparkeerde voertuigen worden meegenomen in de resultaten van de reistijden van het doorgaande verkeer zal dit inclusief de parkeertijd zijn. Dit is niet wenselijk.

3 Varianten

3.1 Inleiding

Tijdens het project is een groot aantal varianten/subvarianten gesimuleerd. Een belangrijk deel hiervan is gebruikt voor het optimaliseren van de ontwerpen of het maken van keuzes voor ontwerpopgaven. Ook is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op basis van visuele waarnemingen details aan te passen, deze stappen vormen onderdeel van het ontwerp- en rekenproces zonder daarvan de meetresultaten of analyses te rapporteren.
In deze rapportage worden deze varianten niet nader beschouwd. In Bijlage 3 wordt kort stilgestaan bij de gemaakte (ontwerp)keuzes.

In de volgende paragraaf zijn uitsluitend de varianten opgenomen waarin meetresultaten zijn meegenomen en geanalyseerd.

3.2 Doelen

Er zijn diverse doelen gedefinieerd. Elke uitgewerkte variant heeft betrekking op één of meerdere doelen. De gedefinieerde doelen zijn:

- Reistijden bussen;
- Reistijden fiets;
- Reistijden auto;
- Algeheel beeld doorstroming.

3.3 Varianten

Per hoofdvariant zijn subvarianten uitgewerkt. Deze worden hieronder beschreven.

Referentie;
Een simulatie van de bestaande situatie (2019), om de rijtijden van de bus en auto te vergelijken met de toekomstige situatie. De simulatie van de referentiesituatie is op basis van 21.000 mvt/etmaal.[4]

Variant 17.000 mvt/etmaal
In deze variant zijn metingen verricht voor de rijtijden van de bus.
Uitgangspunt zijn de ochtendspitsintensiteiten op basis van 17.000 mvt/etmaal.
Er zijn verschillende subvarianten uitgewerkt:

- Met ***gelijkvloerse*** kruising fietsverkeer ter plaats van de oversteek Leidseweg/Sijpesteijnkade/Kanonstraat;
- Met een ***ongelijkvloerse*** kruising fietsverkeer ter plaats van de oversteek Leidseweg/Sijpesteijnkade/Kanonstraat.

Variant 15.000 mvt/etmaal
Vanwege de zeer lange wachtrijvorming in de ochtendspits bij de variant met 17.000 mvt/etmaal (tot aan toe-en afrit A2) is een variant met minder verkeer in de ochtendspits (bij 15.000 mvt/etmaal) uitgewerkt (dit in overeenstemming met de motie van de raad van de gemeente Utrecht ten tijde van de vaststelling van de omgevingsvisie).
In deze variant zijn diverse subvarianten uitgewerkt:

- Met ***gelijkvloerse*** kruising fietsverkeer ter plaats van de oversteek Leidseweg/Sijpesteijnkade/Kanonstraat;
- Met een ***ongelijkvloerse*** kruising fietsverkeer ter plaats van de oversteek Leidseweg/Sijpesteijnkade/Kanonstraat;
- Met 35% extra fietsverkeer.
- Met 10% extra fietsverkeer.

[4] De aangeleverde uitsnede uit het VRU 3.4 verkeersmodel is op basis van 19.000 mvt/etmaal. Om deze op te hogen naar 21.000 mvt/etmaal is hier een factor van 21/19 (1,105) op gezet.

Variant 13.000 mvt/etmaal
Deze variant is uitgevoerd als gevoeligheidsanalyse en is uitsluitend gesimuleerd voor de situatie met een ongelijkvloerse kruising fietsverkeer ter plaats van de oversteek Leidseweg/Sijpesteijnkade/Kanonstraat met 100% (huidige aantal) fietsverkeer.

Variant 16.000 mvt/etmaal
Deze variant is uitgevoerd als gevoeligheidsanalyse en is uitsluitend gesimuleerd voor de situatie met een ongelijkvloerse kruising fietsverkeer ter plaats van de oversteek Leidseweg/Sijpesteijnkade/Kanonstraat met 100% (huidige aantal) fietsverkeer.

3.4 Samenvattende tabel

In Tabel 3-1 is een overzicht gegeven van de verschillende uitgevoerde varianten waarvan metingen zijn verricht.

mvt/etmaal		Referentie	Gelijkvloers	Ongelijkvloers
21.000 mvt/etmaal	100% fiets	✓		
17.000 mvt/etmaal	100% fiets		✓	✓
16.000 mvt/etmaal	100% fiets			✓
15.000 mvt/etmaal	100% fiets		✓	✓
	110% fiets		✓	✓
	135% fiets		✓	✓
13.000 mvt/etmaal	100% fiets			✓

Tabel 3-1: Overzicht uitgevoerde varianten

4 Simulatieresultaten

4.1 Inleiding

Zoals in paragraaf 3.3 aangegeven verschilt het doel van de simulaties per variant. Op basis van de meetresultaten is echter wel een clustering te geven van de resultaten. De volgende onderverdeling wordt aangehouden.

- Capaciteitsbepaling netwerk;
- Reistijden bus;
- Reistijden fiets;
- Reistijden auto.

Naast bovenstaande gemeten waarden is ook een visuele waarneming uitgevoerd naar de doorstroming.

4.2 Capaciteitsbepaling netwerk

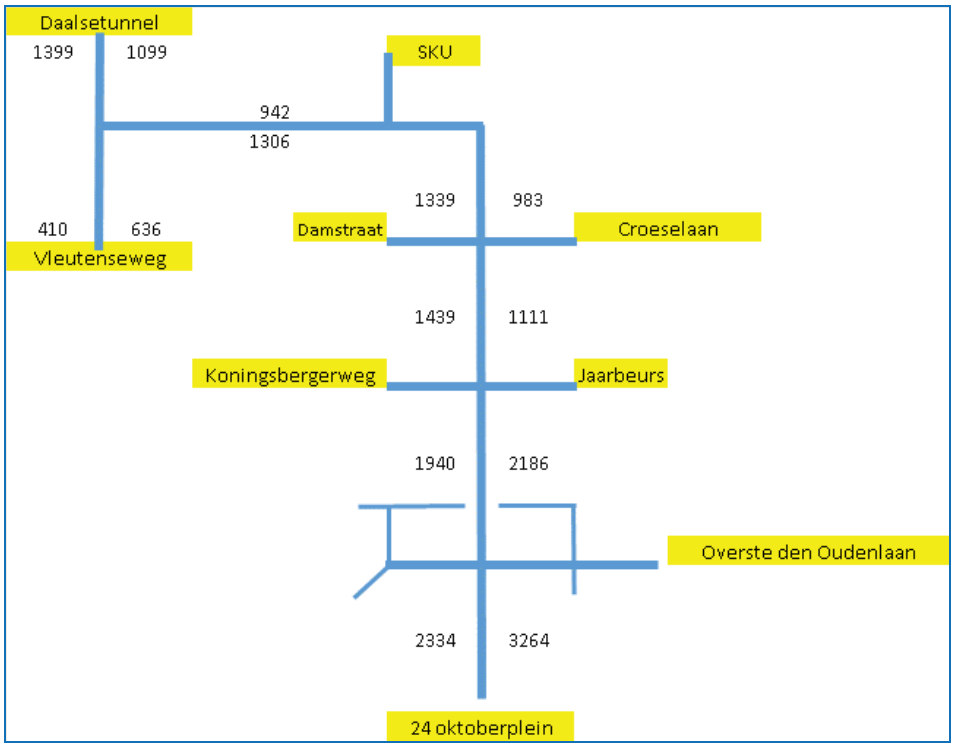
Er zijn metingen verricht op diverse punten in de simulatie, om te bepalen hoeveel verkeer in een twee uur ochtendspitsperiode door het netwerk rijdt.

Zoals in de inleiding al is aangegeven loopt het netwerk bij een etmaalintensiteit van 17.000 mvt (oorspronkelijke opdracht) in de ochtendspits vol, met wachtrijen tot aan de aansluiting op de A2 [5]. In eerste instantie is geprobeerd om deze terugslag tot aan de A2 te reduceren door de verkeerslichten in de simulatie te optimaliseren (zie Bijlage 3). Dit heeft echter slechts een beperkt effect. Na het optimaliseren van de eerste kruising, ontstaat uiteindelijk weer eenzelfde verkeersbeeld omdat de eerstvolgende kruising in het netwerk meer verkeer te verwerken kreeg. Het optimaliseren van achtereenvolgens de kruisingen K137 (Koningsbergerstraat), K59 (Croeselaan) en K57 (aansluiting Stadskantoor/Westflank Noord en fiets oversteken) leverde wel enige verlichting op, maar uiteindelijk bereikt de terugslag bij de hoeveelheid aangeboden verkeer nog steeds de A2.

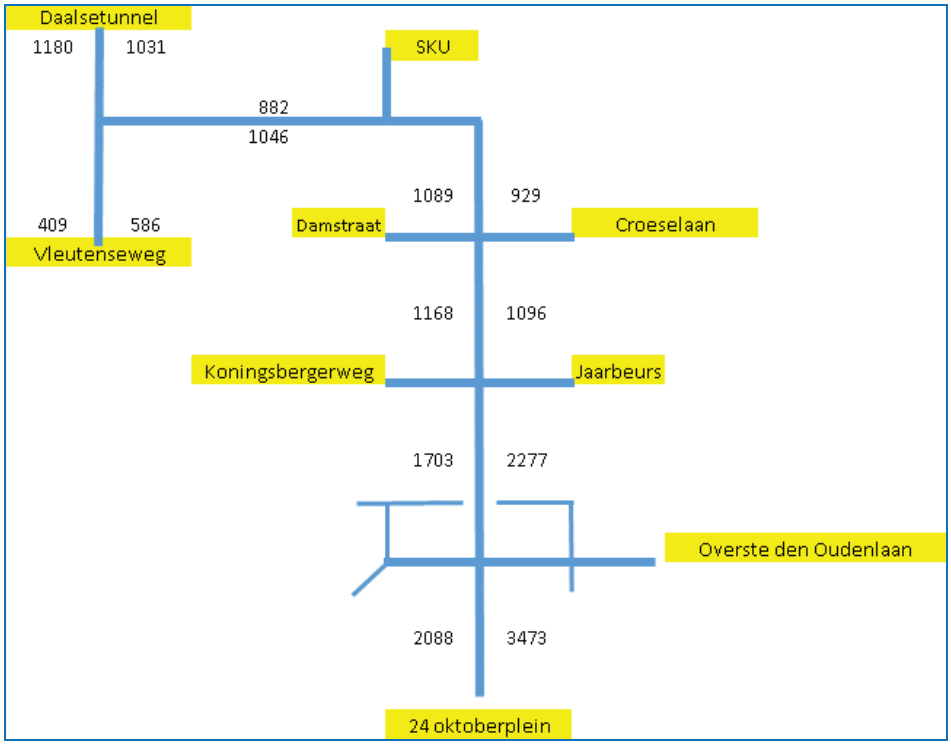
Als volgende stap zijn simulaties uitgevoerd waarbij het verkeer is gereduceerd van 17.000 mvt/etmaal naar 15.000 mvt/etmaal (dit is de input voor het Vissim model). Bij beide intensiteiten niveaus zijn de intensiteiten die in het model verwerkt worden in een 2 uur spitsperiode gemeten.

In Figuur 4-1 en Figuur 4-2 zijn deze metingen van de verwerkte intensiteiten in het model opgenomen voor de situatie met 17.000 en 15.000 mvt/etmaal.

[5] In de simulaties kwam de terugslag al vrij snel tot aan de grens van de uitsnede uit het verkeersmodel te staan. Om te zien hoeveel terugslag hier nu daadwerkelijk voor stond, is besloten het netwerk fysiek in Vissim uit te breiden tot aan de A2 aansluiting. Het gaat hier enkel om het Vissim netwerk; er is hiervoor geen nieuwe uitsnede uit het statisch model gekomen. Het verkeer tussen de A2 aansluiting en het 24 Oktoberplein zit hier dan ook niet in, en komt er in de praktijk dus nog bovenop (bij de uitbreiding in Vissim is enkel de herkomstzone, die overeenkomstig de uitsnede tussen de Overste den Oudenlaan en het 24 oktoberplein in lag, verplaatst naar de A2 aansluiting).



Figuur 4-1: Gemeten verwerkte intensiteiten 2-uur ochtendspits in het Vissim model, 17.000 mvt/etmaal



Figuur 4-2: Gemeten verwerkte intensiteiten 2-uur ochtendspits in het Vissim model, 15.000 mvt/etmaal

Opvallend in deze resultaten is dat rond het Westplein de intensiteiten van het gemeten autoverkeer (stad in) van de variant met 17.000 en met 15.000 mvt/etmaal erg dicht bij elkaar liggen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de grens van de capaciteit van het netwerk is bereikt.
Bij 15.000 mvt/etmaal is de afwikkeling goed. Er ontstaan wachtrijen, maar de terugslag is beperkt. Met andere woorden bij ochtendspitsintensiteiten op basis van 15.000 mvt/etmaal kan het verkeer nog worden afgewikkeld, bij 17.000 mvt/etmaal kan het verkeer (in de ochtendspits) niet worden afgewikkeld.

De uitgevoerde gevoeligheidsanalyse met 13.000 mvt/etmaal laat een beeld zien waarbij de afwikkeling goed is. Er ontstaan beperkte wachtrijen voor de VRI's. De terugslag is zeer beperkt.

De situatie met 16.000 mvt/etmaal laat een beeld zien waarbij de hoeveelheid verkeer stad in vergelijkbaar is met de situatie met 15.000 mvt/etmaal. Wel zijn er veel langere wachtrijen bij de kruispunten zichtbaar. Stad uit geeft wel een hogere hoeveelheid verkeer zien. Dit is logisch aangezien de capaciteit stad uit steeds groter wordt en het verkeer dus makkelijker kan wegrijden.

4.3 Rijtijden bus

Ter bepaling van de invloed van de ontwerpen op de rijtijden van de bussen zijn in verschillende varianten metingen verricht.

- **Referentievariant:**
  Ter bepaling van de rijtijden in de huidige (2019) situatie bij een intensiteit van 21.000 mvt/etmaal ter plaatse van het Westplein.
- **Variant 17.000**
  Netwerk conform het nieuwe ontwerp, met een intensiteit van 17.000 mvt/etmaal ter plaatse van het Westplein.
- **Variant 16.000**
  Netwerk conform het nieuwe ontwerp, met een intensiteit van 16.000 mvt/etmaal ter plaatse van het Westplein.
- **Variant 15.000**
  Netwerk conform het nieuwe ontwerp, met een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal ter plaatse van het Westplein.
- **Variant 13.000**
  Netwerk conform het nieuwe ontwerp, met een intensiteit van 13.000 mvt/etmaal ter plaatse van het Westplein.

Van de varianten met 17.000 en 15.000 mvt/etmaal is zowel de situatie met een gelijkvloerse kruising als met een ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de Leidseweg/Sijpesteijnkade/Kanonstraat bezien. Voor de variant met 13.000 en 16.000 mvt/etmaal is uitsluitend gekeken naar de ongelijkvloerse variant.

Meettraject
In Figuur 4-3 is het meettraject weergegeven. Het betreft het deel vanaf het kruispunt met de Overste den Oudenlaan tot aan het bereiken van het busstation Utrecht Centraal Jaarbeurszijde (en vice versa).



Figuur 4-3: Meettraject rijtijden bussen

Resultaten

In Tabel 4-1 is een samenvatting gegeven van de meetresultaten uit de simulatie. In Bijlage 4 is een uitgebreidere tabel opgenomen.

	Gelijkvloers fiets		Ongelijkvloers fiets	
	Van 1 → 2	**Van 2 → 1**	**Van 1 → 2**	**Van 2 → 1**
Referentie (21.000 mvt)	04:29	04:38		
17.000 mvt	08:02	06:46	07:52	06:48
16.000 mvt			07:58	06:50
15.000 mvt	06:34	05:25	06:22	05:25
13.000 mvt			05:15	05:01

Tabel 4-1: Samenvatting meetresultaten uit de simulatie van reistijd bus (mm:ss) voor 85 percentiel[6]

Uit de tabel valt op te maken dat een gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruising praktisch geen verschil maakt. De verschillen zijn minimaal.

Ten opzichte van de huidige situatie doet de bus (stad-in) er ruim 2 minuten langer over bij de variant met 15.000 mvt/etmaal. Dit is te verklaren door het opheffen van de vrijliggende busbaan, die er in de huidige situatie ligt. De bus rijdt mee met het overig verkeer en loopt hierdoor vertraging op. Voor de situatie met 13.000 mvt/etmaal is het verschil met de referentiesituatie circa 45 seconden voor de richting naar het

[6] 85 percentiel houdt in dat 85% van de bussen een reistijd heeft die niet hoger is dan de genoemde waarde. De 85% reistijd geeft de betrouwbaarheid van de verbinding aan. Hoe kleiner het verschil tussen de gemiddelde en de 85% reistijd hoe betrouwbaarder de verbinding. Hoe groter het verschil hoe onbetrouwbaarder.
Voor de busexploitatie is het 85 percentiel het belangrijkst. Er is daarom gekozen om hier alleen het 85 percentiel te vermelden en niet het gemiddelde. In de bijlage is het gemiddelde wel opgenomen.

busstation en ruim 20 seconden voor de richting naar de A2. In de situatie met 16.000 mvt/etmaal is er voor de bus geen significant verschil (slechts enkele seconden) ten opzichte van de situatie met 17.000 mvt/etmaal; in beide gevallen ligt de reistijd van de bus ruim 2 tot bijna 3,5 minuten hoger dan in de referentie.

4.4 Fiets

Voor de fiets zijn diverse metingen verricht. Voor de situatie met 15.000 mvt/etmaal is onderzocht wat de reistijden voor de fiets zijn bij een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Leidseweg/Sijpesteijnkade/Kanonstraat. Tevens is onderzocht wat het effect is wanneer het fietsverkeer groeit met 10% en 35% in de toekomst. Ook is er gekeken naar het effect op de route Munt – Neude. Voor de situatie met 13.000 en 16.000 mvt/etmaal is uitsluitend de situatie onderzocht voor de ongelijkvloerse kruising bij 100 % fietsverkeer (aantallen fietsers conform huidige situatie).

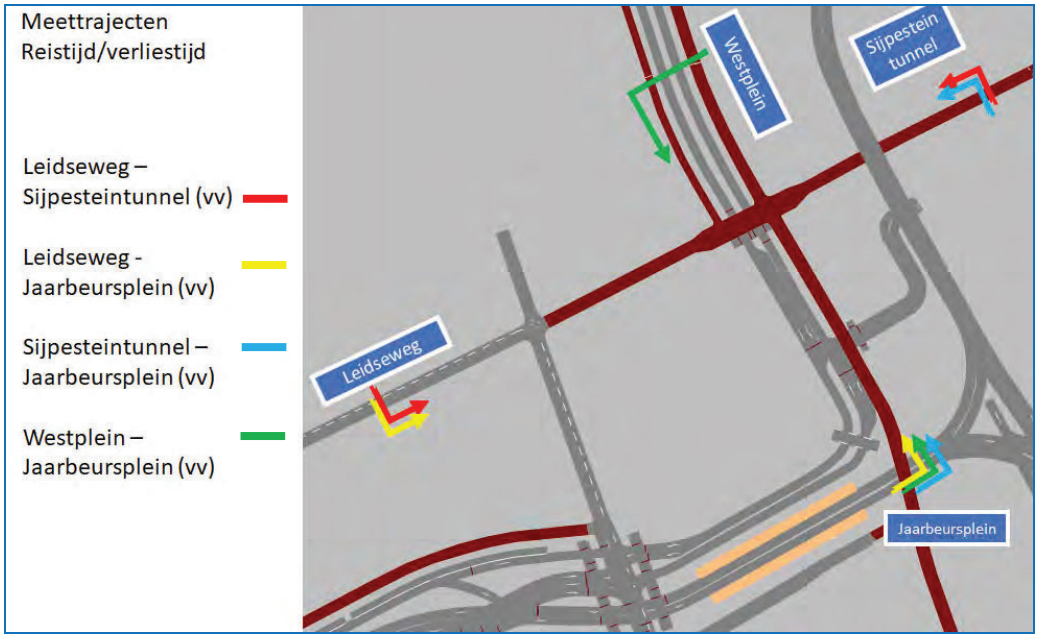
Meettraject

In Figuur 4-4 zijn de meettrajecten weergegeven. Er zijn 4 trajecten gemeten:

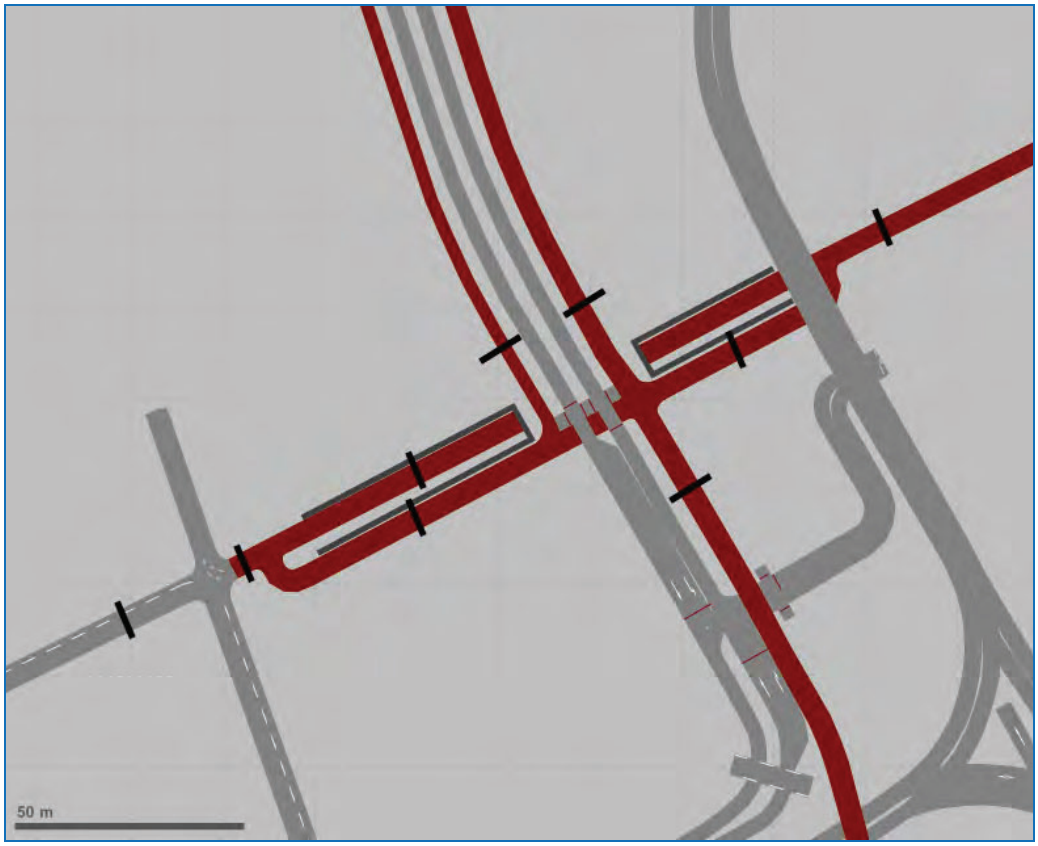
1. Leidseweg – Sijpesteijntunnel (vv);
2. Leidseweg - Jaarbeursplein (vv);
3. Sijpesteijntunnel – Jaarbeursplein (vv);
4. Westplein – Jaarbeursplein (vv).

Van de trajecten zijn de reistijden en de verliestijden gemeten. Voor de oversteek met de Kanonstraat en de oversteek naar de ontsluiting Stadskantoor/Westflank Noord zijn eveneens de wachtrijlengtes gemeten.

In Figuur 4-5 zijn de meetpunten aangegeven waar de fietsers in de simulatie zijn geteld. De meetwaarden hiervan betreffen de daadwerkelijk gemeten fietsers die in de simulatie het meetpunt zijn gepasseerd.



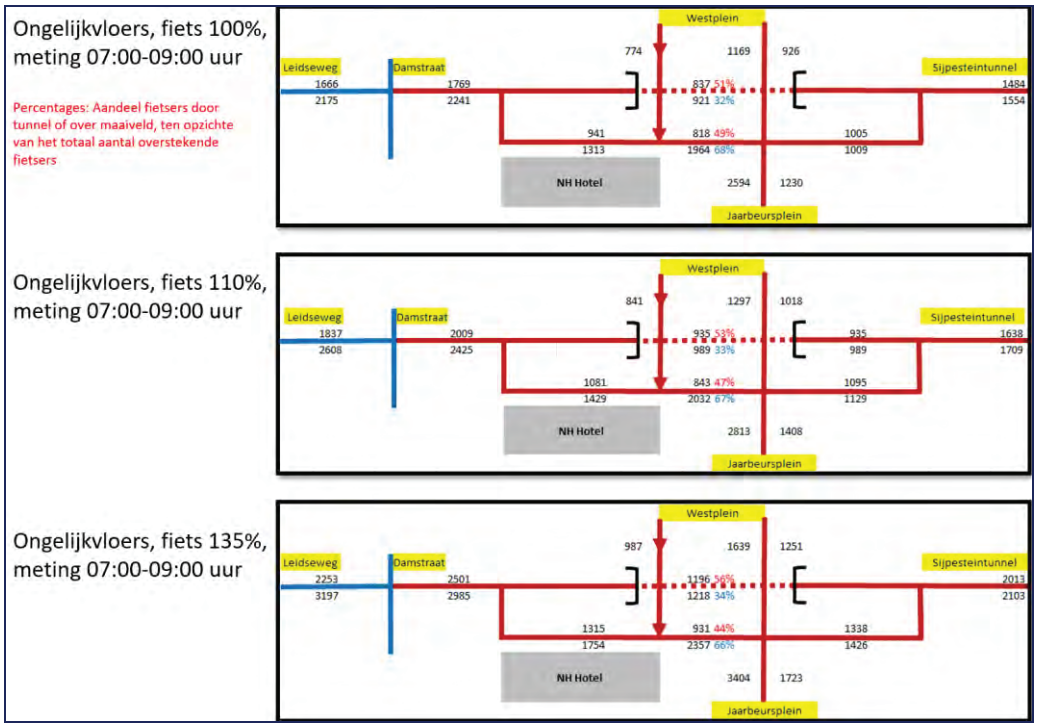
Figuur 4-4: Meettrajecten fiets



Figuur 4-5: Meetpunten daadwerkelijk gepasseerde fietsers ochtendspits (07:00-09:00)

Resultaten

In Figuur 4-6 zijn de aantallen fietsers weergegeven op de diverse meetpunten voor de ongelijkvloerse kruising.
Ter plaatste van de onderdoorgang is in een percentage aangegeven wat het aandeel fietsers is dat door de onderdoorgang gaat of over maaiveld ten opzicht van het totaal aantal overstekende fietsers.
In Bijlage 5 is een grotere versie opgenomen, alsmede een versie voor de gelijkvloerse variant.



Figuur 4-6: Aantallen fietsers ongelijkvloerse kruising

In Tabel 4-2 zijn de wachtrijlengtes opgenomen voor de kruising Kanonstraat. Het betreffen de maximaal gemeten wachtrijen. In Bijlage 6 zijn uitgebreide tabellen en grafieken opgenomen over de wachtrijlengtes.

	100% fietsverkeer		110% fietsverkeer		135% fietsverkeer	
	Richting Sijpesteijntunnel	Richting Leidseweg	Richting Sijpesteijntunnel	Richting Leidseweg	Richting Sijpesteijntunnel	Richting Leidseweg
Gelijkvloers	40	12	40	12	350	16
Ongelijkvloers	23	9	26	12	45	15

Tabel 4-2: Wachtrijlengtes (in m) variant met 15.000 mvt/etmaal

Reistijden

De doorstroomkwaliteit is op verschillende manieren uitgedrukt:

- Als gemiddelde reistijd;
- Als 85 percentiel reistijd[7].

In Tabel 4-3 is een samenvatting gegeven van de meetwaarden. In Bijlage 7 is een grotere versie van de tabel opgenomen.

[7] 85% van de fietsers hebben een reistijd die niet hoger is dan de genoemde waarde. De 85% reistijd geeft de betrouwbaarheid van de verbinding aan. Hoe kleiner het verschil tussen de gemiddelde en de 85% reistijd hoe betrouwbaarder de verbinding. Hoe groter het verschil hoe onbetrouwbaarder: bijvoorbeeld omdat er lange wachtrijen fietsers zijn en de groenfase niet gehaald wordt.

Trajectmetingen Reistijden	Tijden in mm:ss en : seconden	Fiets Leidseweg - Sijpesteintunnel	Fiets Sijpesteintunnel - Leidseweg	Fiets Leidseweg - Jaarbeursplein	Fiets Jaarbeursplein - Leidseweg	Fiets Jaarbeursplein - Sijpesteintunnel	Fiets Sijpesteintunnel - Jaarbeursplein	Fiets Jaarbeursplein - Westplein	Fiets WestpleinO - Jaarbeursplein	Fiets WestpleinW - Jaarbeursplein
Gelijkvloers, Fiets 100% 15.000 mvt	Gemiddelde	01:40	01:29	01:57	01:43	00:58	01:07	00:52	00:59	01:28
	85 percentiel	02:05	01:52	02:28	02:09	01:04	01:18	00:58	01:10	01:53
Gelijkvloers, Fiets 110% 15.000 mvt	Gemiddelde	01:40	01:29	01:58	01:44	00:59	01:08	00:51	01:01	01:29
	85 percentiel	02:05	01:52	02:30	02:09	01:04	01:19	00:56	01:12	01:55
Gelijkvloers, Fiets 135% 15.000 mvt	Gemiddelde	02:42	01:31	03:03	01:46	00:59	01:14	00:52	01:06	01:41
	85 percentiel	04:47	01:55	05:24	02:11	01:06	01:35	00:59	01:28	02:14
Ongelijkvloers, Fiets 100% 15.000 mvt	Gemiddelde	01:10	01:10	01:49	01:44	00:57	01:06	00:51	00:57	01:24
	85 percentiel	01:15	01:15	02:14	02:08	01:03	01:18	00:57	01:07	01:46
Ongelijkvloers, Fiets 110% 15.000 mvt	Gemiddelde	01:10	01:10	01:58	01:48	00:58	01:09	00:52	00:59	01:29
	85 percentiel	01:16	01:16	02:28	02:15	01:04	01:21	00:59	01:11	01:53
Ongelijkvloers, Fiets 135% 15.000 mvt	Gemiddelde	01:10	01:11	02:08	01:54	00:58	01:13	00:53	01:03	01:32
	85 percentiel	01:16	01:16	02:53	02:23	01:05	01:31	01:01	01:19	01:59
Ongelijkvloers, Fiets 100% 13.000 mvt	Gemiddelde	01:10	01:10	01:43	01:41	00:57	01:06	00:51	00:57	01:21
	85 percentiel	01:15	01:15	02:05	02:04	01:03	01:17	00:56	01:07	01:42
Ongelijkvloers, Fiets 100% 16.000 mvt	Gemiddelde	01:16	01:10	03:00	01:53	00:58	01:05	00:52	00:55	01:38
	85 percentiel	01:17	01:16	04:52	02:20	01:05	01:16	01:00	01:06	02:11

Tabel 4-3: Samenvatting resultaten reistijden fiets (mm:ss)

Uitkomsten resultaten

Wachtrijen

Wanneer de uitkomsten van de resultaten worden vergeleken, valt op dat bij een gelijkvloerse kruising met 135% fietsverkeer, de wachtrijen en de reistijden richting Sijpesteijntunnel fors toenemen. Met wachtrijen tot boven de 300 m kan worden geconcludeerd dat het kruispunt de hoeveelheid fietsers niet kan verwerken.

Bij een ongelijkvloerse kruising neemt de wachtrij eveneens toe bij 135% fietsverkeer, maar deze toename van 23 naar 45 m lijkt acceptabel.

In de richting van de Leidseweg zijn de wachtrijen in alle gevallen acceptabel. Dit komt doordat de spitsrichting in de ochtendspits stad in is.

Aantal fietsers

Wanneer gekeken wordt naar het aandeel fietsers dat door de onderdoorgang rijdt, is ook de spitsrichting duidelijk terug te zien. In de richting Leidseweg → Sijpesteijntunnel is de verhouding tussen het aandeel fietsers in de onderdoorgang en op maaiveld 34% om 66% (bij 135% fiets). In de andere richting is het 56% om 44%. Dit lijkt met name veroorzaakt te worden door de ochtendspits beweging richting de Jaarbeurspleinstalling.

Reistijden

Hieronder zijn de resultaten beschreven van de 85 percentiel waarden.

100% fietsverkeer (huidige intensiteit)

- Verschillen tussen ongelijkvloers 15.000 en 13.000 mvt/etmaal (100% fiets) zijn miniem. Dit is logisch omdat er voor zowel het fietsverkeer als het gemotoriseerde verkeer een continue aanbod is. De verkeerslichten op

maaiveld werken in beide intensiteitsvarianten dan ook vergelijkbaar, vandaar dat de verschillen miniem zijn.

- Het verschil met 16.000 mvt/etmaal is eveneens gering, met uitzondering van het traject Leidseweg – Jaarbeursplein. Hier is bij 16.000 mvt/etmaal de reistijd ruim 2,5 minuut meer.
- Wanneer gekeken wordt naar de situatie bij 100% fietsverkeer (huidige intensiteit) is te zien dat het doorgaande fietsverkeer via de onderdoorgang Stad in zo'n 50 seconden sneller is dan bij een gelijkvloerse oplossing. Richting Munt is er een circa 32 seconden kortere reistijd. In beide gevallen is de reistijd 01:15 minuten voor de ongelijkvloerse situatie.
- Voor de overige richtingen zijn de verschillen in reistijd tussen een gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruising miniem.

110% fietsverkeer (10% groei ten opzichte van huidige intensiteit)

- In de situatie met 110% fiets (bij 15.000 mvt/etmaal) zien we in de gelijkvloerse en ongelijkvloerse variant geen noemenswaardige verschillen met de huidige situatie (100% fiets).
- In de ongelijkvloerse variant is de reistijd van de fiets vanaf de Leidseweg naar de Sijpesteijntunnel ca. 50 seconden sneller. In omgekeerde richting (richting Munt) is de ongelijkvloerse variant 35 seconden sneller dan de gelijkvloerse variant.

135% fietsverkeer (35% groei ten opzichte van huidige intensiteit)

- Wanneer gekeken wordt naar het verschil t.o.v. een gelijkvloerse kruising blijkt dat de reistijden voor het doorgaande fietsverkeer (dat immers ongelijkvloers wordt afgewikkeld) bij 100%, 110% en 135% praktisch gelijk zijn. Dit geldt niet voor de trajecten via de gelijkvloerse oversteek. Deze zijn fors hoger 2,5 tot 3 minuten. De kruising kan het fietsverkeer niet verwerken.
- Wanneer gekeken wordt naar de situatie met 135% fiets is te zien dat het verschil tussen de gelijkvloerse en de ongelijkvloerse variant stad in 3:31 minuten is en richting Munt 39 seconden.
- Stad ingaand zijn de fietsintensiteiten in de ochtendspits hoger dan stad uitgaand. In de situatie met 135% extra verkeer kan de gelijkvloerse oplossing het (stad-ingaande) fietsverkeer dus niet verwerken. Hierdoor ontstaan lange wachtrijen en moet het fietsverkeer een aantal keer wachten voor rood. Hierdoor neemt uiteraard de reistijd fors toe. In de ongelijkvloerse variant blijft de reistijd van het doorgaande fietsverkeer praktisch gelijk aan de situatie met 100% fietsverkeer.
- Het fietsverkeer op maaiveld (vanaf Leidseweg richting Jaarbeursplein) is in de ongelijkvloerse variant 02:31 minuut (85%-waarde) sneller dan bij de een gelijkvloerse kruising. De reden hiervan is dat op maaiveld minder fietsverkeer kruist: het doorgaande fietsverkeer wordt ongelijkvloers afgewikkeld, en alleen het fietsverkeer van/naar o.a. Jaarbeursplein blijft hier rijden.
- De tegengestelde richting (vanaf Jaarbeursplein naar Leidseweg) doet er juist iets langer over. Dit komt doordat fietsers vanaf de maaiveld kruising moeten invoegen in de hoofdstroom die door de onderdoorgang rijdt. Dit levert wat extra reistijd op.
- Voor de overige richtingen zijn de verschillen gering.

Traject Munt - Neude

Om inzichtelijk te maken wat het effect is van een ongelijkvloerse kruising bij 100, 110 en 135% fiets op een langere route voor het fietsverkeer (en daarmee ook het effect bepalen van meerdere kruispunten in een route), is het traject Munt – Neude als extra onderdeel onderzocht. Dit is uitsluitend uitgevoerd voor variant met 15.000 mvt/etmaal.

In Tabel 4-5 zijn de resultaten weergegeven.

		Tijden in mm:ss	Fiets Munt-Neude	Fiets Neude-Munt
Ongelijkvloers	100%	Gemiddelde	08:00	08:46
		85 percentiel	08:42	09:42
Ongelijkvloers	110%	Gemiddelde	08:05	09:02
		85 percentiel	08:53	09:58
Ongelijkvloers	135%	Gemiddelde	08:06	10:33
		85 percentiel	08:43	13:04

Tabel 4-4: Reistijden fiets traject Munt – Neude (mm:ss)

Ook hier is uitgegaan van de 85 percentiel waarde:

- De reistijd Munt – Neude is in alle situaties vrijwel gelijk.
- In de omgekeerde richting lopen de reistijden fors op. Dit is als gevolg van de wachtrijen bij de kruising met de St. Jacobstraat, de oversteek naar de Catharijnekade , de kruising met Catharijnesingel en de kruising richting de fietsenstalling.

4.5 Reistijden auto

Voor de auto zijn in de modellen metingen verricht voor de reistijd vanaf de Overste den Oudenlaan tot in de Daalsetunnel.
Deze metingen zijn uitgevoerd voor de varianten:

- Referentiesituatie (21.000 mvt/etmaal)
- 15.000 mvt/etmaal met ongelijkvloerse fietskruising Leidseweg/Sijpesteijnkade/ Kanonstraat;
- 13.000 mvt/etmaal met ongelijkvloerse fietskruising Leidseweg/Sijpesteijnkade/ Kanonstraat.

Meettraject

In Figuur 4-7 is het meettraject weergegeven. Dit begint net na de kruising met de Overste den Oudenlaan (K013) tot ongeveer het midden van de Daalsetunnel.



Figuur 4-7: Meettraject reistijd auto

Resultaten

In Tabel 4-5 zijn de meetresultaten opgenomen.

		K013 – Daalsetunnel	Daalsetunnel – K013
Referentie (21.000 mvt/etmaal)	**Gemiddelde**	05:42	07:36
	85 percentiel	09:33	11:15
15.000 mvt/etmaal	**Gemiddelde**	06:17	04:35
	85 percentiel	09:06	05:25
13.000 mvt/etmaal	**Gemiddelde**	04:36	04:23
	85 percentiel	05:57	05:07

Tabel 4-5: Samenvatting meetresultaten reistijden auto (mm:ss) voor gemiddelde en 85 percentiel

Uit de tabel is af te leiden dat de referentiesituatie en de situatie met 15.000 mvt/etmaal redelijk gelijk zijn in de richting stad in. Het gemiddelde is in de referentie iets lager, maar het 85 percentiel is juist wat hoger.
Voor de richting stad uit is de situatie volstrekt anders. Daarbij is de reistijd in de referentiesituatie een stuk hoger. Dit komt deels doordat het aantal verkeerslichten op dat meettraject in de referentie hoger is, maar voornamelijk door de invloed van de verkeerslichten Croeselaan. Door de afstelling van de regeling moet verkeer vaak lang wachten. Hierdoor ligt de reistijd hoog. In de situatie met 15.000 mvt/etmaal is het kruispunt volstrekt anders ingericht en is de regeling geoptimaliseerd. Hierdoor is de doorstroming op dit punt verbeterd ten opzichte van de referentie.

Wanneer gekeken wordt naar de situatie met 13.000 mvt/etmaal is af te leiden dat de reistijd hier lager is dan in de andere varianten. Met name het 85 percentiel is hier een stuk lager. Ook het verschil tussen het gemiddelde en het 85 percentiel is kleiner. Dit houdt in dat de reistijd in deze situatie betrouwbaarder is.

5 Conclusie

De conclusies zijn onderverdeeld naar de volgende onderwerpen:

- Netwerk/ontwerp
- Intensiteiten
- Reistijden bus
- Fiets
- Reistijden auto

Hieronder zijn per onderwerp puntsgewijs de belangrijkste conclusies weergegeven.

Netwerk/ontwerp

- Om de simulatie draaiend te krijgen zijn aanpassingen in het eerste initiële ontwerp doorgevoerd ten opzichte van de aangeleverde tekeningen.
- Belangrijkste aanpassing om de doorstroming te kunnen waarborgen is het verplaatsen van de inrit naar de parkeergarage van het Stadskantoor/Westflank Noord richting de trambaan (het zuiden).
- De breedte van de fietsoversteek Kanonstraat is een aandachtspunt. Extra breedte en verlenging van dit verbrede gedeelte is hier gewenst bij een gelijkvloerse oplossing.

Intensiteiten

- Voor het gemotoriseerde verkeer is de maximale capaciteit van het netwerk 15.000 mvt/etmaal ter plaatse van het Westplein/Kanonstraat (op basis van de bevindingen in de ochtendspits). De afwikkeling is in dat geval goed.
- Bij 13.000 mvt/etmaal is de doorstroming goed.

Rijtijden bus

- Als gevolg van het opheffen van de busbanen zal de reistijd van de bussen (85 percentiel[8]) met 02:05 minuten toenemen ten opzichte van de huidige situatie in de richting stad in voor de variant met 15.000 mvt/etmaal en een gelijkvloerse kruising.
- Bij een ongelijkvloerse kruising wordt het verschil iets kleiner, namelijk 01:53 minuten.
- In de tegengestelde richting (stad uit) zal de rijtijd toenemen met 00:47 seconden bij zowel gelijkvloerse als ongelijkvloerse kruising.
- Indien gekeken wordt naar de gevoeligheidsanalyse met 13.000 mvt/etmaal, is het verschil met de referentie 00:46 minuten voor de richting stad in en 00:23 minuten stad uit.
- In de situatie met 16.000 mvt/etmaal zijn de reistijden voor de bus gelijk aan de situatie met 17.000 mvt/etmaal; ten opzichte van de referentie een toename rond 03:30 minuten stad in, en 2:10 minuten stad uit.

[8] 85 percentiel houdt in dat 85% van de bussen een reistijd heeft die niet hoger is dan de genoemde waarde. De 85% reistijd geeft de betrouwbaarheid van de verbinding aan. Hoe kleiner het verschil tussen de gemiddelde en de 85% reistijd hoe betrouwbaarder de verbinding. Hoe groter het verschil hoe onbetrouwbaarder

Fiets

- De huidige fietsintensiteiten kunnen op de gelijkvloerse kruising goed worden afgewikkeld.
  Het toepassen van een onderdoorgang leidt tot een verminderde reistijd van 50 seconden stad in en 32 seconden stad uit (route Leidseweg - Sijpesteijntunnel).
- Een toename van 10% van het fietsverkeer heeft enig effect op de wachtrijlengtes, maar niet veel.
- Bij een toename van de fietsintensiteit met 35% ten opzichte van de huidige ontstaat vanuit de richting Leidseweg een zeer lange wachtrij van maximaal 350 m.
- In de variant met een onderdoorgang is deze wachtrij maximaal 45 m.
- De reistijd kan met een onderdoorgang voor de richting stad in (met 35% groei fiets) wordt verkort met 03:31 minuten. Stad uit met 39 seconden.
  De reistijd vanuit de Leidseweg richting Jaarbeursplein wordt met een onderdoorgang 02:31 korter. In de tegengestelde richting is een klein negatief effect te zien van ruim 10 seconden. Dat wordt veroorzaakt doordat fietsers moeten invoegen in de hoofdstroom die door de onderdoorgang is komen fietsen.
- Afhankelijk van de richting rijdt er 34% (stad in) en 56% (stad uit) van het totale fietsverkeer in de ochtendspits op deze kruising door de onderdoorgang.
- Op de route Munt – Neude is er tussen de in richting Neude geen verschil tussen de varianten met een fietsintensiteit van 100, 110 en 135% (uitgaande van een ongelijkvloerse kruising). In de richting van de Munt is er wel een groot verschil van ruim 3 minuten langere reistijd. Dit wordt met name veroorzaakt door de kruispunten met de St. Jacobstraat en de kruising met de Catharijnekade en Catharijnesingel.
- De avondspits is niet onderzocht, maar verwacht wordt dat dit beeld omgekeerd zal zijn.

Reistijden auto

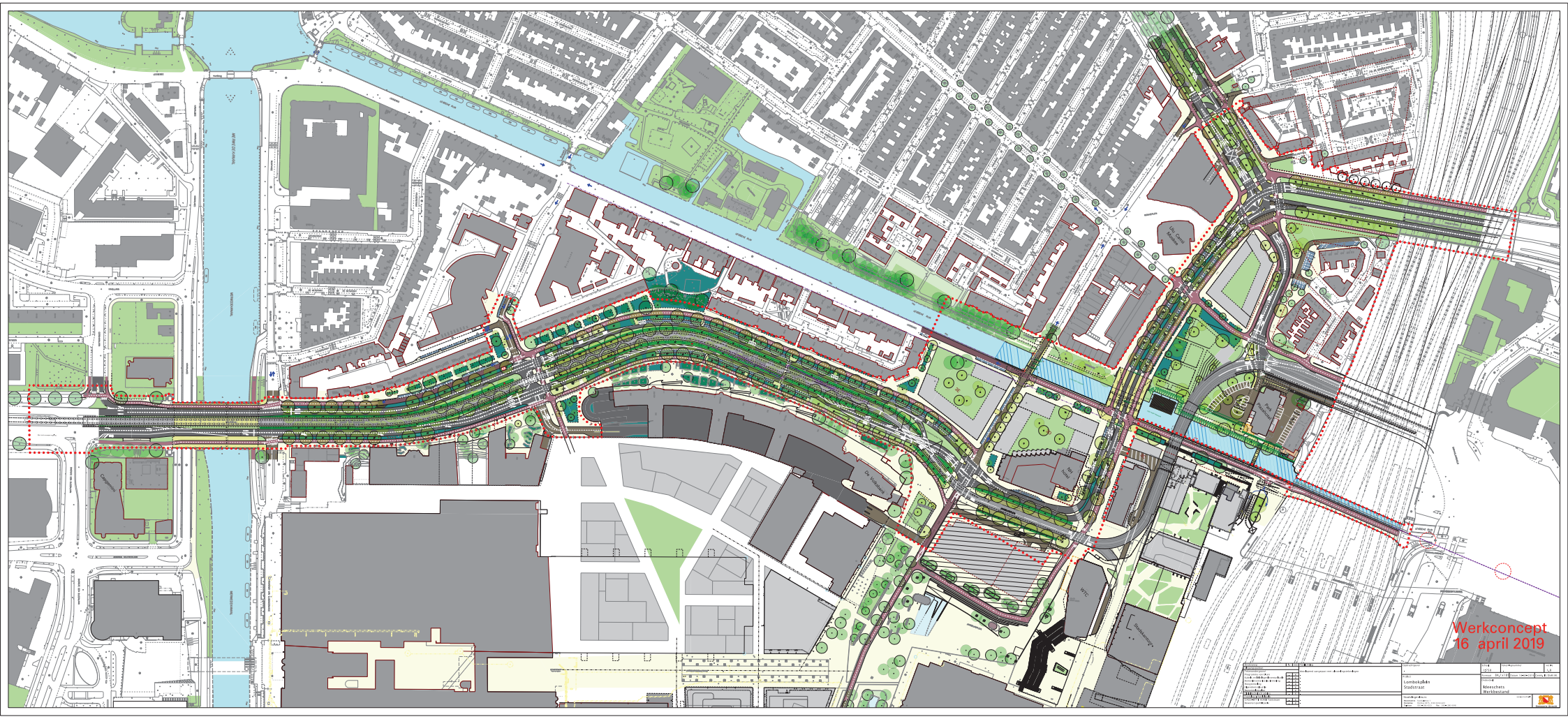
- De reistijden van de auto voor de variant met 15.000 mvt/etmaal zijn redelijk vergelijkbaar met de referentievariant (huidige situatie) voor de richting stad in.
- Voor de richting stad uit is de variant met 15.000 mvt/etmaal qua reistijd een stuk gunstiger dan de referentievariant.
- De situatie met 13.000 mvt/etmaal laat de kortste reistijd zien met de grootste betrouwbaarheid.
- Voor 85% van de auto's (stad in) is de reistijd ten opzichte van de referentie 03:36 minuten korter en ten opzichte van de situatie met 15.000 mvt/etmaal 03:09 minuten korter.
- De reistijd stad uit is in de varianten met 15.000 en 13.000 mvt/etmaal lager dan de reistijd stad in. Voor de referentiesituatie (huidige situatie) is deze juist langer, als gevolg van de afwikkeling bij de huidige kruising Croeselaan.

Bijlagen

Bijlage 1: Ontwerp
Bijlage 2: Beschrijving VRU 3.4
Bijlage 3: Ontwerpoptimalisaties
Bijlage 4: Meetresultaten reistijden bus
Bijlage 5: Aantallen fietsers
Bijlage 6: Wachtrijlengtes fiets
Bijlage 7: Reistijden fiets per meettraject

Bijlage 1

Ontwerp


Werkconcept
16 april 2019

Bijlage 2

Beschrijving VRU 3.4

Beschrijving VRU 3.4

Tekst hieronder is integraal aangeleverd door de gemeente Utrecht

Per 1 oktober 2018, is het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) 3.4. voor de gemeente Utrecht beschikbaar.
Het verkeersmodel bevat een prognose van de hoeveelheid verkeer op de hoofdinfrastructuur van de stad. Het model maakt onderscheid tussen fietsverkeer, autoverkeer, openbaar vervoer en (middel)zwaar vrachtverkeer. Het geactualiseerde VRU 3.4 is gebaseerd op de meest recente informatie (o.a. verkeerstellingen en landelijke economische scenario's) en heeft een nieuw prognosejaar 2030, waarbij rekening wordt gehouden met grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. De peildata vóór het bouwen van dit model liggen een jaar tot een half jaar voor het moment van vaststelling per 1 oktober 2018.

Tussen de vaststelling van VRU3.4 en de daarbij behorende peildata zijn besluiten genomen over projecten. Voor de capaciteitsanalyse betekende dat er voor het netwerk rond de Graadt van Roggenweg en huidige Westplein nog een aantal aanpassingen noodzakelijk waren, zoals:

- In de Omgevingsvisie was nog sprake van een rotonde op de kruising Vleutenseweg/Westplein (Kanonstraat), deze is aangepast van een rotonde naar een met verkeerslichten geregeld kruispunt.
- Verkeersstructuur volgens de buurtvisie Kanaalstraat/Damstraat, dus eenrichtingsverkeer stad uit en eenrichtingsverkeer in de Damstraat vanaf Vleutenseweg omdraaien naar richting de Kanaalstraat.
- Aanpassing kruispunt Croeselaan/Westplein volgens de actuele inzichten.
- Ontsluiting SKU/Westflank Noord.
- Volledige kruising Koningsbergerstraat.
- Ontsluiting Hagelbuurt Park Plaza hotel en Smakkelaarsveld via de nieuw aan te leggen Nieuwe Hagelstraat.
- Ontsluiting Wonderwoods
- De planontwikkeling Beurskwartier ontsloten via de Graadt van Roggenweg (P1) en de Van Zijstweg (P3)

Bijlage 3

Ontwerpoptimalisaties

Inleiding
Zoals in Hoofdstuk 3 van het hoofdrapport is aangegeven, is er een groot aantal varianten gesimuleerd. Een belangrijk deel van deze varianten is uitgewerkt om optimalisaties of keuzes in het ontwerp te kunnen vaststellen.
In deze bijlage worden de optimalisaties en ontwerpkeuzes/aanpassingen, gedurende het opstellen van het Functioneel Ontwerp, toegelicht.

De gemaakte aanpassingen zijn:

- Aanpassingen aan VRI's;
- Fietskruising Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat;
- Aansluiting Stadskantoor (SKU)/Westflank Noord;
- Fietskruising Leidseveertunnel-Kanaalstraat;
- Stad-in rijstroken bij kruispunt Koningsbergerstraat.

Genoemde optimalisaties zijn meegenomen in de varianten die uitgewerkt zijn en waarvan de resultaten in deze rapportage worden besproken.

Aanpassingen aan VRI's
Gedurende de ontwikkeling van het model is er een groot aantal (kleine) wijzigingen aangebracht in de verkeerslichtenregelingen. Op basis van de simulatie uitkomsten zijn de regelingen geoptimaliseerd, opnieuw getoetst en eventueel verder bijgesteld. Dit heeft in nauw overleg plaatsgevonden met de regelspecialisten van de gemeente Utrecht. De regelingen zoals deze in de simulatie meegenomen zijn, zijn derhalve conform de regelingen die binnen de gemeente Utrecht worden gehanteerd en geven daarmee de laatste stand van zaken weer en zijn uitgangspunt voor de studie.

Fietskruising Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat
In de eerste simulatieruns liep de simulatie vast op deze fietskruising. Vanuit de uitgevoerde analyse bleek dat de aantallen fietsers ter plaatse van deze kruising dermate hoog zijn, dat de beschikbare capaciteit van het fietspad onvoldoende is. Dit bleek voor zowel de fietsoversteek zelf als de nabijheid van de ingang naar de parkeergarage van het Stadskantoor/Westflank Noord (zie volgende paragraaf).

Conform het oorspronkelijk aangeleverde ontwerp begint de oversteek voor het fietsverkeer met een breed opstelvak, maar moet het fietsverkeer tijdens het oversteken samenvoegen naar een smallere exit-strook. Dit is een veelvuldig toegepast principe en werkt in de praktijk meestal goed. In deze simulatie levert dit echter een slechte doorstroming op. Dit wordt mogelijk mede veroorzaakt doordat de verbreding van het fietspad eigenlijk alleen ter plaatse van de kruising is gesitueerd (zie Figuur 0-1).



Figuur 0-1: Vormgeving fietskruising Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat, tekening Westplein_StaVaZa_22012019

Om de capaciteit/doorstroming te vergroten zijn de volgende aanpassingen in Vissim doorgevoerd (zie Figuur 0-2):

- De rijstrook voor fietser ter plaatse van de oversteek is verbreed, zodat de breedte van de rijstrook over de gehele kruising gelijk blijft (geen smaller wordende strook);
- Het brede opstelvak is aan beide zijden van het kruispunt langer gemaakt.

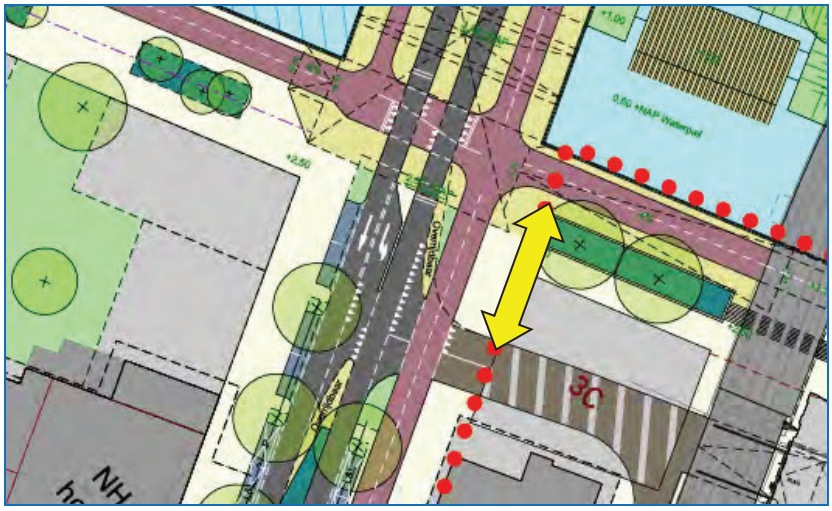


Figuur 0-2: Vormgeving fietskruising Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat, aangepaste vormgeving Vissim simulatie netwerk

Door deze aanpassingen kunnen wachtende fietsers over een grotere lengte breed opstellen (zodat niet alleen de eerste twee rijen fietsers baat hebben bij een grotere breedte en alle volgende fietsers weer achter elkaar staan), en ook in deze breedte de overkant bereiken tijdens een groenfase (invoegen op de kruising zelf, wat de doorstroming vertraagd, is daardoor niet meer nodig).

Aansluiting Stadskantoor (SKU)

Naast de problematiek beschreven in de vorige paragraaf, is geconstateerd dat er problemen ontstaan tussen de oversteek Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat en de aansluiting naar het Stadskantoor/Westflank Noord. De afstand tussen de oversteek en de aansluiting is te kort om alle fietsers komende vanaf de Leidseweg richting de Jaarbeurspleinstalling te kunnen laten passeren (zie Figuur 0-3). Gedurende de piek van het fietsverkeer (tussen 8 en 9 uur) sloeg de wachtrij voor het verkeerslicht bij de aansluiting Stadskantoor/Westflank Noord terug tot op de fietskruising Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat. Hierdoor wordt ook het autoverkeer geblokkeerd.

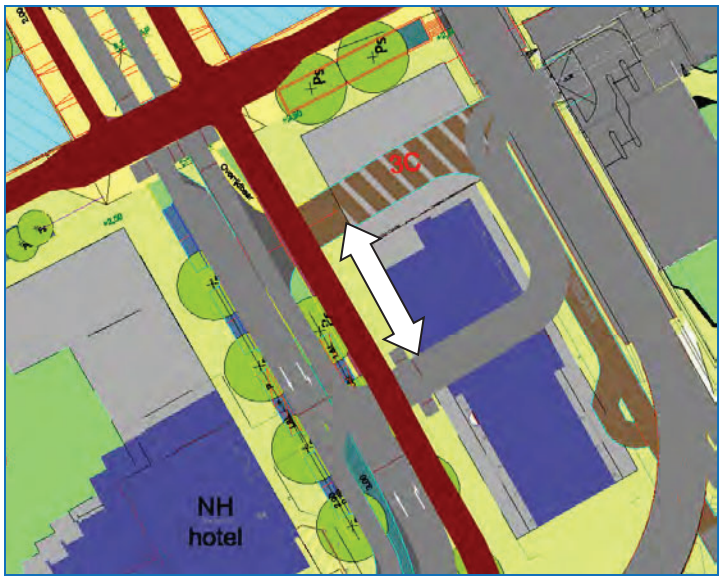


Figuur 0-3: Afstand tussen oversteek Leidseweg en ingang Stadskantoor/Westflank Noord te klein

Om de doorstroming hier te verbeteren dient de opstelcapaciteit te worden vergroot. Dit is in de simulatie gerealiseerd door de aansluiting Stadskantoor/Westflank Noord te verplaatsen, over een afstand van 30 meter (zie Figuur 0-4). Hiermee komt de aansluiting halverwege de fietskruising Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat en de bocht om het NH-hotel te liggen. Met deze verplaatsing is er voldoende opstelcapaciteit gecreëerd voor fietsers, waardoor de fietskruising Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat niet meer wordt gehinderd door terugslag van de kruising met de aansluiting Stadskantoor/Westflank Noord. Verdere verplaatsing richting de bocht NH-hotel is niet mogelijk, aangezien dan weer problemen kunnen ontstaan met de opstelcapaciteit voor de kruising met de HOV-baan.

Bijkomend voordeel van de gekozen oplossing is dat het linksafvak voor autoverkeer richting de het Stadskantoor/Westflank Noord (komende vanaf de Vleutenseweg/Daalsetunnel) met eenzelfde lengte kan worden uitgebreid, en er hier meerdere voertuigen kunnen opstellen voordat het doorgaand verkeer er hinder van gaat ondervinden.

In dit onderzoek zijn de (on)mogelijkheden van het verplaatsen van de aansluiting Stadskantoor en de consequenties voor het Van Sypesteyn gebouw niet in kaart gebracht. Het betreft hier uitsluitend een verkeerskundige analyse.



Figuur 0-4: Verplaatste aansluiting Stadskantoor/Westflank Noord

Fietskruising Leidseveertunnel - Kanaalstraat

In het oorspronkelijke ontwerp zijn verkeerslichten voorzien op de fietskruising Leidseveertunnel-Kanaalstraat. Hierbij is een koppeling gemaakt tussen de regeling van de fietskruising (K57) en de regeling het kruispunt Westplein/ Vleutenseweg/ Daalsetunnel (K56), om richting de Daalsetunnel een groene golf te creëren.

Uit de simulaties blijkt dat de beschikbare opstelcapaciteit (bestaande uit een linksafvak en een rechtdoor/rechtsaf vak) tussen beide kruispunten niet gebruikt wordt, met langere wachtrijen (op één strook) voor de fietskruising tot gevolg. Ook ontstaat er een situatie waarbij de tegenrichting van de autoverkeer (stad-uit) wél groenfasen krijgt terwijl het verkeer stad-in voor rood staat.
Dit zorgt ervoor dat voor het fietsverkeer een situatie ontstaat dat wachtende fietsers voor de verkeerslichten de overige fietspaden blokkeerden.

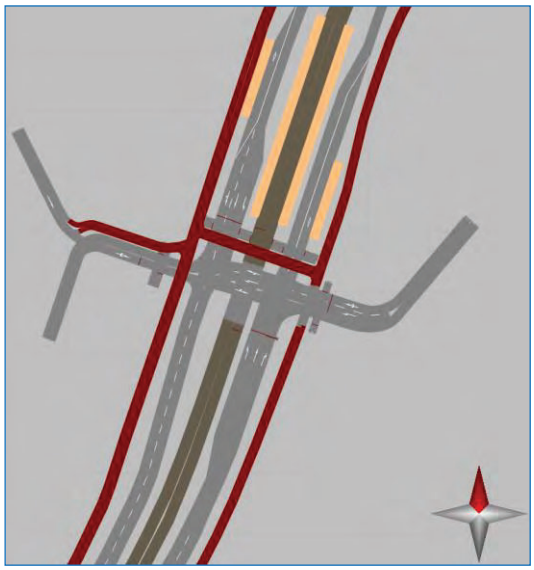
Er is gekozen om de vervolgvarianten uit te werken zonder een verkeerslicht op dit punt, maar met een voorrangsregeling, waarbij het autoverkeer in de voorrang ligt.

Stad-in rijstroken bij kruispunt Koningsbergerstraat

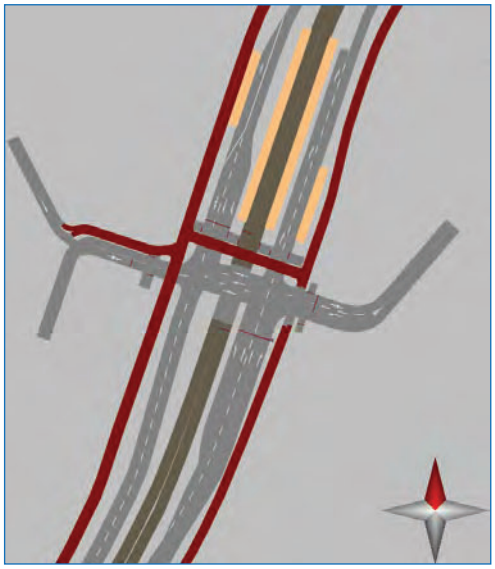
Ter plaatse van de kruising Graadt van Roggenweg/Koningsbergerstraat (K137) zijn er diverse varianten onderzocht van de kruispuntconfiguratie. De eerste onderzoeksvraag is of het noodzakelijk is om één of twee rijstroken voor verkeer stad-in te realiseren. In Figuur 0-5 is de situatie weergegeven met één rijstrook stad-in. Na de kruising ligt één rijstrook voor autoverkeer, en een busstrook met daaraan de bushalte “Utrecht, Graadt van Roggenweg”. Na de halte is de overgang naar één rijstrook voor auto en bus samen zodanig vormgegeven dat de bus vanaf de busstrook rechtdoor rijdt, en de auto hierop invoegt.

In Figuur 0-6 is de situatie weergegeven met twee rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer. De bus rijdt via het rechtsafvak (en dus de eventuele wachtrij voor rechtdoor gaand verkeer voorbij), en voegt op de kruising in op de rechter rijstrook voor

rechtdoor. Na de kruising is er hier nu geen rijstrook voor de bus meer, dus de bus halteert op de doorgaande rijbaan.



Figuur 0-5: Variant met 1 rijstrook stad-in

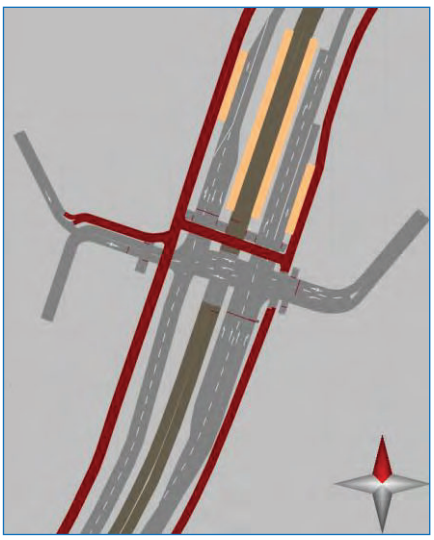


Figuur 0-6: Variant met 2 rijstroken stad-in

Afgaande op het verkeersbeeld in de simulatie (15.000 mvt/etmaal) is bepaald dat twee rijstroken voor autoverkeer (stad-in) hier noodzakelijk is; de doorstroming is duidelijk beter dan wanneer er hier maar één rijstrook beschikbaar is voor rechtdoor rijdend autoverkeer.

Echter, het halteren van bussen op de rijbaan levert hier zowel voor het autoverkeer als voor het busverkeer hinder op; auto's moeten om de halterende bussen heen rijden (wat samenvoegen op het kruispuntvlak tot gevolg heeft), en als de terugslag vanaf de volgende kruising (Croeselaan, K59) tot aan de bushalte staat, kan een bus het halteperron niet bereiken en loopt deze vertraging op.

Op basis van bovenstaande is gekozen voor het toepassen van twee rijstroken stad-in in combinatie met een aparte busstrook voor de halte conform de bestaande situatie (2019) ter plaatse. In Figuur 0-7 is dit weergegeven.



Figuur 0-7: : Variant met 2 rijstroken stad-in met haltekom

Parkeergarage Volksbank

In de HB-matrix zat onevenredig veel verkeer op de Croeselaan. Oorzaak hiervan is de locatie van de voedingspunten in het netwerk. Op gebiedsniveau maakt dit geen verschil, echter voor het kruispuntniveau waarop de Vissimsimulatie is gebouwd leidt dit tot onlogische waarden. Er is daarom een handmatige aanpassing uitgevoerd in de matrix, waarbij verkeer is herverdeeld over andere (nabijgelegen) voedingspunten van het netwerk, zodat de verdeling in overeenstemming is gebracht met de praktijk.

Daarnaast zijn de parkeergarages onder de kantoren tussen de Volksbank (bij K59 Croeselaan) en P1 Jaarbeurs (bij K137 Koningsbergerstraat) aan elkaar doorgekoppeld, waarbij aan de zijde van de Volksbank door autoverkeer alleen naar buiten gereden kan worden; hiermee wordt kruispunt K59 Croeselaan iets verlicht, omdat het linksafvak (voor verkeer komende vanaf de Vleutenseweg/Daalsetunnel) niet meer door autoverkeer wordt gebruikt[9].

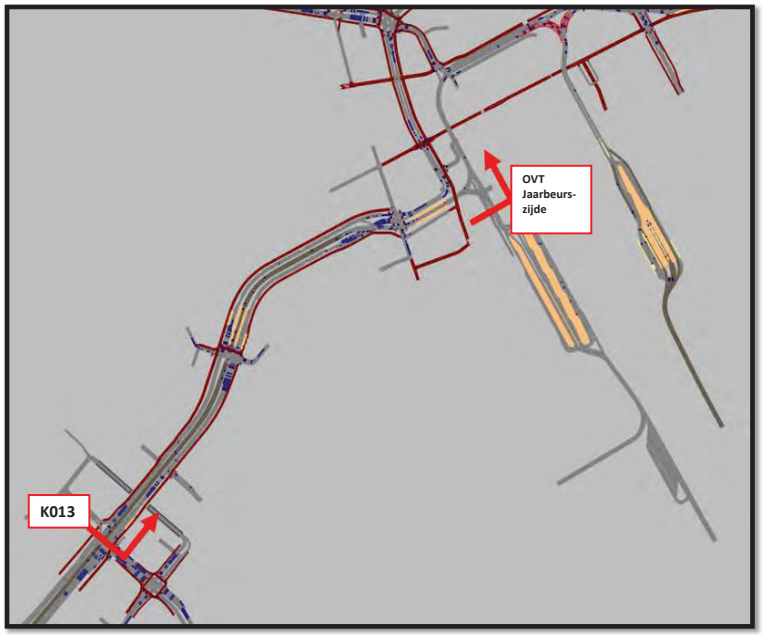
[9] Vrachtverkeer maakt nog wel gebruik van dit linksafvak, aangezien de doorrijhoogte onder de kantoren niet voldoende is voor vrachtauto's. Vrachtverkeer naar de zijde van de Volksbank moet dus gebruik blijven maken van deze toegang.

Bijlage 4

Meetresultaten reistijden bus

K013 = VRI Graadt van Roggeweg - Overste den Oudenlaan

		Tijden in mm:ss	Bus K013 - OVT Jaarbeurszijde	Bus OVT Jaarbeurszijde - K013	Bus Hasebroekstraat - OVT Jaarbeurszijde	Bus OVT Jaarbeurszijde - Hasebroekstraat	Bus Hasebroekstraat - OVT Centrumzijde	Bus OVT centrumzijde - Hasebroekstraat
Referentie Ochtendspits	**21.000 mvt**	Gemiddelde	03:48	03:50	02:06	01:47	02:33	01:53
		85 percentiel	04:29	04:38	02:40	02:07	02:55	02:07
Variant 3 Ochtendspits	**17.000 mvt**	Gemiddelde	06:04	05:06	01:50	02:01	02:24	02:15
		85 percentiel	08:02	06:46	02:16	02:24	02:51	02:41
Variant 3 Ochtendspits	**15.000 mvt**	Gemiddelde	04:58	04:17	01:49	02:02	02:23	02:19
		85 percentiel	06:34	05:25	02:14	02:25	02:40	02:41
Variant 3 Ochtendspits	**Ongelijkvloers Fiets 17.000 mvt**	Gemiddelde	06:00	05:11	01:52	02:00	02:22	02:13
		85 percentiel	07:52	06:48	02:20	02:28	02:51	02:29
Variant 3 Ochtendspits	**Ongelijkvloers Fiets 16.000 mvt**	Gemiddelde	06:10	05:10	01:45	02:04	02:19	02:27
		85 percentiel	07:58	06:50	02:06	02:31	02:44	03:01
Variant 3 Ochtendspits	**Ongelijkvloers Fiets 15.000 mvt**	Gemiddelde	05:04	04:13	01:48	02:01	02:17	02:28
		85 percentiel	06:22	05:25	02:10	02:28	02:40	02:51
Variant 3 Ochtendspits	**Ongelijkvloers Fiets 13.000 mvt**	Gemiddelde	04:11	03:58	01:47	02:00	02:17	02:21
		85 percentiel	05:15	05:01	02:11	02:24	02:39	02:43

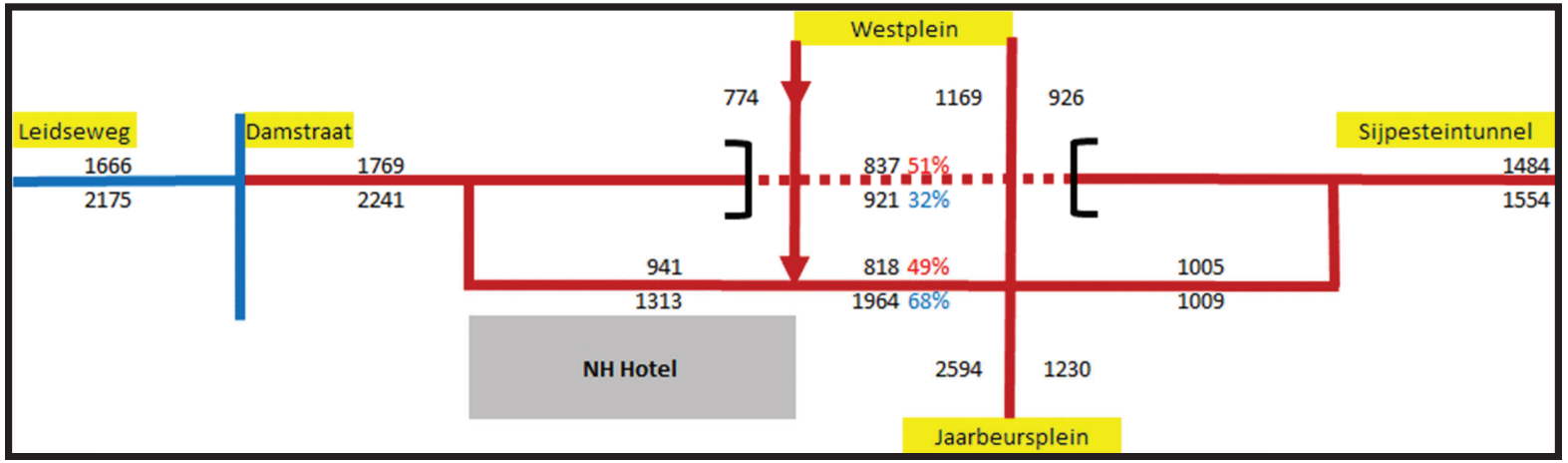


Bijlage 5

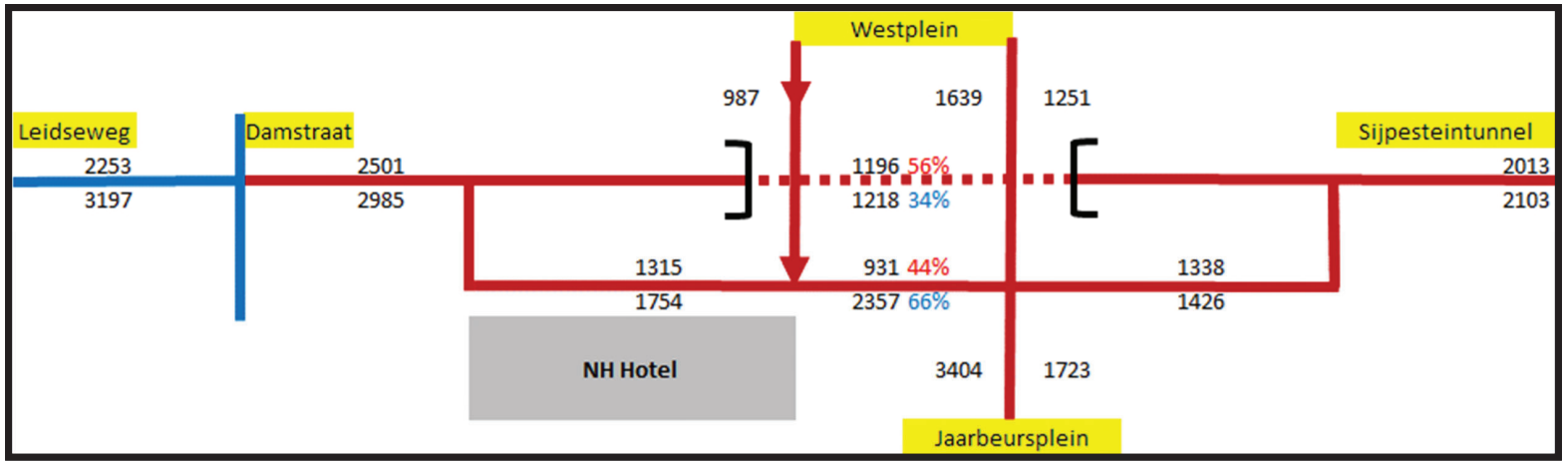
Aantallen fietsers

Ongelijkvloers, fiets 100%, meting 07:00-09:00 uur

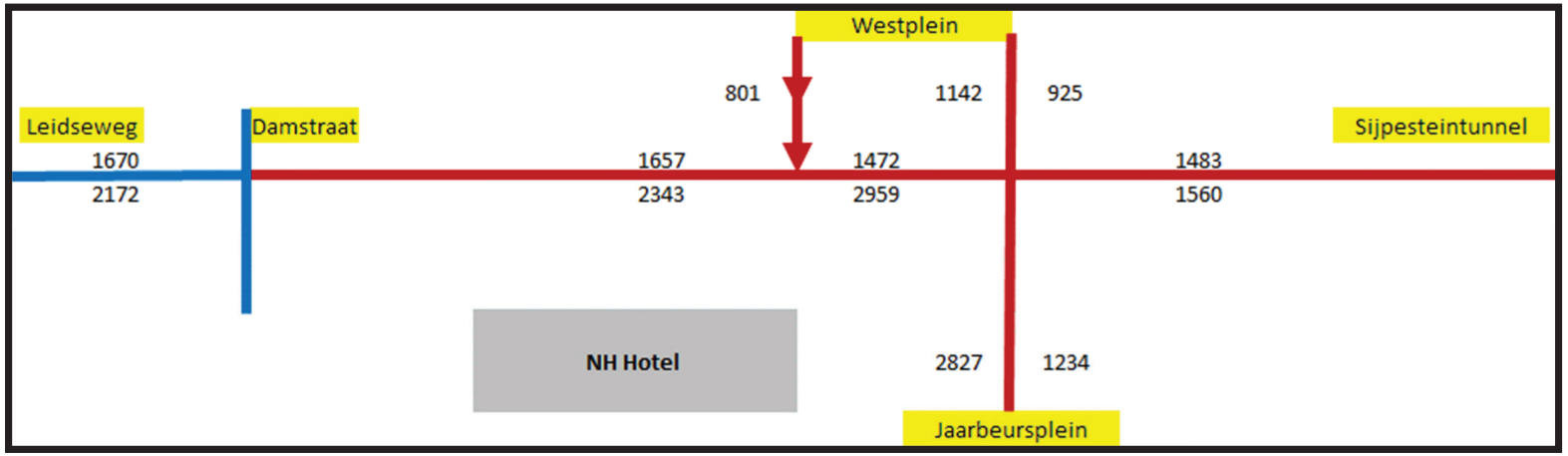
Percentages: Aandeel fietsers door tunnel of over maaiveld, ten opzichte van het totaal aantal overstekende fietsers



Ongelijkvloers, fiets 135%, meting 07:00-09:00 uur

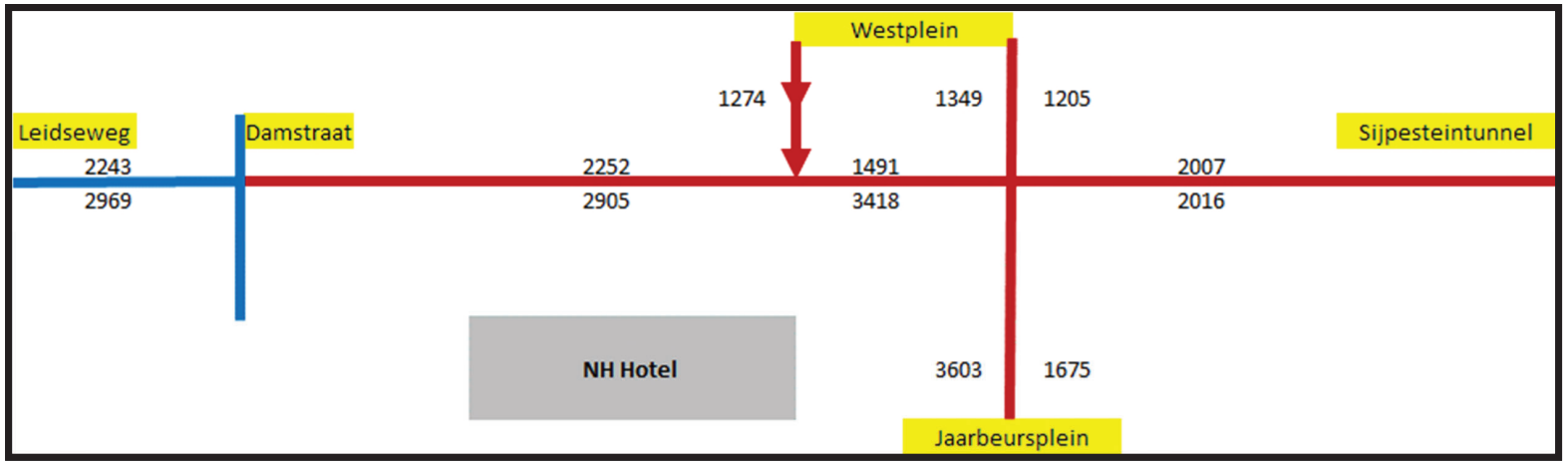


Gelijkvloers, fiets 100%, meting 07:00-09:00 uur



Gelijkvloers, fiets 135%, meting 07:00-09:00 uur

(pas op: uit wachtrijmetingen blijkt dat aan het einde van de meetperiode veel fietsers nog in de file staan, en dus de meetpunten nog niet gepasseerd zijn)

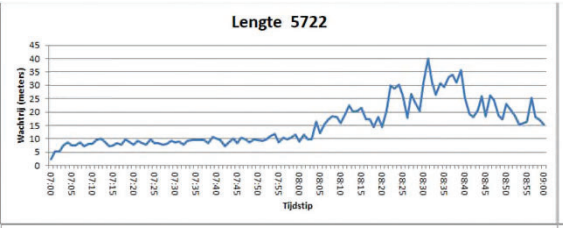


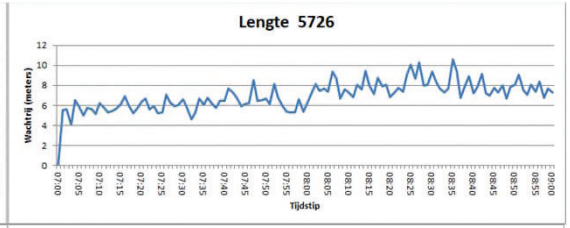
Bijlage 6

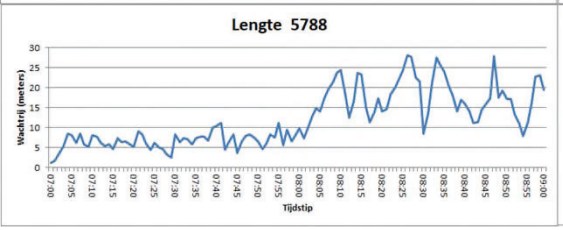
Wachtrijlengtes fiets (in meters)

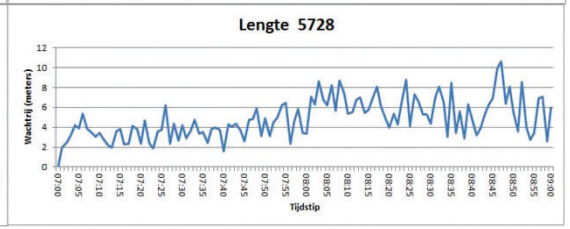
Wachtrij meetpunten, Gelijkvloers

Gelijkvloers, fiets 100%, meting 07:00-09:00 uur

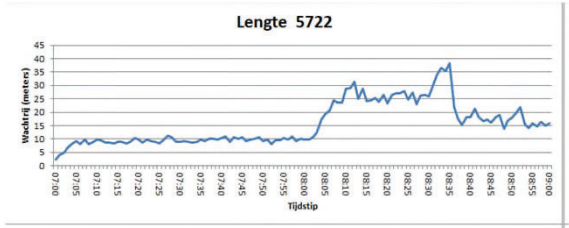


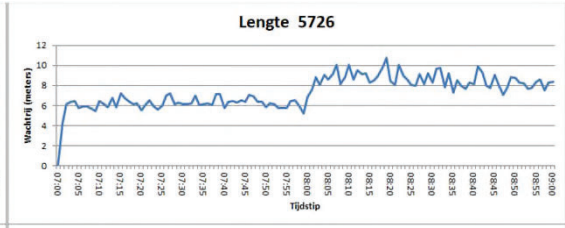


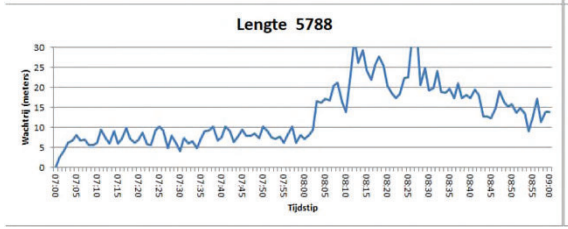


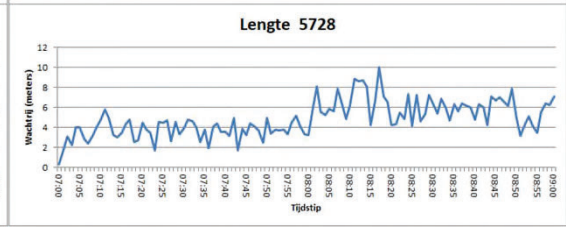


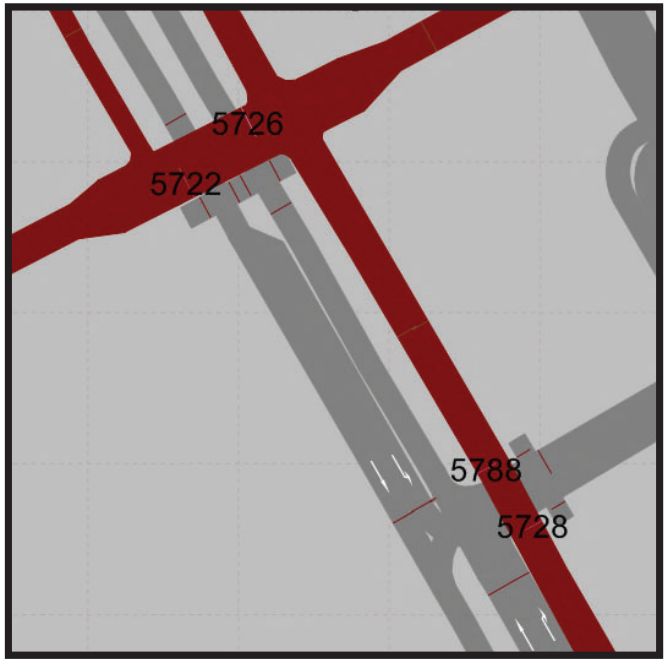
Gelijkvloers, fiets 110%, meting 07:00-09:00 uur





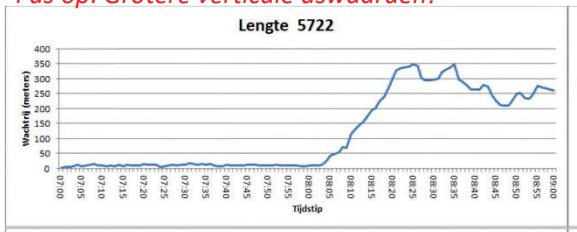


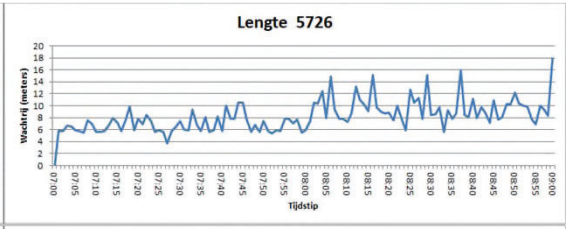


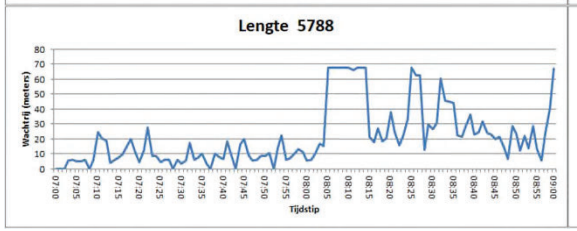


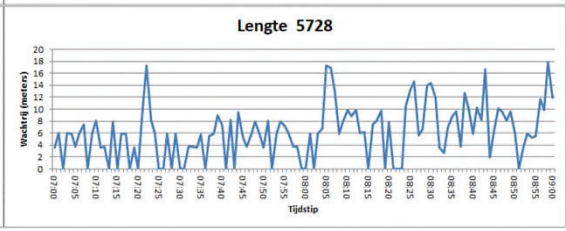
Gelijkvloers, fiets 135%, meting 07:00-09:00 uur

Pas op: Grotere verticale aswaarden!



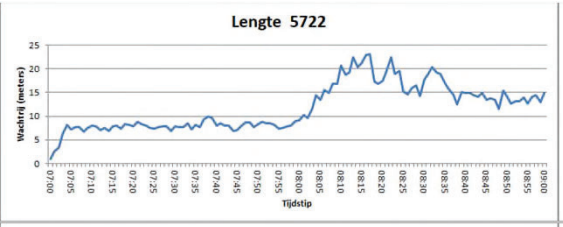


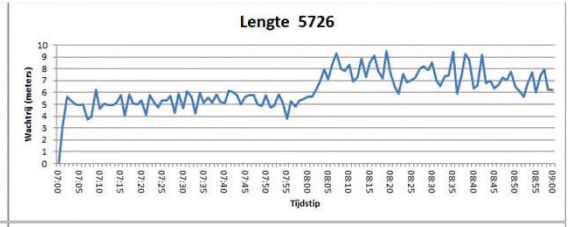


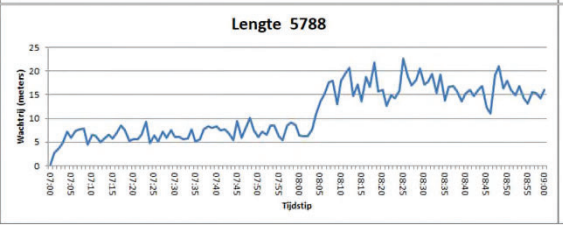


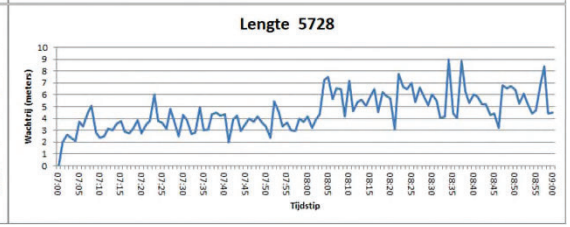
Wachtrij meetpunten, Ongelijkvloers

Ongelijkvloers, fiets 100%, meting 07:00-09:00 uur

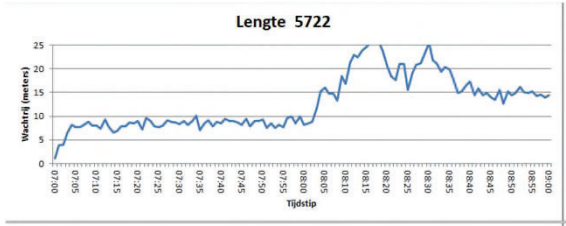


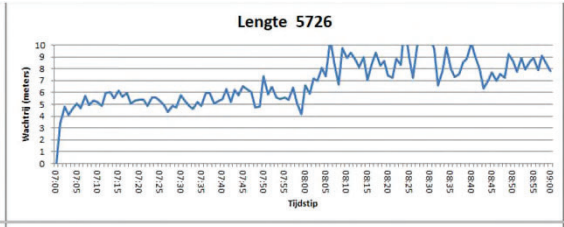


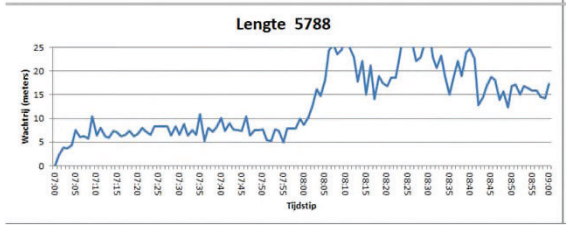


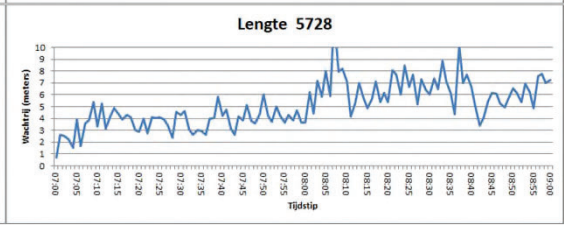


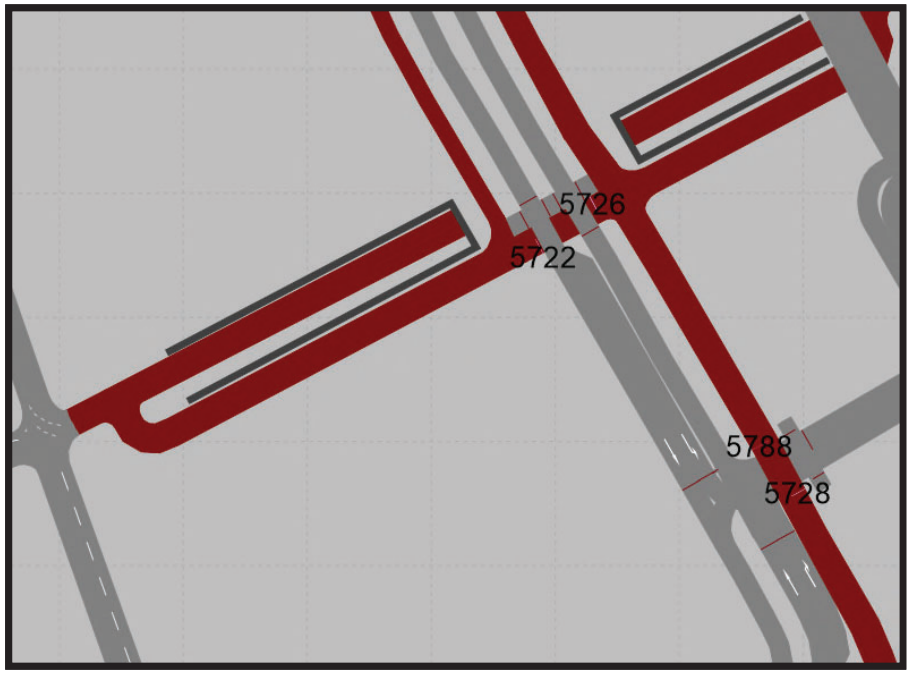
Ongelijkvloers, fiets 110%, meting 07:00-09:00 uur





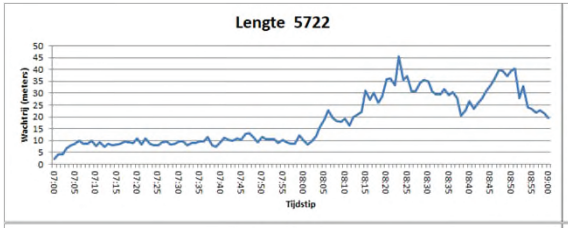


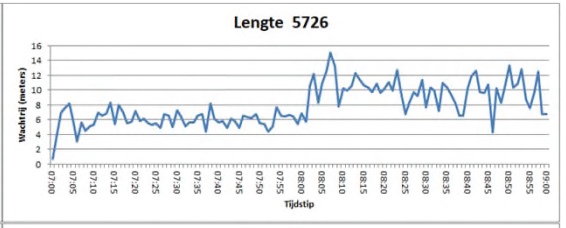


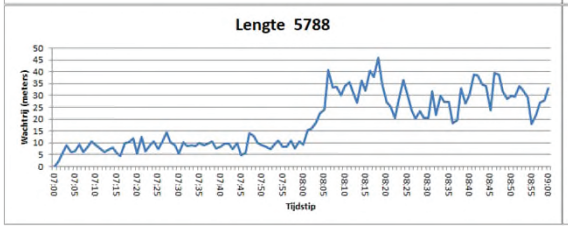


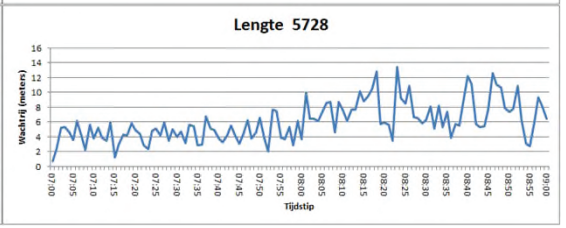
Ongelijkvloers, fiets 135%, meting 07:00-09:00 uur

Pas op: Grotere verticale aswaarden!









	100% fietsverkeer		110% fietsverkeer		135% fietsverkeer	
	Richting Sijpesteijntunnel	Richting Leidseweg	Richting Sijpesteijntunnel	Richting Leidseweg	Richting Sijpesteijntunnel	Richting Leidseweg
Gelijkvloers	40	12	40	12	350	16
Ongelijkvloers	23	9	26	12	45	15

Bijlage 7

Reistijden fiets per meettraject

Trajectmetingen Reistijden	Tijden in minuten : seconden	Fiets Leidseweg - Sijpesteintunnel	Fiets Sijpesteintunnel - Leidseweg	Fiets Leidseweg - Jaarbeursplein	Fiets Jaarbeursplein - Leidseweg	Fiets Jaarbeursplein - Sijpesteintunnel	Fiets Sijpesteintunnel - Jaarbeursplein	Fiets Jaarbeursplein - Westplein	Fiets WestpleinO - Jaarbeursplein	Fiets WestpleinW - Jaarbeursplein
Gelijkvloers, Fiets 100% 15.000 mvt	Gemiddelde	01:40	01:29	01:57	01:43	00:58	01:07	00:52	00:59	01:28
	85 percentiel	02:05	01:52	02:28	02:09	01:04	01:18	00:58	01:10	01:53
Gelijkvloers, Fiets 110% 15.000 mvt	Gemiddelde	01:40	01:29	01:58	01:44	00:59	01:08	00:51	01:01	01:29
	85 percentiel	02:05	01:52	02:30	02:09	01:04	01:19	00:56	01:12	01:55
Gelijkvloers, Fiets 135% 15.000 mvt	Gemiddelde	02:42	01:31	03:03	01:46	00:59	01:14	00:52	01:06	01:41
	85 percentiel	04:47	01:55	05:24	02:11	01:06	01:35	00:59	01:28	02:14
Ongelijkvloers, Fiets 100% 15.000 mvt	Gemiddelde	01:10	01:10	01:49	01:44	00:57	01:06	00:51	00:57	01:24
	85 percentiel	01:15	01:15	02:14	02:08	01:03	01:18	00:57	01:07	01:46
Ongelijkvloers, Fiets 110% 15.000 mvt	Gemiddelde	01:10	01:10	01:58	01:48	00:58	01:09	00:52	00:59	01:29
	85 percentiel	01:16	01:16	02:28	02:15	01:04	01:21	00:59	01:11	01:53
Ongelijkvloers, Fiets 135% 15.000 mvt	Gemiddelde	01:10	01:11	02:08	01:54	00:58	01:13	00:53	01:03	01:32
	85 percentiel	01:16	01:16	02:53	02:23	01:05	01:31	01:01	01:19	01:59
Ongelijkvloers, Fiets 100% 13.000 mvt	Gemiddelde	01:10	01:10	01:43	01:41	00:57	01:06	00:51	00:57	01:21
	85 percentiel	01:15	01:15	02:05	02:04	01:03	01:17	00:56	01:07	01:42
Ongelijkvloers, Fiets 100% 16.000 mvt	Gemiddelde	01:16	01:10	03:00	01:53	00:58	01:05	00:52	00:55	01:38
	85 percentiel	01:17	01:16	04:52	02:20	01:05	01:16	01:00	01:06	02:11

Colofon

Opdrachtgever GEMEENTE UTRECHT
Carla Mesman

Uitgave Movares Nederland B.V.

Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra
Afdeling Planontwikkeling en Bouwprocessen:Mobiliteit en Ruimtelijke Ontwikkeling

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 06 22574005

Ondertekenaar Remco van der Wösten
Adviseur

Projectnummer RM006613

Kenmerk E82-RWÖ-KA-1900192

© 2020, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Bijlage 6a Aanvullende simulaties kruising Sijpesteijnkade en stadsstraat

Adviesnota

Movares
adviseurs & ingenieurs
Kennislijn Omgeving en Processen

Aan	Gemeente Utrecht
Van	Sjoerd Ydema
Telefoon	0622574005
Opsteller	Sjoerd Ydema
Controleur	Remco van der Wösten
Kenmerk	E82-RWÖ-KA-2000516
Projectnummer	RM006613
Onderwerp	Westplein fiets oversteek, aanvullende simulaties
Datum	29 oktober 2020

1. Inleiding

Deze adviesnota is een vervolg op eerdere onderzoeken/simulaties (zie rapportage: “Graadt van Roggenweg/Westplein Variantenstudie doorstroming”; 17 april 2020 van Movares) die zijn uitgevoerd met betrekking tot de gelijkvloerse danwel ongelijkvloerse kruising van het fietsverkeer op de route Leidseweg – Sijpesteijntunnel met het autoverkeer op het Westplein, als onderdeel van project Lombokplein.

In deze adviesnota worden de volgende situaties besproken:

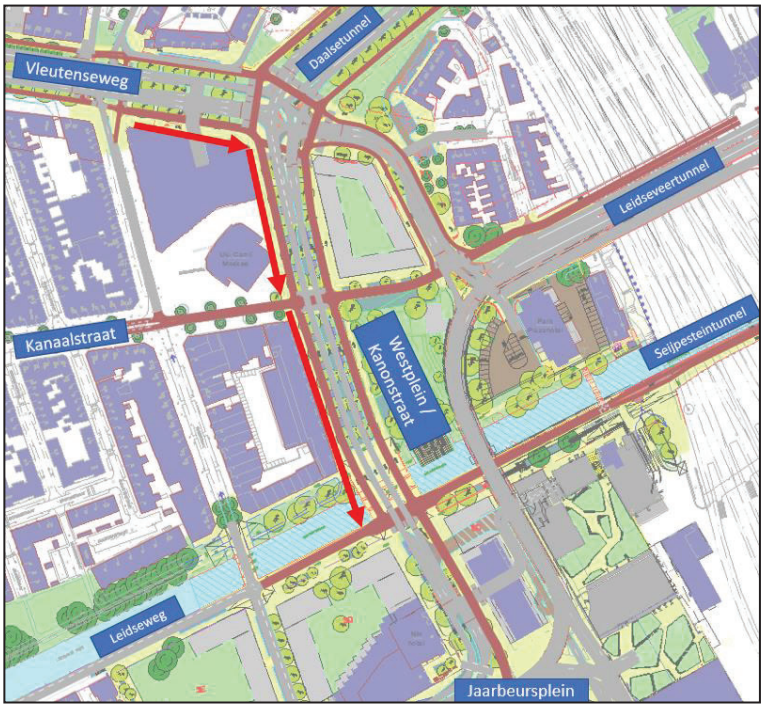
- Simulatie met aanpassing aan fietspad aan de westzijde van de Kanonstraat (tweerichting i.p.v. éénrichting);
- Er is onderzocht of de varianten met een groei van het fietsverkeer van 20% kunnen functioneren (oorspronkelijk is er met 35% groei van het fietsverkeer gerekend).
- Twee nieuwe gelijkvloerse varianten zijn gesimuleerd, naar aanleiding van de inspraak op het concept Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp Lombokplein.

Tweerichting fietspad

In de eerdere simulaties is het fietspad parallel aan het autoverkeer tussen het kruispunt Westplein/Kanonstraat-Vleutenseweg-Daalsetunnel en de fietsoversteek ter hoogte van de Leidseweg (betreffende het fietspad aan de westzijde van de Kanonstraat) uitgevoerd als éénrichting fietspad in zuidelijke richting. De aanpassing betreft het geschikt maken van dit fietspad voor tweerichting fietsverkeer, zoals opgenomen in het Functioneel Ontwerp. Simulaties zijn uitgevoerd voor zowel de variant met gelijkvloerse kruising als de variant met ongelijkvloerse kruising.

In de onderstaande figuur is deze situatie weergegeven; het fietspad aangegeven met de rode pijlen is in eerdere verkeerssimulaties een éénrichting fietspad naar het zuiden, en in de nieuwe simulaties is hier een tweerichting fietspad van gemaakt.

Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367



Figuur 1: Situatie verkeersnetwerk. De rode pijlen geven het tracé van het fietspad aan wat in deze adviesnota een tweerichting fietspad is geworden.

2. Simulatie oorspronkelijke gelijk- en ongelijkvloerse varianten met 2 richtingen fietspad langs Kanonstraat met 35% en 20% fietsgroei

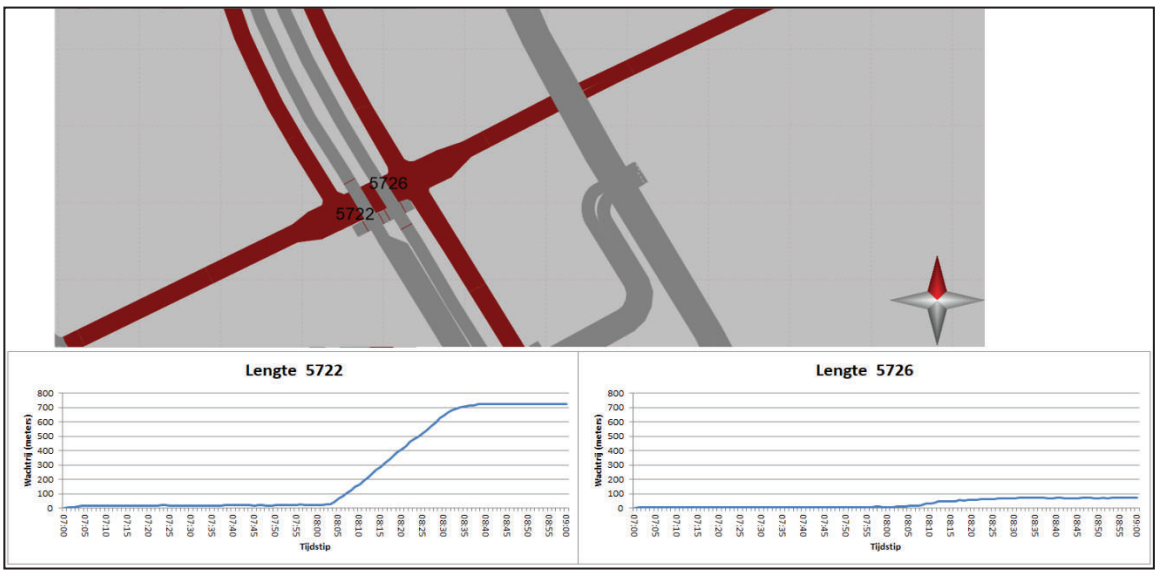
In dit hoofdstuk worden de eerdere simulaties geüpdatet met het tweerichting fietspad (in plaats van éénrichting), en de effecten besproken.
In de simulaties zijn wachtrijmetingen gedaan, aangezien de opbouw van wachtrijen een goed beeld geeft van de te verwachten verkeerssituaties bij de verschillende varianten.

Gelijkvloerse variant

In de gelijkvloerse variant is in het drukkere tweede uur[1] (periode 08.00 – 09.00 uur) sprake van een cumulatieve opbouw van wachtrijen; de capaciteit van de kruising schiet tekort, waardoor er na elke groenfase van de kruising weer extra fietsers blijven staan, die de kruising niet hebben kunnen passeren. Dit levert een cumulatief effect op, die gedurende de tijd steeds langere wachtrijen oplevert. In de grafieken is een piek te zien van net boven 700 meter voor meetpunt 5722; dit betreft de rand van het simulatienetwerk, ter hoogte van het Muntgebouw. Aangezien fietsers verder dan dit niet gesimuleerd worden, en de grafiek hier dan ook overgaat in een horizontale lijn, kan aangenomen worden dat de groei van de wachtrij zich in werkelijkheid verder doorzet.

[1] De simulatieperiode betreft de ochtendspits van 07.00- 09.00 uur. Uit tellingen is duidelijk te zien dat het tweede uur (van 08.00 – 09.00 uur) drukker is.

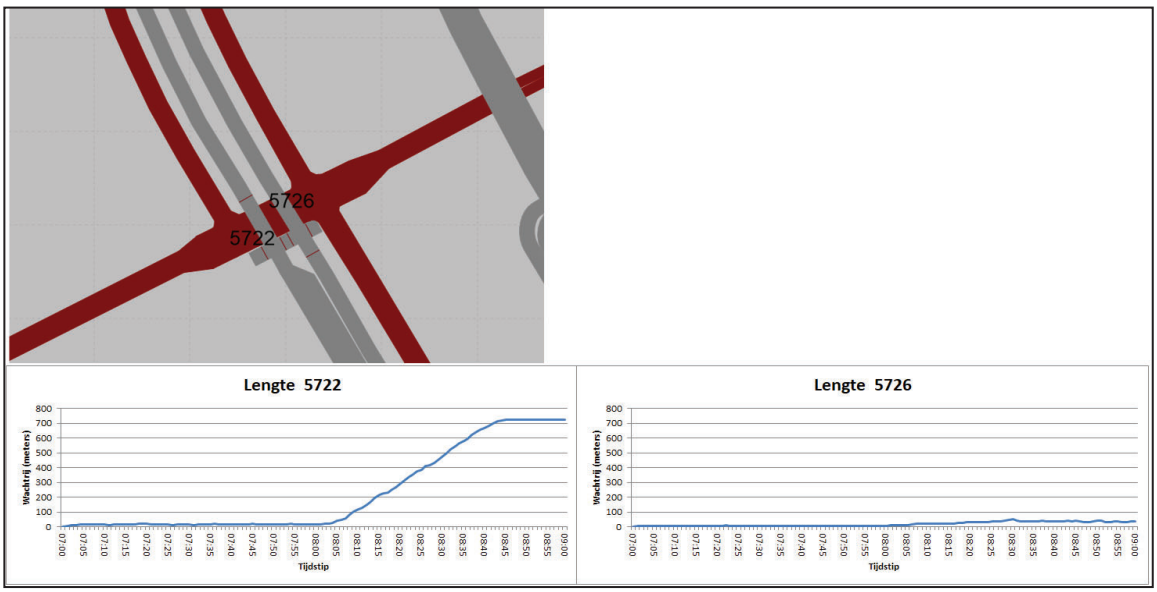
Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367



Figuur 2: Simulatie gelijkvloerse variant, fietsverkeer +35%, nieuwe simulatie met tweerichting fietspad (gemiddelde wachtrijlengtes in meters)

Om te zien of het toepassen van deze gelijkvloerse oplossing hier op kortere termijn (dus met een lagere groei in het fietsverkeer) wel realistisch is, is er tevens een simulatie uitgevoerd met +20% fietsverkeer.

De grafiek hieronder laat het resultaat uit die simulatie zien; deze is bijna identiek, met als verschil dat het bereiken van dezelfde wachtrijlengte (tot aan het Muntgebouw op ongeveer 700 meter afstand) ongeveer zeven minuten later plaatsvindt.



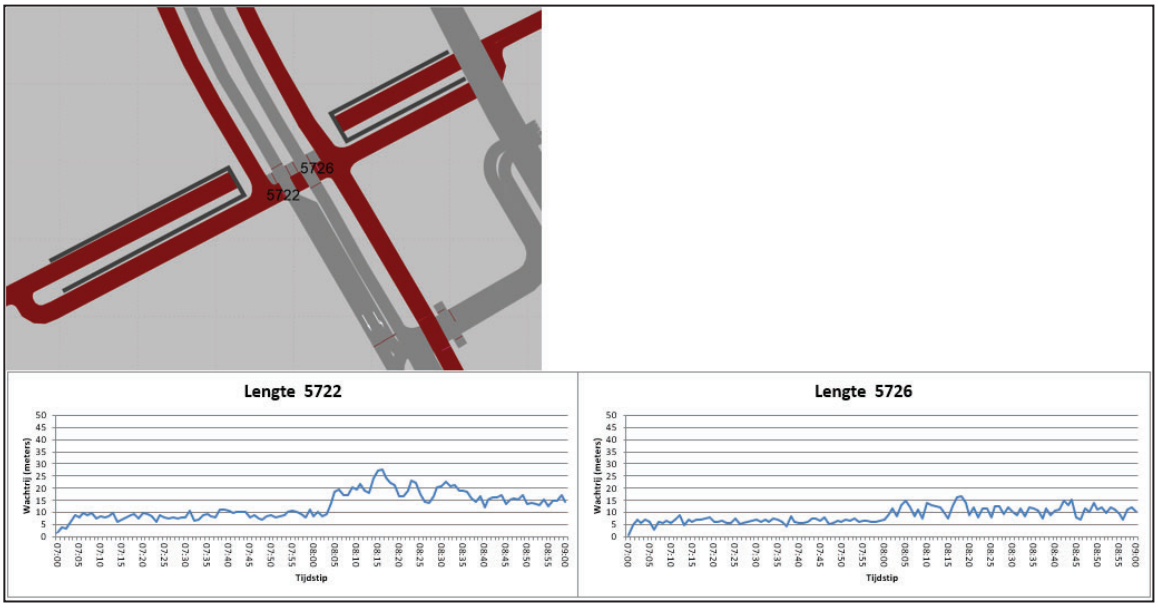
Figuur 3: Simulatie gelijkvloerse variant, fietsverkeer +20%, nieuwe simulatie met tweerichting fietspad (gemiddelde wachtrijlengtes in meters)

Ongelijkvloerse variant

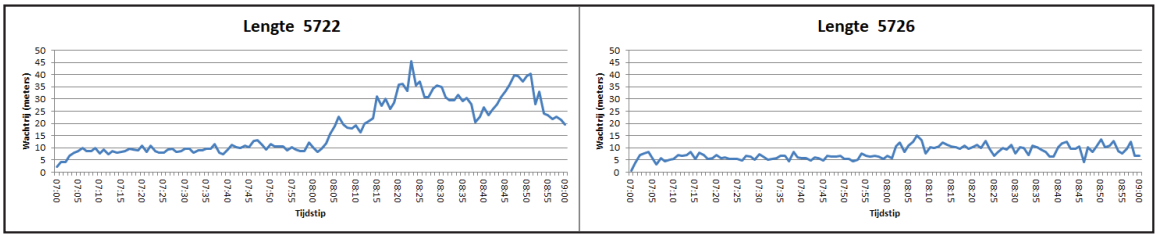
In de ongelijkvloerse variant is er geen conflict tussen het autoverkeer en het rechtdoor gaande fietsverkeer en zijn tevens de conflicten tussen het fietsverkeer onderling een stuk minder (omdat deze ook deels ongelijkvloers zijn ten opzichte van elkaar, en waar deze wel gelijkvloers zijn, is dit verdeeld over verschillende verder uit elkaar gelegen conflictpunten).

Het is in deze situatie dan ook beter mogelijk om het effect te zien tussen de eerdere simulatie met het éénrichting fietspad en de nieuwe simulatie met tweerichting fietspad[2]. Bij het vergelijken van de onderstaande grafieken wordt dit effect zichtbaar.

[2] Betreffende het traject weergegeven met de rode pijlen in Figuur 1 in de inleiding.



Figuur 4: Simulatie ongelijkvloerse variant, fietsverkeer +35%, nieuwe simulatie met tweerichting fietspad (gemiddelde wachtrijlengtes in meters)



Figuur 5: Simulatie ongelijkvloerse variant, fietsverkeer +35%, oorspronkelijke simulatie met éénrichting fietspad (gemiddelde wachtrijlengtes in meters)

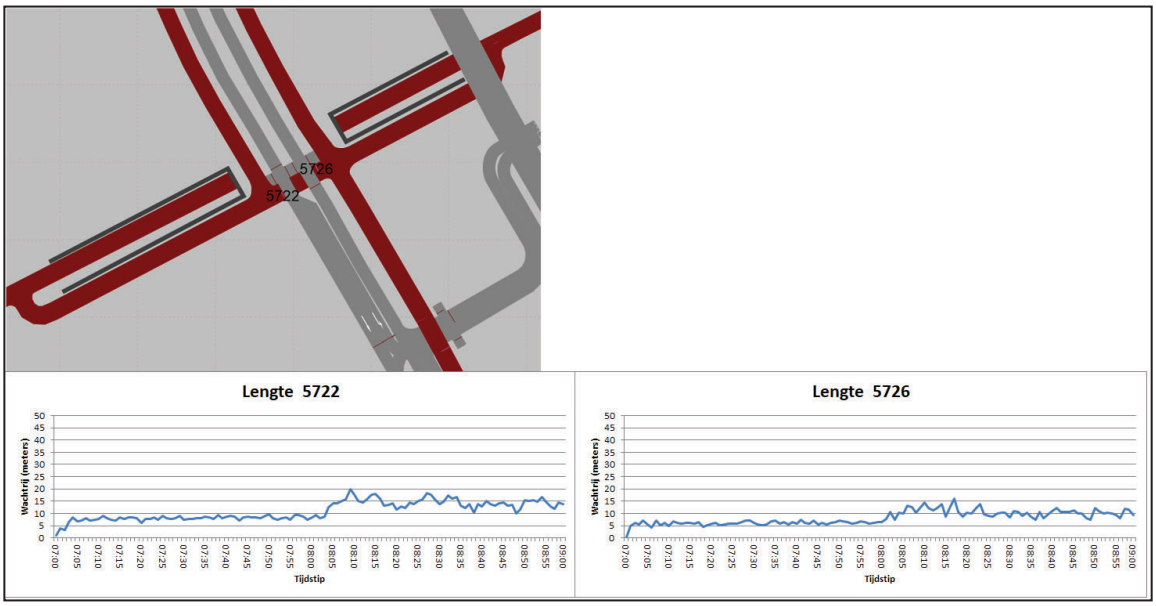
De onderste grafieken komen uit de oorspronkelijke simulatie, met het éénrichting fietspad. Hierin is vooral op meetpunt 5722 (aan de Leidseweg zijde) een groot verschil te zien; in de nieuwe simulatie (bovenste grafiek) zijn de wachtrijlengtes duidelijk korter.

De reden hiervoor is een gelijkmatiger verdeling van fietsverkeer; fietsers vanaf de Leidseweg kunnen nu afslaan in de richting Vleutenseweg/Daalsetunnel zonder dat zij hiervoor eerst gelijkvloers de weg hoeven over te steken. Minder overstekende fietsers leidt dan ook tot kortere wachtrijlengtes; deze nemen af van gemiddeld rond de 30-40 meter (oude simulatie met éénrichting fietspad) naar gemiddeld 15-25 meter (nieuwe simulatie met tweerichting fietspad).

Hieruit volgt dan ook de conclusie dat het aanpassen van het betreffende fietspad naar tweerichting verkeer in deze situatie dus een positief effect heeft.

Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367

Aangezien bij de gelijkvloerse variant tevens een tussenscenario is doorgerekend, met +20% fietsverkeer in plaats van +35% fietsverkeer, is dit in de ongelijkvloerse variant ook gedaan. De wachtrijmetingen zijn weergeven in de onderstaande grafieken. Deze laten een vergelijkbaar beeld zien met het +35% fiets scenario, echter met wachtrijen die in het drukste uur gemiddeld rond de 15 meter liggen in plaats van rond de 20 meter.



Figuur 6: Simulatie ongelijkvloerse variant, fietsverkeer +20%, nieuwe simulatie met tweerichting fietspad (gemiddelde wachtrijlengtes in meters)

Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367

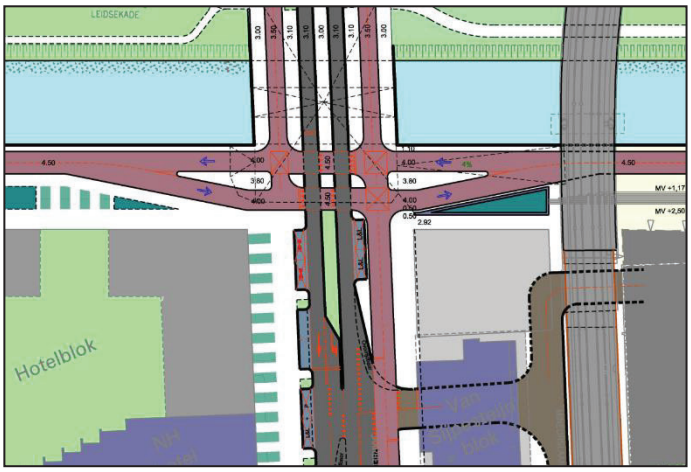
3. Simulatie twee nieuwe varianten gelijkvloers met 35% fietsgroei.

Naar aanleiding van een inspraakreactie zijn twee nieuwe gelijkvloerse varianten onderzocht middels Vissim verkeerssimulaties (bij 35% fietsgroei):

1. Fietsoversteek met gescheiden rijrichting;
2. Fietsoversteek met gescheiden doelbestemming.

Omschrijving varianten

De eerste variant is “Fietsoversteek met gescheiden rijrichting”. In deze variant zijn er twee éénrichting fietsoversteken (4,5m breed) naast elkaar.



Figuur 7: Nieuwe gelijkvloerse variant 1: "Fietsoversteek met gescheiden rijrichting"

De tweede variant “Fietsoversteek met gescheiden doelbestemming” betreft tevens twee fietsoversteken naast elkaar (tevens beiden 4,5m breed), maar in deze variant zijn het tweerichting oversteken; De noordelijke oversteek is bedoeld voor doorgaand fietsverkeer Leidseweg - Sijpesteijntunnel, de zuidelijke oversteek is bedoeld voor fietsverkeer Leidseweg – Jaarbeursplein (van/naar de richting stations fietsenstalling Jaarbeurszijde).



Figuur 8: Nieuwe gelijkvloerse variant 2: "Fietsoversteek met gescheiden doelbestemming"

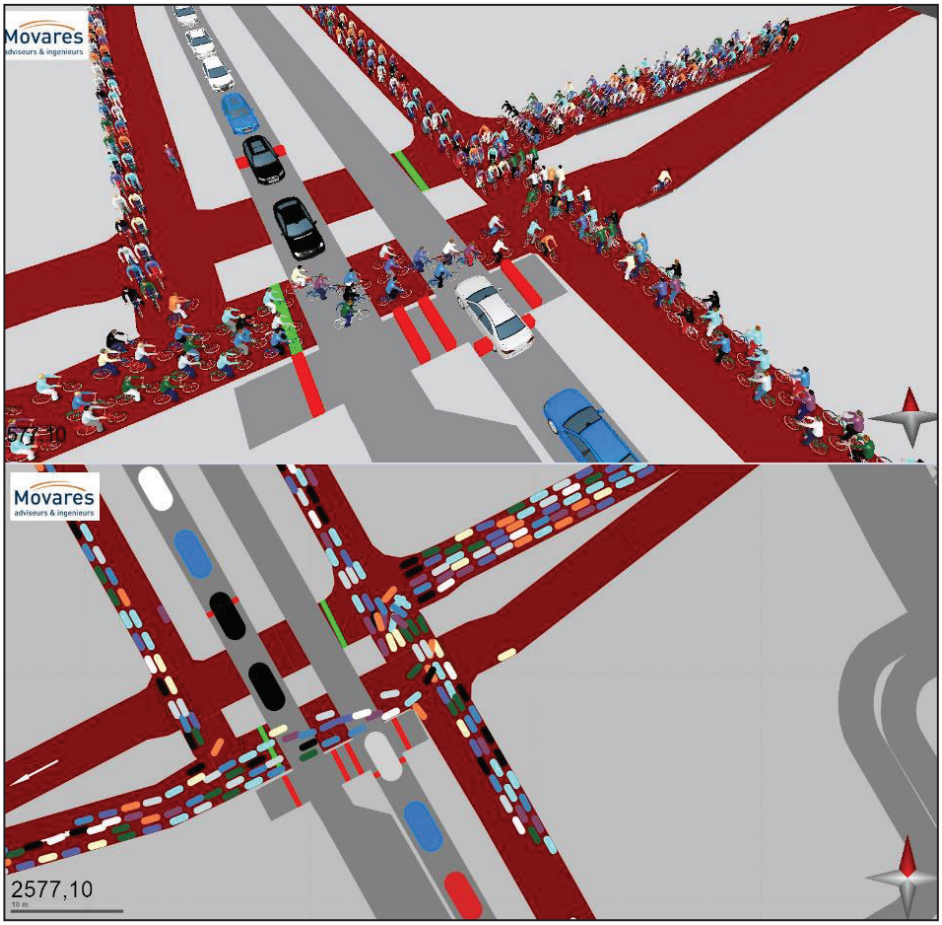
Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367

Simulatie gelijkvloerse variant 1

Bij het simuleren van de nieuwe gelijkvloerse variant 1 ("Fietsoversteek met gescheiden rijrichting") bleek dat deze variant niet goed gesimuleerd kan worden in Vissim; aan de oostzijde van de oversteek over de weg liggen in deze variant twee fietskruisingen onderling vlak naast elkaar. Deze kruisingen kennen hoge fiets-aantallen die elkaar niet alleen recht kruisen, maar ook veel uitwisseling kennen.

Er zijn in de simulatie meerdere samenstellingen van voorrangsregels geprobeerd (voorrang noord-zuid / voorrang oost-west / voorrang van rechts / voorrang voor fietsers die wegrijden van het kruispunt boven aankomende fietsers), maar geen van allen leverde een werkbare situatie op; in alle gevallen zijn de simulaties vastgelopen in een “gridlock” situatie[3].

Hierdoor is het niet mogelijk om in deze variant metingen te verrichten in de simulaties.



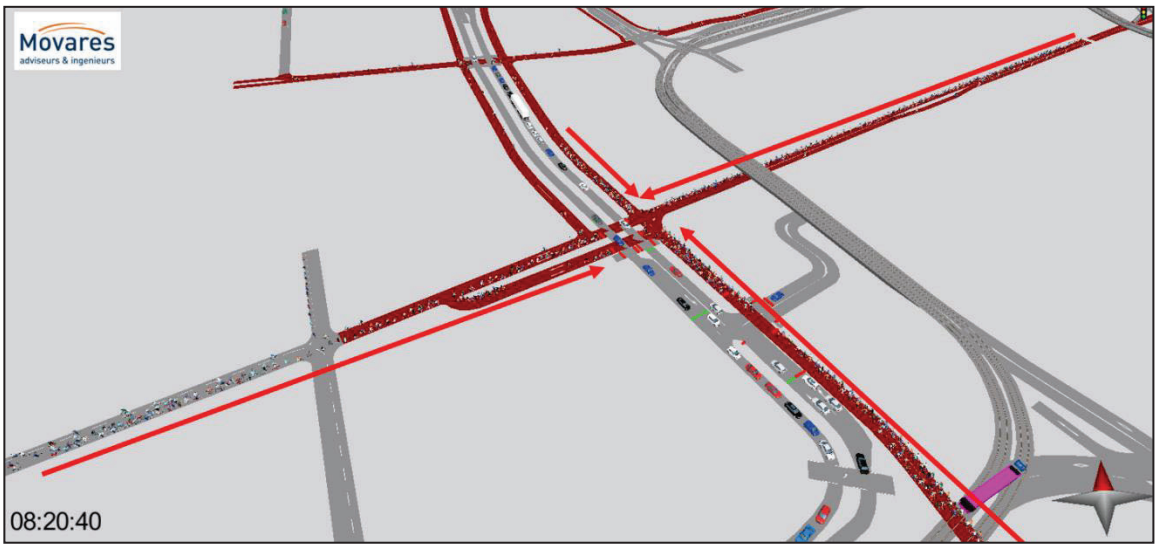
Figuur 9: Nieuwe gelijkvloerse variant 1; modeltechnische gridlock fietsverkeer

[3] Gridlock situatie: situatie waarin voertuigen vast komen te staan, omdat iedereen op elkaar staat te wachten. Indien deze situatie zich in een simulatiemodel voordoet, is hier geen herstel uit mogelijk (voertuigen in de simulatieomgeving gaan dan niet proberen om creatief toch om elkaar heen te komen).

Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367

Simulatie gelijkvloerse variant 2

Bij het simuleren van de nieuwe gelijkvloerse variant 2 (“Fietsoversteek met gescheiden doelbestemming”), met +35% fietsverkeer, werden in de simulaties grote wachtrijen geconstateerd; vrij vroeg in de simulatie al vanuit de Sijpesteijntunnel, en bij het begin van het drukste uur (08.00 – 09.00) snel aangroeiend naar alle kanten. Dit aangezien de afwikkeling capaciteit op het kruispunt zelf (bestaande uit een combinatie van kruising van fiets met fiets en kruising fiets met auto) niet voldoende is om de verschillende zware verkeersstromen te verwerken, waardoor cumulatieve effecten ontstaan (naarmate de tijd verstrijkt worden de wachtrijen steeds langer, omdat de aanvoer van fietsen hoger is dan wat er verwerkt kan worden).



Figuur 10: Nieuwe gelijkvloerse variant 2, fietsverkeer +35% ten opzichte van de tellingen uit 2019.

Aangezien in alle simulatieruns die zijn uitgevoerd van deze variant dezelfde fietsfiles bleven ontstaan, zijn hier verder geen metingen uitgevoerd.

4. Simulatie van nieuwe gelijkvloerse variant 2 met 20% groei fiets.

In hoofdstuk 3 zijn de resultaten toegelicht van de simulatie van de twee nieuwe gelijkvloerse varianten met 35% groei van het fietsverkeer.
In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de simulatie resultaten met 20% groei van het fietsverkeer in de nieuwe gelijkvloerse variant 2.

Voor variant 1 is deze simulatie met 20% groei van het fietsverkeer niet uitgevoerd, gezien deze variant bij 35% fietsgroei slechter doorstroomt dan variant 2 en er geen aanleiding is om te veronderstellen dat dit bij 20% fietsgroei anders zal zijn.

De simulaties met +20% fietsverkeer functioneren beter, echter voornamelijk in de zin dat de effecten die we bij +35% fietsverkeer hebben gezien nu pas op een later moment optreden. De

Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367

onderstaande screenshot uit de +20% simulatie is in de (simulatie)tijd bijna een kwartier later genomen dan in de +35% simulatie. Hierin zien we hetzelfde gebeuren qua wachtrijen aan de Sijpesteijntunnel zijde, maar op de andere toeleidende fietspaden is het nog relatief rustig (alhoewel de wachtrijen daar ook duidelijk aan het aangroeien zijn).

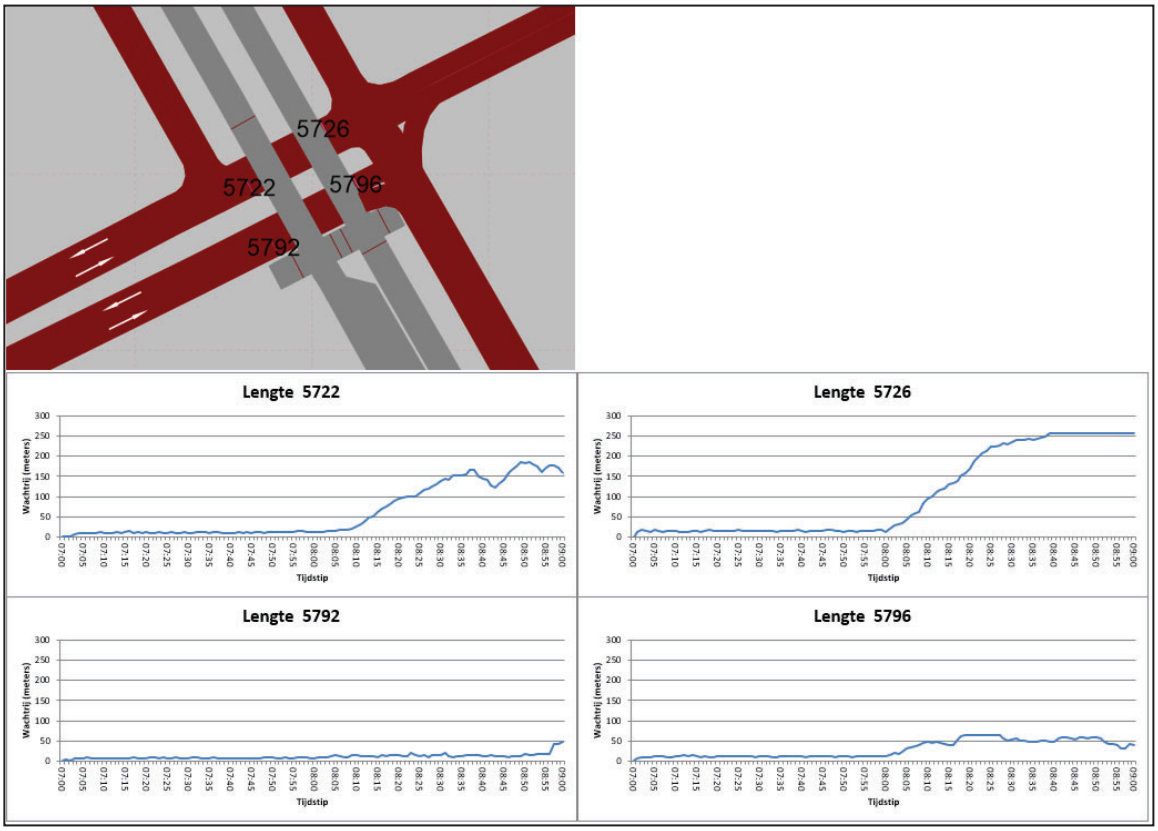


Figuur 11: Nieuwe gelijkvloerse variant 2, fietsverkeer +20% ten opzichte van de tellingen uit 2019.

In de onderstaande grafieken zijn de gemiddelde wachtrijlengtes (in meters) weergeven die gemeten zijn in de simulaties (met fiets intensiteit +20%).

In het eerste uur (07.00 – 08.00) liggen de wachtrijen voor alle vier de meetpunten rond de 10-15 meter.
In het tweede (drukkere) uur (08.00 – 09.00) nemen de wachtrijlengtes, vooral voor het doorgaande fietsverkeer Leidseweg – Sijpesteijntunnel cumulatief toe, met vanuit de Sijpesteijntunnel een maximaal gemeten lengte van 257 meter. Aangezien dit tot aan de grens is van het gesimuleerde netwerk en meer fietsers in het simulatienetwerk fysiek niet achteraan de rij kunnen aansluiten, kan hier worden gesteld dat de werkelijke wachtrij nog langer is (denk hierbij aan een doorzetting van de stijgende lijn in de grafiek, vanaf het punt waar de grafiek nu een horizontale lijn laat zien).

Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367



Figuur 12: Nieuwe gelijkvloerse variant 2, fietsverkeer +20% (gemiddelde wachtrijlengtes in meters)

Uit de opgenomen filmpjes van de simulatie blijkt dat een belangrijke oorzaak van de slechte afwikkeling van het fietsverkeer de combinatie van de fiets-fiets en fiets-auto kruisingen is; zelfs als het verkeerslicht voor fietsers (om de autoweg over te steken) op groen staat, is de doorstroming van fietsverkeer erg slecht, door de direct aan het verkeerslicht aangrenzende onderlinge fietskruisingen, die ook vanuit meerdere richtingen zware fietsstromen kennen.

Er kan worden geconcludeerd dat deze variant zowel bij +35% als bij +20% fietsverkeer (ten opzichte van de fietstellingen van 2019) niet goed functioneert.

Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367

5. Conclusies

Uit de uitgevoerde simulaties kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Gelijkvloerse variant met tweerichting fietspad langs westzijde Kanonstraat (35% en 20% groei fietsverkeer): Wachtrijen bouwen in het drukste uur op tot aan de rand van het netwerk (ongeveer 720m voor het meetpunt). Dit effect treedt zowel op in het +35% fietsverkeer scenario als in het +20% fietsverkeer scenario (ten opzichte van de tellingen uit 2019). Aangezien het op dit moment in de simulatie niet meer fysiek mogelijk is om meer fietsen in het netwerk te plaatsen, kan worden gesteld dat de aangroei van de wachtrijlengte in de praktijk blijft doorgaan en de werkelijke uiteindelijke wachtrijlengte dus nog langer is.
Deze variant kan de aangeboden verkeersdruk niet aan en is dus niet praktisch haalbaar.

Ongelijkvloerse variant met tweerichting fietspad langs westzijde Kanonstraat (35% en 20% groei fietsverkeer): Deze variant functioneert goed. Het tweerichting fietspad heeft ten opzichte van de simulatie met een éénrichting fietspad een positief effect op de wachtrijlengtes die bij de gelijkvloerse oversteekplaats worden gemeten (deze worden korter).

Nieuwe gelijkvloerse variant 1 ("Fietsoversteek met gescheiden rijrichting"): Levert in simulaties met 35% groei van fietsverkeer een gridlock situatie op in het model, als gevolg van de twee naast elkaar liggende (ongeregelde) fiets-fiets kruispunten, aangrenzend aan de twee éénrichting (met VRI geregelde) fiets-auto kruisingen. Door de grote hoeveelheden fietsers die hier zowel elkaar kruisen als een afslaande beweging maken, is deze kruising niet goed te simuleren; in elke simulatie komt het fietsverkeer volledig tot stilstand[4].

Nieuwe gelijkvloerse variant 2 (“Fietsoversteek met gescheiden doelbestemming”): Er kan worden geconcludeerd dat deze variant zowel bij +35% als bij +20% fietsverkeer (ten opzichte van de fietstellingen van 2019) niet goed functioneert. In het +35% fietsverkeer scenario ontstaat er weer een cumulatieve wachtrij die tijdens het simuleren eenzelfde beeld geeft als in de eerdere gelijkvloerse scenario’s. In het +20% fietsverkeer scenario gaat het beter, maar ontstaan er nog wel wachtrijen die de Sijpesteijntunnel vol zetten, en tot 200 meter wachtrijen aan de zijde van de Leidseweg.

Deze variant laat een betere afwikkeling zien dan de oorspronkelijke gelijkvloerse variant, maar het effect is niet voldoende om het probleem op te lossen.

[4] Er is geen simulatie uitgevoerd met 20% fietsgroei, gezien de resultaten van variant 2.

Bijlage 7 Voor- en nadelen varianten kruising Van Sijpesteijnkade en stadsstraat

Uitwerking M 2017/244 Ja! Nu echt vooruit op de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade

Versie 21 april 2020

Inleiding

Dit rapport hoort als bijlage bij het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein (PvE/FO) d.d. april 2020. In dit rapport worden de voor- en nadelen inzichtelijk gemaakt van twee varianten voor het kruispunt van de Verlengde Van Sijpesteijnkade met de stadsstraat (Verlengde Kanonstraat) zoals omschreven in paragraaf 8.2 Plantoelichting plandeel Leidse Rijn van het PvE/FO. In de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (vastgesteld door de gemeenteraad op 7 december 2017) is een gelijkvloerse oplossing voorzien voor deze kruising. In de motie M2017/244 Ja! Nu echt vooruit op de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade wordt gevraagd om de voor- en nadelen inzichtelijk te maken van een gelijk- en ongelijkvloerse variant en in het PvE/FO beiden varianten uit te werken.

In 2018 is samen met de stakeholders (wijkraad West, Ontwikkelgroep Lombok Centraal, de Fietsersbond, Klépierre, Centrum Management Utrecht, de eigenaar van het NH Hotel) een rapport met de voor- en nadelen opgesteld. Na het opstellen van deze rapportage medio 2018 is het PvE/FO opgesteld, waarin beide oplossingen op hetzelfde niveau zijn uitgewerkt. Tijdens dit proces zijn nieuwe inzichten ontstaan over onder andere de inpassingsmogelijkheden van de kruising, de consequenties voor de doorstroming van auto's, het gebruik van de fietsroute in het netwerk, etc. Deze nieuwe inzichten zijn verwerkt in voorliggend rapport. Het rapport van 24 mei 2018 komt hiermee te vervallen. Voorliggend rapport is gedeeld met de stakeholders en eindigt met een beknopt overzicht van de belangen van de stakeholders.

De twee varianten zijn beoordeeld op basis van de volgende criteria:

- Doorstroming: fietsverkeer
- Oversteekbaarheid en ruimte voor voetganger
- Doorstroming: Auto
- Veiligheid
- Ruimtelijke kwaliteit
- Financieel

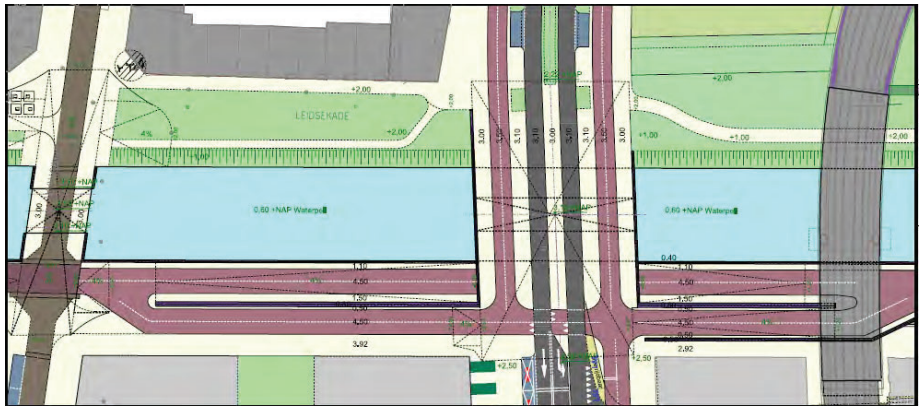
Verkeerssimulaties

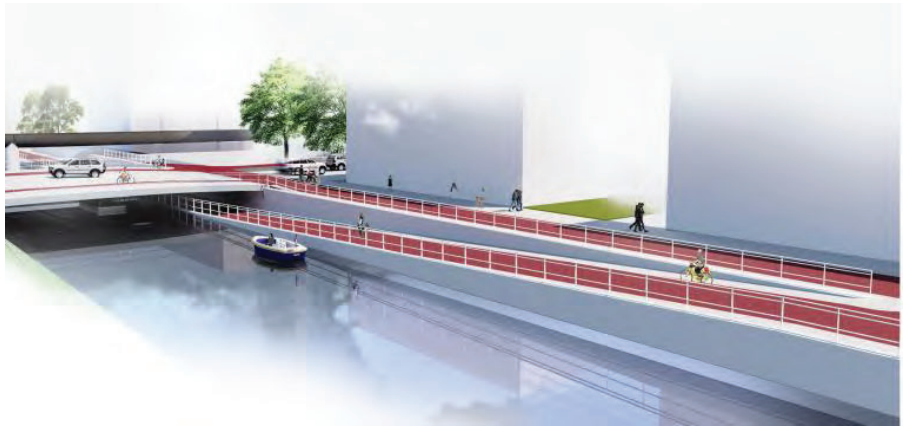
Om de voor- en nadelen van de twee varianten voor auto- en fietsdoorstroming inzichtelijk te maken, zijn verkeerssimulaties uitgevoerd. De simulaties zijn uitgevoerd met 15.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op de route Graadt van Roggenweg – Westplein.
Voor de fietsoversteek Leidseweg-Van Sijpesteijnkade is een aantal scenario's gesimuleerd:

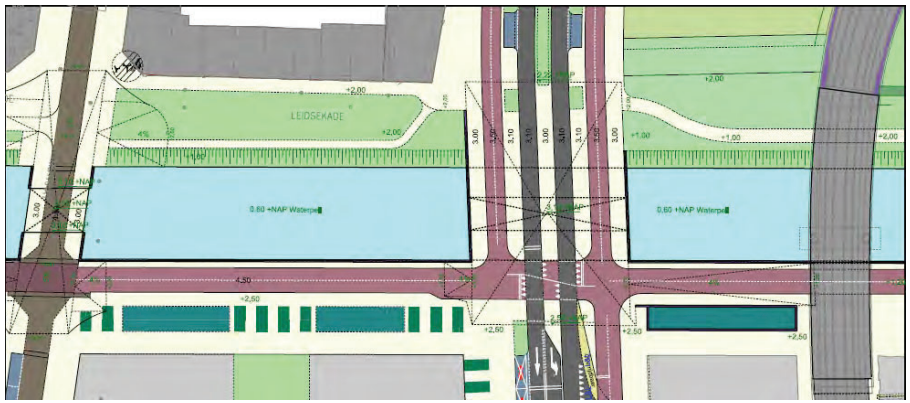
- het huidige aantal fietsers;
- 10% extra fietsverkeer (als gevoeligheidsanalyse);
- 35% extra fietsverkeer in de periode tot 2030. Deze groei is gebaseerd op de fietsverkeerprognoses uit het vigerende VRU 3.4 verkeersmodel. Berekend is de groei van het fietsverkeer, gesommeerd voor de Van Sijpesteijntunnel en de Leidseveertunnel.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor de ochtendspits. Uit de tellingen is gebleken dat dit het drukste moment van de dag is wat fietsers betreft.
De doorstroming van de fiets is voor beide varianten lokaal en op netwerkniveau gesimuleerd, tussen Muntkade en Neude v.v.

Ongelijkvloerse- en gelijkvloerse varianten.









Boven: ongelijkvloerse variant (plattegrond en 3D visualisatie)

Onder: gelijkvloerse variant (plattegrond en 3D visualisatie)

Doorstroming: fietsverkeer

Gelijkvloerse kruising	Ongelijkvloerse kruising[1]
Lokaal	*Lokaal*
	+ De ongelijkvloerse variant is op het gebied van fietscomfort voor de doorgaande[2] fietser gunstiger, er is geen wachttijd. Alleen bestemmings-fietsverkeer moet wachten voor het verkeerslicht op de kruising. De gemiddelde wachttijd van het bestemmingsfietsverkeer bedraagt 30-40 sec. + Groei van doorgaand fietsverkeer met 35% kan gefaciliteerd worden. + Ook de groei van bestemmingsverkeer met 35% kan gefaciliteerd worden. De wachttijd voor bestemmingsverkeer neemt dan wel toe en bedraagt 40-50 sec.
- Wachttijd bij het verkeerslicht op de kruising voor doorgaand en bestemmingsfietsverkeer. Voor het fietsverkeer vanaf de Leidseweg bedraagt deze gemiddeld 30 sec., en vanaf de Van Sijpesteijntunnel gemiddeld 20 sec. - Conflict tussen doorgaande fietsers Leidseweg - Van Sijpesteijnkade v.v. met invoegende en kruisende fietsers van/naar Kanonstraat/Jaarbeursplein, geconcentreerd op deze maaiveldkruising. - De gelijkvloerse variant kan een beperkte groei faciliteren (ca 10%), bij meer groei ontstaat uit richting Leidseweg een zeer lange wachtrij voor de vri. - Het fietsverkeer vanaf de Leidseweg kan bij een groei van 35% niet goed verwerkt worden. Gemiddeld leidt dit tot een wachttijd van 1,5 min. (1 min.	- Het te overbruggen hoogteverschil voor fietsers zit tegen de grens van 4%, het maximaal gewenste hellingpercentage, aan. - Bij de twee splitsingen/samenvoegingen van de routes onderdoor en op maaiveld ontstaan conflicten tussen de in- en uitvoegende fietsers van/naar de maaiveldkruising en de doorgaande fietsers die van de onderdoorgang gebruikmaken.

[1] In de ochtendspits rijden in de ongelijkvloerse variant 34% van het aantal fietsers door de onderdoorgang en 66% van de fietsers op maaiveld, in de richting van de stad. In de andere richting (stad-uit) is de verhouding 56% door de onderdoorgang en 44% op maaiveld (gerekend met een groei van 35% fiets).

[2] Doorgaande fietsers rijden op de route Leidseweg/Van Sijpesteijntunnel v.v. Bestemmingsfietsverkeer heeft een bestemmingen in het gebied, zoals Jaarbeurspleinfietsenstalling.

meer dan zonder groei). Het fietsverkeer vanaf de richting Sijpesteijntunnel kan bij een groei van 35% wel verwerkt worden, zonder veel extra wachttijd.	
Netwerk	*Netwerk*
Bij een ongelijkvloerse kruising wordt een praktisch ongelimiteerde hoeveelheid fietsverkeer richting binnenstadsas gestuurd. Ambitie is om de binnenstadsas te ontlasten van *doorgaand* fietsverkeer. De druk op de binnenstadsas door fietsers is zo groot, dat we op zoek zijn naar oplossingen. Door het bieden van meer alternatieve routes kan het fietsverkeer meer worden gespreid. Zoals bijv. de route via de Daalsetunnel; deze route wordt in het project Lombokplein gefaciliteerd doordat aan beide zijden van de Kanonstraat en aan alle zijden van de kruising met de Vleutenseweg twee richtingenfietspaden zijn ingepast.	
+ Een gelijkvloerse fietskruising kan slechts een beperkte groei van het fietsverkeer vanaf de Leidseweg aan van circa 10%. Hierdoor is er geen fietsverkeer-aantrekkende werking op de route van/naar de binnenstadsas en is de verwachting dat het fietsverkeer beter spreidt over andere routes.	
	- Een ongelijkvloerse kruising faciliteert lokaal een groei van het doorgaande fietsverkeer, terwijl die elders op de binnenstad-as niet kan worden verwerkt. De kruising tussen de stadsstraat en de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade is niet maatgevend. (Dit geldt voor de ochtendspits; uit de richting van het Neude) Toelichting: op de kruising zelf kan het fietsverkeer goed afgewikkeld worden, ook bij een groei van 35%. Op de route van Neude naar Muntkade vormen de kruispunten Vredenburg-St. Jacobsstraat en Vredenburgknoop het knelpunt en niet de kruising Verlengde Van Sijpesteijnkade met stadsstraat. De reden hiervan is dat veel fietsverkeer de stationsfietsenstalling als bestemming heeft en niet doorrijdt naar de kruising met de stadsstraat. Op de route van Muntkade richting Neude kan de groei goed afgewikkeld worden, ook op de kruispunten Vredenburgknoop en Vredenburg-St Jacobsstraat. De reden hiervan is mede, dat niet alle fietsers naar de binnenstadsas rijden, maar ook o.a. bestemming Jaarbeurspleinfietsenstalling heeft.

Oversteekbaarheid en ruimte voor voetganger

Gelijkvloerse kruising	Ongelijkvloerse kruising
+ Verkeerslichten op de kruising zorgen voor hiaten (gaten) in de fietsstroom, waardoor de fietsstroom makkelijker over te steken is door kruisend verkeer (voetgangers en fietsers) en/of voor in- en uitvoegende fietsers op de omliggende routes en kruisingen (Damstraat, langzaam verkeerskruisingen op route van/naar Vredenburg). + Meer ruimte voor voetgangers tussen bebouwing en de fietsroute. + Fietsers zullen meer geneigd zijn om hun tempo aan te passen aan anderen, omdat ze met afslaande en overstekende fietsers en voetgangers worden geconfronteerd. Dit is positief voor oversteekbaarheid.	+ Minder fietsverkeer op de kruising op maaiveld, waardoor oversteekbaarheid ter plekke van de kruising makkelijker is.
- Meer fietsverkeer op de kruising maakt oversteekbaarheid slechter.	- Weinig ruimte voor de voetganger en slechte oversteekbaarheid van de fietsstroom op de omliggende routes, door ontbreken van hiaten (gaten) in de doorgaande stroom en door hogere fietssnelheden.

Doorstroming: Auto

Gelijkvloerse kruising	Ongelijkvloerse kruising
Beide varianten zorgen voor voldoende doorstroming van het geprognotiseerde autoverkeer, uitgaande van 15.000 motorvoertuigen per etmaal. Uit de dynamische simulatie blijkt dat er geen onderscheid is in doorstroming in beide varianten van de kruising.	

Veiligheid

De verkeersveiligheid kan in de uitwerking van beide varianten worden geborgd.

Gelijkvloerse kruising	Ongelijkvloerse kruising
+ De gelijkvloerse kruising benadrukt 30 km/u-gebied in de A-zone (binnenstad) van de stad. + Mengen van alle verkeersdeelnemers vergroot het attentieniveau en draagt bij aan verkeersveiliger gedrag, van zowel automobilisten als fietsers en is dus gunstig voor voetgangers. + Meer levendigheid op straatniveau vergroot sociale veiligheid.	+ Minder fietsverkeer op de kruising op maaiveld, waardoor minder onderlinge fietsconflicten en mogelijk minder roodlichtnegatie.
- Meer fietsverkeer op maaiveld, waardoor meer onderlinge fietsconflicten en mogelijk meer roodlichtnegatie.	- Beperkte ruimte voor opstelstroken voor de verschillende fietsstromen op maaiveldniveau ter hoogte van de kruising. - Bij de twee splitsingen/samenvoegingen van de routes onderdoor en op maaiveld ontstaan conflicten tussen in- en uitvoegende fietsers van/naar de maaiveldkruising en de doorgaande fietsers die van de onderdoorgang gebruikmaken. - De ongelijkvloerse kruising past niet in karakter 30 km/u-gebied. Doorgaande fietsers hebben ruim baan en kunnen hard doorrijden. Zij hebben voorrang en worden niet gestimuleerd rekening te houden met afslaand, invoegend of overstekend fiets- of voetgangersverkeer. Een ongelijkvloerse kruising draagt niet bij aan binnenstedelijk verkeersgedrag (matige snelheid en verdraagzaamheid). - Een onderdoorgang kan als sociaal onveilig worden ervaren.

Ruimtelijke kwaliteit

Gelijkvloerse kruising	Ongelijkvloerse kruising
+ Meer ruimte voor groen. + Meer ruimte voor voetgangers en verblijf (gevelterras, breder trottoir) aan de zijde van de bebouwing. En dat betekent meer mogelijkheden voor aantrekkelijke functies in de gebouwen. + Centrumsfeer door gemengd gebruik van fietser, voetganger en verblijf (bijvoorbeeld een terras). Ambiance sluit aan bij kleinschalige karakteristiek van Lombok en Leidseweg.	
	- Het ruimtegebruik van de ongelijkvloerse variant is groot. Daardoor is de stedenbouwkundige kwaliteit matig/slecht: er is vooral ruimte voor infra, niet voor verblijfskwaliteit en ook niet voor groen. - Moeilijk om een aangename centrumsfeer te creëren in omgeving met constructie onderdoorgang, gescheiden verkeersstromen en nadruk op doorgaand fietsverkeer. - De waterkant is slecht bereikbaar door dubbele fietsstroom en keerwandconstructies.

Financieel

Gelijkvloerse kruising	Ongelijkvloerse kruising
De gelijkvloerse variant betreft een minder grote financiële investering. Het verschil is circa € 1,5 a 2 miljoen (exclusief plan- en vatkosten en onvoorzien).	

Belangen stakeholders

Bewoners:
De inzet en ambitie is om een verruimd stadscentrum te realiseren met een prettig verblijfsklimaat, voetgangers en fietsers in de voorrang, passende functies en bebouwing, hoogwaardige openbare ruimte met groen, veilig en gezond. Daarvoor is het nodig om het doorgaande auto, OV en fietsverkeer te weren, zodat bestemmingsverkeer naar de binnenstad voldoende ruimte krijgt. We moeten toekomstbestendige keuzes maken en oplossingen bedenken, zoals het benutten van parkeergarages als fietsstalling en alternatieve routes voor fietsers faciliteren, bijvoorbeeld via Graadt Van Roggenweg en Croeselaan. Voorkeur voor een gelijkvloerse kruising.

Fietsersbond:
Het fietsverkeer neemt toe, dit moet ondersteund worden door goede, brede fietsvoorzieningen, effectief ruimtegebruik en het reduceren van wachttijden. VRI regelingen zijn ongewenst, leiden tot onveilige situaties omdat men door rood fietst. Stimuleren en faciliteren dat men om het centrum heen fietst en niet erdoorheen, daarvoor zijn er meerdere routes nodig. Voorkeur voor een ongelijkvloerse kruising.

Eigenaar NH Hotel:
Bezoekers komen met OV, auto en te voet. Voor het hotel is identiteit/nieuwe uitstraling belangrijk, er wordt dan ook nagedacht over het aanpassen van het huidige gebouw aansluitend aan de nieuwe ontwikkelingen, zoals het verplaatsen van de entree en ligging van de verschillende voorzieningen in de plint. Onderdeel van de planvorming vormt de uitbreiding van het hotel met extra kamers en voorzieningen. Daarbij is het wenselijk dat de kwaliteit van de openbare ruimte zoveel mogelijk aansluit bij de kwaliteit van het uitgebreide en gerenoveerde hotel. Voorkeur voor een gelijkvloerse variant. Daarnaast is er met name behoefte aan snelle besluitvorming i.r.t. investeringskeuzes die voorliggen.

Klépierre / Centrummanagement Utrecht:
De robuustheid van de weg is belangrijk, het betreft de aanvoerroute naar het centrum voor bezoekers en leveranciers van winkels en andere voorzieningen in de binnenstad. De doorstroming op deze aanvoerroute is dan van groot belang, mede gezien de toename van het winkeloppervlak en bezoekers. Het doorgaand verkeer door het centrum weren, enkel bestemmingsverkeer faciliteren. Voorkeur voor een ongelijkvloerse kruising.

Uitgangspunten omgevingsvisie Lombokplein:
Verbinden, herstellen en betekenis geven: het project Lombokplein gaat over het herstellen en versterken van bestaande identiteit. Enerzijds het doortrekken en herstellen van de Leidse Rijn, en het rechttrekken van het fietspad. Anderzijds ook het herstellen van het stedelijk weefsel: een prettig levendig stuk stad maken. Verbinden van Lombok aan het centrum, maar ook het verbinden van beiden zijden van het water. De verkeersbundel transformeren naar een stadsstraat met goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, met lage wachttijden voor fiets en voet, maar ook een robuuste weg die zorgt dat de binnenstad voldoende bereikbaar blijft.

Gezamenlijke belangen:
Doorgaand verkeer niet door het centrum
Ruimtelijke kwaliteit
Bereikbaarheid
Spreiden fiets/meerdere routes

Strijdige belangen: Verblijfsplek versus entree naar Centrum

Bijlage 8 Samenvatting onderzoek verkeersreductie Westplein

Samenvatting Onderzoek verkeersreductie Westplein, rapportage Rebel, januari 2020.
Gemeente Utrecht, 4 maart 2020

Mogelijke Mobiliteitsmanagement (MoMa) maatregelen die kunnen bijdragen aan het behalen van een verkeersreductie van motorvoertuigen op het Westplein.

Aanleiding
De ambitie van de gemeenteraad (motie M2017/241) om van het Westplein een leefbare straat te maken vraagt om een reductie tot maximaal 15.000 motorvoertuigen per etmaal over het Westplein. Onderzocht is wie over het Westplein rijdt en waarom, om tot een aanvullend en effectief pakket van MoMa-maatregelen te komen.

De maatregelen uit SRSRSB leiden volgens het verkeersmodel al tot een vermindering van 20.000 naar 17.000 motorvoertuigbewegingen. Aanvullend is een structurele verkeersreductie van 2.000 verkeersbewegingen per etmaal benodigd om de ambitie van een leefbare straat te behalen.

Onderzoek
Hiervoor is door Rebel onderzoek gedaan naar slimme en (kosten)effectieve MoMa-maatregelen, waarmee het gedrag van reizigers op het Westplein op een positieve manier kan worden beïnvloed tot gewenst gedrag. In dit onderzoek is in 3 stappen gekeken welke (kosten)effectieve MoMa-maatregelen het meest kansrijk zijn om een verkeersreductie op het Westplein te behalen.
Stap 1: Aard en omvang doelgroepen bepalen
Stap 2: Inzicht verkrijgen in de doelgroep
Stap 3: Bepalen van kosteneffectieve MoMa-maatregelen.

Achtergrond
Het behalen van een structurele verkeersreductie van 2.000 motorvoertuigbewegingen is een forse opgave. Bovendien zijn de mogelijkheden voor het inzetten van alternatieve routes en/of spitsmijdingen beperkt. De reductie is gebaseerd op een verlaging per etmaal. Spitsmijdingen bieden geen oplossing omdat spitsmijden betekent dat er op andere momenten dan de spits gebruik wordt gemaakt van het Westplein, dit levert op etmaalbasis geen reductie op. Bovendien is er geen sprake van hele duidelijke spitsperioden op het Westplein. Ook het inzetten op een alternatieve route is geen optie aangezien de verkeersstromen zich dan verplaatsten naar andere delen van de stad, waar veelal ook een opgave ligt om het verkeer te reduceren cq. niet verder te laten toenemen. De ervaring leert ook dat we niet alle automobilisten kunnen bereiken en niet alle automobilisten die we bereiken daadwerkelijk bereid zijn om hun gedrag aan te passen. De strengere richtlijnen van de privacywetgeving hebben een negatief effect gehad op het bereiken van de reizigers ten behoeve van dit onderzoek.

<u>Stap 1: Aard en omvang doelgroepen bepalen</u>
Gezien de omvang van de opgave heeft Rebel gezocht naar een kansrijk pakket van maatregelen dat inspeelt op verschillende doelgroepen. Om te kunnen bepalen hoe effectief een maatregel kan zijn, is een verkeersanalyse uitgevoerd. In de analyse is gekeken naar de omvang van de doelgroep, de type verkeersstromen over het Westplein, de herkomst en bestemming van voertuigen en de frequentie waarmee voertuigen over het Westplein rijden.

Uit de analyse blijkt dat:
- Het gemeten verkeer (individuele unieke voertuigen) voornamelijk uit personenauto's bestaat (ca. 82%) en voor een klein deel uit licht bedrijfsverkeer (ca. 14%).
- Er dagelijks circa 10.000 unieke personenvoertuigen over het Westplein reizen, waarvan het grootste deel van het verkeer slechts één maal wordt waargenomen. Dit verkeer maakt dus geen heen en weer beweging. Het verschil tussen het aantal unieke voertuigen op werk- en weekenddagen is klein.
- Er geen uitgesproken spitsperiode waarneembaar is. Verkeer is grotendeels verspreid over de dag.

- Het meeste verkeer gemiddeld maar één dag in de week over het Westplein rijdt. Dit betekent dat een zeer grote groep bereikt moet worden om een structurele verkeersreductie te bewerkstelligen. Het verkeer dat meer dan 3x per week over het Westplein reist is met circa 15% een kleine groep. Dit is wel een kansrijke doelgroep om structurele verkeersreductie op het Westplein te behalen.
- Het grootste aandeel van het autoverkeer over het Westplein een lokale herkomst heeft (circa 6.100 voertuigen per dag). Daarnaast reist er ook veel verkeer met een lokale bestemming rondom het Westplein (circa 3.200 voertuigen per dag). Gezien de geringe omvang van woon-werkverkeer (nog geen 1.000 voertuigen) is het aannemelijk dat dit veel bezoekers van de (binnen)stad zijn.
- De hoofdverkeersstroom bestaat uit:
  - Verkeer uit en naar woonwijken: Lombok, Nieuw-Engeland, Pijlsweerd, Vogelenbuurt, Wijk C, Oudenoord, Breedstraatbuurt.
  - Verkeer van/naar de A2 en Daalsetunnel (dit verkeer heeft veelal een lokale herkomst of bestemming).
  - Verkeer naar grote bedrijven: Croeselaan, Catharijnesingel, Jaarbeurs, Hoog Catharijne etc.
  - Overig verkeer: station, winkelend publiek, bezoekers Jaarbeurs, etc.

<u>Stap 2: Inzicht verkrijgen in de doelgroep</u>
MoMa-maatregelen hebben alleen effect wanneer deze ook de doelgroep bereiken en de reizigers bereid zijn om hier gebruik van te maken. Om die reden zijn enquêtes uitgezet onder de reizigers om inzicht te krijgen in het reisgedrag van reizigers op en rondom het Westplein. Deze inzichten zijn gebruikt om te bepalen welke maatregelen aansluiten op de mogelijkheden en kenmerken van reizigers over het Westplein. Uit de enquêtes komen de volgende inzichten:
- de gemotiveerde reiziger komt het meest voor (37% van de circa 4.100 deelnemers). Dit type reiziger biedt kansen voor het aanpassen van reisgedrag, zolang ze goed geïnformeerd worden over de opties en deze aansluiten bij hun mogelijkheden.
- Het aandeel fanatieke autogebruikers (3% van de circa 4.100 deelnemers) is laag. Dit blijkt ook uit de resultaten van de enquête 'Westplein verandert'. Uit de enquête komt naar voren dat veel reizigers over het Westplein al gewenst reisgedrag vertonen. Circa 60% reist met de fiets over het Westplein en 10% gaat met het OV. Circa 20% reist met de auto. De laatste groep valt binnen de doelgroep van 10.000 voertuigen.

Op basis van de inzichten uit de verkeersanalyse en de reiziger enquêtes heeft Rebel de volgende conclusie getrokken:
- Een verkeersreductie van 2.000 voertuigen per etmaal door inzet van uitsluitend MoMa-maatregelen wordt niet realistisch geacht. Dagelijks rijden er circa 10.000 unieke personen-voertuigen over het Westplein, waarvan het grootste deel van het verkeer slechts één maal wordt waargenomen. Dit betekent dat de reductie van voertuigbewegingen bijna gelijk staat aan de reductie van het aantal personenvoertuigen. Wanneer we rekenen met de verwachte 17.000 voertuigbewegingen na herinrichting, dan dient circa 12% van de autoreizigers op het Westplein ander reisgedrag te vertonen.
- Op basis van eerdere ervaringen met de inzet van MoMa-maatregelen is de structurele verkeersreductie van 2.000 bewegingen een ambitieus doel. Verkeersreductie met MoMa-maatregelen is met name realistisch voor tijdelijke verkeersreductie (bijvoorbeeld bij werkzaamheden).

<u>Stap 3: Bepalen van kosteneffectieve MoMa-maatregelen.</u>
Mogelijke maatregelen die Rebel kansrijk acht om reizigers te faciliteren in het gebruik van alternatief vervoer zijn:
- Promoten en proberen van alternatieven onder bewoners via experimenten, gezien het hoge aandeel verkeer met een lokale herkomst. Inzet van deze maatregel is kostenintensief, maar biedt structurele mijdingen en biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om bewoners breder te laten kennismaken met andere reismogelijkheden. Deze maatregel kan bredere impact hebben dan uitsluitend het project Lombokplein.

- Afspraken met publiekstrekkers, gezien veel verkeer maar één keer of minder per week over het Westplein rijdt en het hoge aandeel verkeer met een lokale bestemming. Deze maatregel kan goed gecombineerd worden met het promoten van bestaande P+R faciliteiten en (deel)alternatieven.
- Afspraken met werkgevers (zowel voor medewerkers als bezoekend verkeer van bedrijven).

Deze maatregelen kunnen mogelijk ondersteund worden door het versturen van berichten via bijvoorbeeld Flitsmeister vlak voor en/of tijdens de herinrichting. Via deze methoden worden gericht de automobilisten op het Westplein bereikt. Bovendien geldt bij het bewerkstelligen van gedragsverandering de kracht van herhaling. Wanneer reizigers meerdere keren gewezen worden op de mogelijkheden, is de kans groter dat ze dit ook gaan proberen.

Advies van Rebel met betrekking tot de MoMa-maatregelen:

- In het aanbod van MoMa-maatregelen voornamelijk te focussen op de groep gemotiveerde reizigers en ontevreden reizigers. Uit het onderzoek komt naar voren dat circa 37% (van de deelnemers aan het onderzoek) een gemotiveerde reiziger is. Dit type reiziger biedt kansen voor het aanpassen van reisgedrag, zolang ze goed geïnformeerd worden over de opties en deze aansluiten bij hun mogelijkheden. De groep ontevreden reizigers is ook kansrijk voor gedragsverandering. Tezamen betreft deze groep circa 42% van de deelnemers aan het onderzoek. De deelnemers van het onderzoek (die daarvoor akkoord gegeven hebben) kunnen we via de database van Goed op Weg benaderen. Dit biedt een goede basis voor het betrekken van reizigers voor het bewerkstelligen van ander reisgedrag omdat zij betrokken zijn bij het onderwerp.
  Circa 3% van de deelnemers is fanatiek autogebruiker en ca. 9% is 'imago reiziger', dit type reiziger is lastig te overtuigen tot ander gedrag. Overige reizigers vertonen al goed reisgedrag of kunnen bereikt worden om sporadisch autogebruik te verminderen.
- Het incidenteel verkeer dient betrokken te worden via partners als publiekstrekkers en grote werkgevers. Geadviseerd wordt om te investeren in de relatie met deze partners en goede afspraken te maken over de inzet van tools en maatregelen om hun bezoekers te faciliteren in het maken van een geschikte reiskeuze. Dit is een tijdsintensief traject en gezien het incidentele karakter van het verkeer is het noodzaak dat de tools structureel inzetbaar zijn.
- Verder wordt geadviseerd om grotere infrastructurele maatregelen of beprijzingsmechanismen te combineren met MoMa-maatregelen. Het zomaar veranderen van de situatie zonder een alternatief te bieden, leidt tot weerstand en onduidelijkheid. Daarom is het van groot belang dat de reizigers over het Westplein goed geïnformeerd worden en het gevoel hebben dat zij ondersteund worden in het maken van een andere reiskeuze.

<u>Samenvattende conclusie en aanbevelingen</u>

- Uit de verkeersanalyse blijkt dat het meeste verkeer gemiddeld maar één dag in de week over het Westplein rijdt. Dit betekent dat een zeer grote groep bereikt moet worden om een structurele verkeersreductie te bewerkstelligen.
- De strengere richtlijnen van de privacywetgeving hebben tot gevolg dat de doelgroep lastiger te bereiken is en de in te zetten maatregelen minder effectief zullen zijn.
- Wanneer alle kansrijke maatregelen, zoals benoemd bij stap 3, worden ingezet lijkt een structurele verkeersreductie van 250 tot 400 motorvoertuigen per etmaal haalbaar. De bijbehorende kosten variëren van €500 tot €2.250 per maatregel per structurele mijding. Geadviseerd wordt om bij gedragsverandering meerdere maatregelen in te zetten (kracht van herhaling).
- Geadviseerd wordt om MoMa-managementmaatregelen in ieder geval in te zetten tijdens de uitvoering van het project om reizigers te faciliteren bij het maken van andere reiskeuzes tijdens de verandering van de verkeerssituatie.
- Voor het behalen van een structurele verkeersreductie van 2.000 voertuigen per etmaal zijn alleen MoMa-maatregelen niet voldoende op het Westplein, maar zijn fysieke maatregelen (elders in de stad) noodzakelijk.

Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1642
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	4 maart 2021
Agendapunt	7.1
Omschrijving	Raadsbrief Lombokplein beantwoording vragen Cie S&R
ID	1693
Behandelend ambtenaar	C. Mesman
Telefoon	030 - 28 64946
E-mail	c.mesman@utrecht.nl
Datum collegebesluit	17 februari 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Stationsgebied
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	**4 maart 2021**
Gemeenteraad	25 maart 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	C. Mesman	**Datum**	17 februari 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64946	**Kenmerk**	8558351
E-mail	c.mesman@utrecht.nl	**Onderwerp**	Lombokplein beantwoording vragen Cie S&R
Bijlage(n)	2 (waarvan 1 geheim)	**Beleidsveld**	Stationsgebied

Geachte leden van de raad,

In de commissievergadering Stad en Ruimte op 28 januari jl. zijn een aantal vragen gesteld over het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein, die tijdens de vergadering niet meer beantwoord konden worden. In deze brief ontvangt u de beantwoording van deze resterende vragen, per onderwerp samengevoegd.

Geheimhouding
Wij hebben op de bijlage ‘beantwoording financiële vragen Lombokplein’ tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g Wet Openbaarheid van bestuur totdat het project is gerealiseerd, of zoveel eerder als wij uw raad hierover (gedeeltelijk) in openbaarheid kunnen informeren. Uw raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadvergadering te bekrachtigen.
Geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen en om onevenredige benadeling van de gemeente, dan wel onevenredige bevoordeling van derden te voorkomen. In de bijlage zijn financiële uitgangspunten en gegevens over het project Lombokplein opgenomen. In het kader van toekomstige onderhandelingen over gronduitgifte en de aanbesteding van werkzaamheden in deze ontwikkeling dienen deze gegevens niet openbaar te worden gemaakt.

Fietsspreiding / ongelijkvloerse kruising
In het mobiliteitsbeleid stimuleren we het gebruik van duurzame vervoerwijzen en stimuleren we onder andere het gebruik van de fiets. We stimuleren dat door het verbeteren van routes en opheffen van barrières en zorgen daarnaast dat dat de fietsroutes goed en veilig zijn. Het fietsverkeer in de stad zou ten opzichte van 2015 gemiddeld met ruim 70% in 2040 kunnen groeien als gevolg van het mobiliteitsbeleid en door de groei van de stad. Dat betekent dat op drukke plekken het aantal fietsers minstens zou kunnen verdubbelen. Dit is op bepaalde plekken, zoals rond Centraal Station en de binnenstadsas niet overal mogelijk en wenselijk. Door de inzet op parallelle routes rondom het centrum willen we mensen, die toch al gaan fietsen en niet in de binnenstad/bij het station hoeven te zijn, verleiden om om de binnenstad heen te fietsen. In het Mobiliteitsplan 2040 zijn prioritaire routes

opgenomen om te verbeteren als alternatief voor de binnenstadsas: de routes ‘Om de noord’ en ‘Om de zuid’. Binnen het project Lombokplein gaat het dan om: route Leidseweg via het Westplein naar de Daalsetunnel en route Graadt van Roggenweg via de Croeselaan naar Vaartsche Rijn. Binnen het project wordt hierop geanticipeerd, door bij de Graadt van Roggenweg en de Kanonstraat aan beide zijden van de weg tweerichtingen fietspaden te realiseren.
Afhankelijk van de herkomst en bestemming zijn er logische plekken in het fietsnetwerk, waar fietsers hun routekeuze maken. Om de fietsdrukte te spreiden is het belangrijk om bij deze keuzepunten al de gewenste route(s) te stimuleren. Dit vraagt niet alleen ingrijpen binnen bijvoorbeeld het plangebied Lombokplein, maar ook al (ver) ‘voor’ het Lombokplein. (zie bijgevoegde kaartbijlage).
Binnen het plangebied ligt er (in de Voorlopig Ontwerp fase) nog een uitdaging om de bereikbaarheid van de Jaarbeurspleinstalling en de Knoopstalling te verbeteren, als alternatief voor fietsers die de Stationsplein oost stalling gebruiken en dus ter ontlasting van het kruispunt Leidseweg-Kanonstraat.

Uit de modelberekeningen[1] bij het Mobiliteitsplan 2040 blijkt dat door het veel aantrekkelijker en sneller maken van de routes om de binnenstad heen, dat fietsers die niet in de binnenstad hoeven te zijn, de alternatieve routes meer gaan gebruiken. Het precieze effect is moeilijk te voorspellen aan de hand van modellen. Met een tunnel bij de Nicolaas Beetstraat kunnen reizigers van/naar Zuidwest (w.o. ook de Merwedekanaalzone) op termijn makkelijker de fietsenstalling onder het Stationsplein en de binnenstad bereiken. Dat zal leiden tot een ontlasting van de Van Sijpesteijntunnel, waardoor de groei van het aantal fietsers in de Van Sijpesteijntunnel wordt gedempt. De Van Sijpesteijntunnel blijft echter een belangrijke schakel in het fietsnetwerk, de verwachting is dat ondanks meer spreiding het aantal fietsers hier fors (met meer dan 50%) zal toenemen in de periode 2015 - 2040. De realisatie van deze tunnel is door de hoge kosten waarschijnlijk niet haalbaar om te realiseren op de korte termijn. Daarnaast wordt ook ingezet op goede voetgangersroutes van/naar Utrecht Centraal, het gebruik van andere stations dan Utrecht Centraal (wiel met spaken), zowel met fietsroutes als fietsvoorzieningen (stallingen, deelsystemen). Ook hierdoor wordt de druk op het fietsnetwerk in de binnenstad en rondom Utrecht Centraal verminderd.

Uit de modelberekeningen blijkt dat in 2040 ongeveer de helft van de fietsers die vanaf de Leidseweg de stad in fietsen bestemmingsverkeer is voor het station (Jaarbeursplein- en Stationsplein oost stalling) en dat circa 12% naar de binnenstad door fietst. Circa een kwart van de fietsers gaat richting Daalsetunnel/Amsterdamsestraatweg. De overige fietsers slaan voor de kruising met de Kanonstraat af naar de Croeselaan of Lombok. Dit komt op hoofdlijnen overeen met de inzichten uit de simulaties van het FO Lombokplein, waaruit blijkt dat in de ochtendspits circa een derde van de fietsers stad in over de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade door de ondergang onder de Kanonstraat fietst (richting de Van Sijpesteijntunnel) en circa twee derde van de fietsers op maaiveld afslaat naar de Jaarbeurspleinstalling of Daalsetunnel. Ook volgt uit de modelberekeningen dat in 2040 slechts circa 20% van het aantal fietsers dat door de Van Sijpesteijntunnel fietst naar het Vredenburg door fietst. De rest is bestemmingsverkeer voor het station en directe omgeving.

[1] Aandachtspunt bij de modelberekeningen van het Mobiliteitsplan 2040: Het kwantificeren van de fietsersaantallen is lastig, gezien fietsmodellering diffuser is dan bijvoorbeeld auto modelering, oa door de grotere keuzevrijheid voor fietsers. De hier gebruikte cijfers (en de interpretatie daarvan) bieden inzicht in de verwachte ontwikkeling van de verkeerscijfers, maar blijven een prognose. De modelberekeningen zijn primair ingestoken om uitspraken te kunnen doen op stedelijk niveau. Op lager schaalniveau (van project Lombokplein) zijn de cijfers minder nauwkeurig.

Uiteraard zal een deel van de fietsers de route met een ongelijkvloerse kruising als meer aantrekkelijk ervaren en zich mogelijk laten verleiden om deze route te kiezen in plaats van alternatieven om de binnenstad/stationsgebied. Echter, veel fietsers zullen die keuze al eerder maken. En als er verderop in de route nog een of meerdere belemmeringen zitten, dan kan een andere route toch aantrekkelijker zijn. Er zal ook veel afhangen van de bestemmingen langs de route bij deze keuze. In het stationsgebied zal ook veel afhangen van de beschikbaarheid van fietsstallingsplekken aan beide kanten van het spoor en de positie en het gebruiksgemak van de verschillende voorzieningen. Het uiteindelijke gedrag en keuze van de fietser laat zich lastig voorspellen met alleen het verkeersmodel.
Uit analyses van de fietsroute tussen De Munt en de Neude is naar voren gekomen dat de Van Sijpesteijnkade niet de bottelneck is. In de richting van de Neude naar De Munt spelen de verliestijden op de kruising Kanonstraat minder een rol in de totale reistijd (bij fietsgroei van 35% in de ochtendspits ten opzichte van de tellingen in 2019). De reistijd wordt vooral beïnvloed door drukte en lange wachttijden bij de kruising St. Jacobsstraat – Lange Viestraat en wellicht ook de kruising Vredenburgknoop. Al zal de in het Mobiliteitsplan voorgestelde verkeersknip op de Catharijnesingel zorgen voor het beperken van de wachttijden bij de Vredenburgknoop.
In de dynamische simulatie van het FO Lombokplein is inzichtelijk gemaakt dat bij een groei van 10% van de fietsers in de ochtendspits (ten opzichte van de fietstellingen in 2019) de gelijkvloerse kruising de fietsers nog kan verwerken, bij een groei van 20% niet meer, er ontstaat dan vanuit de richting Leidseweg een zeer lange wachtrij. Uit de modelberekeningen 2040 blijkt dat de groei op deze route fors hoger is.

Concluderend: Ondanks bovenstaande maatregelen blijkt uit de modelberekeningen dat er nog steeds rekening gehouden dient te worden met een forse groei (35 a 50%) van het fietsverkeer dat in het stationsgebied moet zijn. Op de binnenstadsas is de groei aanzienlijk lager (circa 20%). Een groot deel van dit bestemmingsverkeer voor het stationsgebied zal via de kruising Leidseweg – Kanonstraat rijden. De onderdoorgang levert een robuuste, toekomst vaste oplossing en biedt comfort en veiligheid voor de fietsers in het stationsgebied.

Rijrichting Leidseweg in relatie tot langsparkeren
Met het opheffen van de huidige doorsteek van de Leidseweg naar het Westplein (voorlangs de Leidsche Poort) in combinatie met eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat richting de Kanaalstraat, is de Leidseweg via het huidige eenrichtingsverkeer (de stad in) niet meer mogelijk. Het eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat hangt samen met het eenrichtingsverkeer in de Damstraat als onderdeel van de Visie Kanaalstraat.
Dit heeft geresulteerd in het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Leidseweg.
Het autoverkeer zal in deze nieuwe situatie bij in- en uitrijden van de parkeerplaatsen op de Leidseweg, de tegemoetkomende fietsers moeten passeren. De automobilist rijdt de fietser tegemoet en heeft dus goed zicht op de fietser bij het in- of uitparkeren. In de huidige situatie zit de fietsers achter de automobilist, dus minder goed te zien bij inparkeren. Voorbeelden van soortgelijke situaties, die in praktijk goed functioneren, zijn onder andere de Tolsteegsingel, Prins Hendriklaan, Cremerstraat en de Zandweg.

Graadt van Roggenweg (veiligheid voetgangers)
De huidige ventweg wordt vervangen door een twee richtingen fietspad. De parkeerplaatsen voor bewoners komen langs de stadsstraat te liggen. Tussen de parkeerplaatsen en het fietspad is een strook verharding (uitstapstrook) en een berm. Via de uitstapstrook kan langs de berm gelopen worden naar de doorsteek in de berm. Vanaf deze plek kunnen voetgangers het tweerichtingen

fietspad oversteken naar het trottoir. Een situatie die we op meerdere plekken kennen in de stad, zoals Joseph Haydenlaan/Lessinglaan, Amsterdamsestraatweg, ’t Goylaan en Oudenoord.
Tijdens het maken van het Voorlopig Ontwerp worden bewoners betrokken, over onder andere de invulling van het groen op de trottoirs, locaties voor fietsklemmen, eventuele alternatieve locatie voor containers. Ook de veiligheid voor de voetganger zal onderwerp van gesprek zijn.

Begrenzing van de 30 km zone
De situatie waarin de snelheidsregimes elkaar afwisselen van 50 (begin Graadt van Roggenweg) – 30 (stadsstraat) – 50 (Daalsetunnel) – 30 (Paardenveld) is niet een ideale situatie voor weggebruikers. Ambitie is ook dat op termijn alles 30 km/uur regime is. Om een aaneengesloten 30 km gebied te maken is aanpassing nodig van de fysieke inrichting van de Daalsetunnel (mede in relatie tot handhaafbaarheid). Maar ook vanwege de aanwezige auto intensiteiten op bepaalde wegvakken is het terugbrengen van het profiel horende bij een 30 km regime op dit moment nog niet mogelijk. Volgens de landelijke ontwerprichtlijnen moet het snelheidsregime logisch blijken uit de inrichting van de weg in combinatie met intensiteiten. De Daalsetunnel met meerdere rijstroken zonder oversteekbewegingen en hoge intensiteiten voldoet niet aan deze richtlijnen en daarmee het verwachtingspatroon bij de weggebruikers.
De 30 km zone begint op de Graadt van Roggenweg ter hoogte van de kruising met de Koningsbergerstraat, omdat het eerder terugbrengen van het profiel naar één rijstrook niet haalbaar blijkt uit de onderzoeken en simulaties. Er moet rekening gehouden worden met de toekomstige verkeersstroom naar de kantoren langs de Graadt van Roggenweg, de ontsluiting van het Beurskwartier voor deelauto’s en de woonbuurt rond de Koningsbergerstraat.

Looproutes
Op bijgevoegde kaartbijlage is een fijnmazig netwerk aan voetgangersroutes te zien. De routes zijn verbonden aan bestaande routes in de omgeving richting onder andere binnenstad, Croeselaan, het Centraal Station, Lombok, langs de Leidse Rijn en op hoger schaalniveau aan rondje Stadseiland en rondje Singel. Zo kan je bijvoorbeeld vanaf Lombok door het Lombokpark via de Leidseveertunnel en het Leidseveer naar de Vredenburgknoop wandelen. Of via het Lombokpark, langs de oever van de Leidse Rijn, via de Sijpesteijnbrug en de Van Sijpesteijntunnel naar Smakkelaarskade en de Vredenburgknoop. Via de Damstraat of Kanonstraat naar het station of de Van Sijpesteijnkade. Via de Daalsetunnel wandel je naar de noordwest kant van de binnenstad. En vanaf het Muntkwartier via het kruispunt Koningsbergerstraat naar het Beurskwartier.

Oversteekbaarheid voor voetgangers en mindervaliden
Met het Functioneel Ontwerp wordt invulling gegeven aan het VN-verdrag handicap / toegankelijkheid (voorheen Agenda 22). Om drukke fietsroutes over te steken zijn op de grotere kruispunten verkeerslichten aanwezig, zodat ook de drukkere fietsroutes oversteekbaar zijn. Zoals onder andere op de kruispunten met de Croeselaan, de Kanonstraat, de Vleutenseweg. Ter hoogte van de aanlanding van de Sijpesteijnbrug op de Van Sijpesteijnkade wordt een voorziening getroffen voor overstekende voetgangers over deze drukke fietsroute. De precieze uitwerking volgt in het Voorlopig Ontwerp.

Norm fietsparkeren
Uitgangspunt in voorliggende PvE/FO is de Nota Stallen en Parkeren (2013) en de daarin genoemde parkeernormen voor fietsparkeren. Deze zijn relatief hoog doordat we in het parkeerbeleid inzetten op stimuleren van fietsgebruik. Daarnaast maken we gebruik van de in de Parkeernota beschikbare mogelijkheid om extra fietsparkeren te realiseren ten gunste van het reduceren van het aantal auto

parkeerplekken. Hoewel de gemeentelijke parkeernormen geen norm kennen voor fietsparkeren voor bezoekers bij appartementencomplexen is in dit project (aan de hand van een landelijk kengetal van CROW) hier wel rekening mee gehouden. Tevens is een extra toevoeging opgenomen van (40) fietsparkeerplaatsen voor bezoek aan het Lombokpark, op te lossen in het Parkblok.
Momenteel is de Parkeervisie 2021 in concept gereed. In de module Parkeernormen is al aangekondigd dat er ruimte komt voor ruimere afwijkingsmogelijkheden in het centrumgebied (A-zone), en daarmee ruimere mogelijkheden om meer fietsparkeerplaatsen te realiseren. Eén van de modules van de Parkeervisie is de module Fietsparkeren. Deze wordt na de zomer van 2021 vrijgegeven voor inspraak. Na vaststelling van dit nieuwe beleid, nemen we deze bij de verdere uitwerking van het Lombokplein mee, waarbij we wel rekening moeten houden met de fysieke mogelijkheden binnen de bouwblokken. Omdat de grond van de gemeente is, kunnen we bij uitgifte ook privaatrechtelijk maatwerk afspreken, mocht dit nodig zijn.

Autoparkeren bouwblokken
De ambitie voor een duurzame en gezonde verstedelijking is in dit plan vertaald in een op maat gemaakt mobiliteitsconcept voor het nieuwbouwprogramma. Dit maatwerk is onderbouwd op basis van een pakket aan verschillende maatregelen. Op basis van bovenstaande zijn circa 60/65 parkeerplaatsen nodig voor het toekomstige programma. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de beschikbare gebouwde parkeercapaciteit in de omgeving. Eventueel benodigde nieuwe gebouwde parkeerplaatsen worden opgenomen in één van de twee nieuwbouwblokken langs de Leidse Rijn. Zie voor de uitgebreide toelichting in het PvE/FO blz 28 en 29.

Nood- en hulpdiensten over fietspaden?
In het ontwerp zijn, in overleg met nood- en hulpdiensten, een aantal maatregelen opgenomen om het gebied goed toegankelijk te maken voor nood- en hulpdiensten. Op de stadsstraat is rekening gehouden met een overrijdbare middenberm, bredere langsparkeervakken en overrijdbare fietspaden/voetpaden voor nood- en hulpdiensten. Daarnaast kan door het toepassen van dynamisch verkeersmanagement de route van onverhoopt opstropend verkeer worden vrijgemaakt. Voor calamiteiten buiten het gebied kunnen nood- en hulpdiensten gebruik maken van de HOV-baan. Het overrijden van fiets- en eventueel voetpaden wordt alleen gedaan bij congestie, als er ook geen ruimte is om over de overrijdbare berm te rijden.

Autovrij Jaarbeursplein?
De ontsluiting van parkeergarages van Hojel City Centre is vanuit twee zijden georganiseerd, namelijk vanaf de Graadt van Roggenweg en vanaf de Croeselaan/Jaarbeursplein. Volgens eigenaren en huurders is de ontsluiting vanaf de Croeselaan/Jaarbeursplein nodig vanwege de hoogtebeperking via de ingang aan de Graadt van Roggenweg en ten behoeve van spreiding van de in en uitrijdende auto’s. Mogelijk leveren de lessen uit coronatijd andere inzichten op over de mobiliteit bij deze kantoren. Wij zullen dit bij de verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp bespreken met betreffende partijen.

Stimuleren gedragsverandering
Via Goed op Weg zijn we met alle grote bedrijven in het stationsgebied bezig afspraken te maken over het duurzaam verminderen en spreiden van mobiliteit, mede in licht van lessen van coronatijd.

Complexiteit van een tunnel onder de Van Sijpesteijntunnel
We geven een toelichting op de technische complexiteit van het maken van een tunnel onder de Van Sijpesteijntunnel. Waarbij het uitgangspunt is dat de bestaande tunnel voor verbreden water,

voetgangers en eventueel ook bestemmingsfietsers wordt gehandhaafd en eronder een tunnel voor doorgaande fietsers wordt gebouwd.
De tunnel is gemaakt tussen 2 landhoofden van het spoorviaduct. De tunnel bestaat uit een bak waar water doorheen stroomt (de Leidse Rijn) en een bak waar voetgangers en fietsers gebruik van maken. Het spoorviaduct bestaat daarbij ook uit 2 delen, 1 deel van het oorspronkelijke viaduct en een uitbouw bij de fietsenstalling (westzijde). Deze twee constructies zijn onderling verschillend, hierdoor ontstaan bij het maken van een tunnel ter hoogte van het westelijke deel conflicten met bestaande funderingspalen, met de daarbij horende risico's.
Het bouwen van een tunnel op deze locatie kan met een open of een gesloten bouwkuip. Bouwmethodes als afzinken en boren van een tunnel zijn in dit gebied niet toepasbaar, omdat de ruimte hiervoor ontbreekt. Bij een open bouwkuip wordt het grondwater verlaagd, waardoor droog gebouwd kan worden. Een onzekere factor is of er voldoende ruimte beschikbaar is voor het afgraven in talud. De grondwaterverlaging heeft invloed op een groter gebied dan alleen de bouwkuip en kan zorgen voor zetting (samendrukking van de grond) door verdroging. Bij een gesloten bouwkuip wordt het bouwterrein begrenst met wanden die grond en water tegenhouden. Tussen deze wanden wordt de tunnel gegraven en wordt een dichte vloer op de bodem van de ontgraving gelegd. Daarna wordt het water eruit gepompt en kan verder droog gebouwd worden.
Een gesloten bouwkuip lijkt een betere methode, omdat de kans op zetting door verdroging minder groot is, maar hier is een onzekere factor of er voldoende ruimte in de tunnel is om de diepwanden aan te brengen. Tevens dient de bestaande constructie deels gesloopt te worden, waardoor de bestaande constructies lek worden gemaakt en er water in de tunnel komt te staan. Na uitpompen van dit water ontstaan dezelfde risico's als bij de open bouwkuip van zetting bij grondwaterverlaging.
In beiden varianten zal ProRail, de eigenaar van de tunnel, eisen stellen aan trillingen, zettingen en vervormingen van de ondergrond t.b.v. mogelijke risico's voor het spoor. Op dit moment is lastig in te schatten of het haalbaar is om binnen de gestelde marges te blijven.
De complexiteit van de ruimtelijke inpassing, zoals bijvoorbeeld het inpassen van de circa 100 meter lange toeritten (in het geval van een tunnel voor fietsers) en aandachtspunten met betrekking tot sociale veiligheid, laten we nu vooralsnog buiten beschouwing.

FUPs
De noordzijde van de Leidse Rijn (Lombokzijde) krijgt een natuurvriendelijke oever. Mensen en dieren kunnen dicht bij het water komen en er zijn verblijfsplekken aan de waterkant zoals het nieuwe Lombokpark. De oevervegetatie biedt kansen voor rietvogels en voor zoogdieren als egels en vleermuizen. Barrières voor dieren langs de noordoever van de Leidse Rijn, zoals bruggen, worden zoveel als mogelijk verzacht of opgeheven, bijvoorbeeld door middel van faunapassages en fauna-uittreedpassages.
De exacte uitwerking en locaties van de fups volgt in de komende fase (Voorlopig Ontwerp).

Groene verbinding met het Daalsepark?
Op dit moment wordt uitgegaan van de basisvariant voor de Daalsetunnel, waarin de beiden tunnelbuizen nog gebruikt worden voor infrastructuur en er slechts 1 rijstrook in de noordelijke buis vervalt en beschikbaar komt voor een andere invulling. De basisvariant is op dit moment nodig voor een robuuste stadsstraat. De groene variant is een ambitie voor de toekomst en sluit ook aan bij de ambities vanuit project Kop ASW/Oude Daalstraat. De haalbaarheid ervan is onder andere afhankelijk van ontwikkelingen in het verkeer. Op basis van de maatregelen die vanuit Verkeersstudie Noordwest worden voorgesteld zijn de auto intensiteiten op het wegvak Daalsetunnel nog te hoog voor herinrichting naar minder stroken. Project Kop ASW/Oude Daalstraat werkt de onderzoeksvraag uit hoe de groenstructuur via Daalsetunnel richting Lombok versterkt kan worden.

Ecologische verbindingen
De Leidse Rijn maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur en functioneert straks als ecologische verbinding voor watergebonden dieren en als vliegroute voor vleermuizen. Tussen het Lombokpark en de Amsterdamsestraatweg ligt ook een ecologische verbinding (via het groen langs het spoor) voor vlinders, insecten, vogels en vleermuizen. Ook de Graadt van Roggenweg wordt vergroend, daar komt een laanstructuur met 4 rijen bomen.
Het meetbaar maken van de kwaliteit van de ecologische verbindingen gebeurt door het aanstellen van doelsoorten voor de ecologische verbinding. Deze doelsoorten stellen kwantitatieve en kwalitatieve eisen (te vertalen in streefwaarden) aan het leefgebied en aan de corridor binnen de ecologische verbinding. Een en ander wordt nader uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp en getoetst door de gemeentelijke ecoloog.

Timing realisatie groen
In komende fase wordt het faseringsplan voor uitvoering van het project opgesteld. De fasering van de verschillende onderdelen en gebieden is van vele aspecten afhankelijk (raakvlakken met andere mobiliteitsprojecten, beschikbare omleidingsroutes, maakbaarheid, et cetera). Uitgangspunt is dat het planten van bomen en de aanleg van groen (bermen, hagen, gras) langs de infrastructuur steeds wordt meegenomen per deelgebied dat wordt gerealiseerd. Het graven van de Leidse Rijn en het realiseren van natuurvriendelijke oevers zal pas kunnen nadat de infrastructuur is verlegd. Het Lombokpark zal als sluitstuk gerealiseerd worden, omdat de ruimte nodig is als bouwplaats.

Klimaatadaptatief Lombokpark?
Uitgangspunt in het project is dat de openbare ruimte klimaatadaptief wordt ingericht. Dat geldt dus ook voor het Lombokpark. De precieze maatregelen tegen hitte en voor wateropvang worden in de VO fase verder uitgewerkt. Voor het Lombokpark wordt op korte termijn nog geen VO gemaakt, omdat we dat te zijner tijd samen met bewoners oppakken, op het moment dat realisatie van het park wat dichterbij is.

Normen voor circulaire inrichting van de openbare ruimte
In het PvE/FO Lombokplein zijn de volgende uitgangspunten voor de openbare ruimte opgenomen:
- Bij het ontwerp van de openbare ruimte inclusief bruggen wordt rekening gehouden met de circulaire principes.
- De benodigde materialen voor aanleg, beheer en onderhoud worden waar mogelijk in gesloten kringlopen geproduceerd, gebruikt en hergebruikt.
- Nagaan of materiaal afkomstig uit de openbare ruimte ter plaatse kan worden hergebruikt en/of bestaande onderlagen van wegen hergebruikt kunnen worden.

Circulaire economie staat nog in de kinderschoenen. Daarom zijn we nu vooral aan het samen leren en experimenteren. Op het moment dat we voor Lombokplein een aannemer gaan selecteren voor de aanleg van de openbare ruimte, worden de uitgangspunten geactualiseerd op basis van de dan aanwezige ervaring.

Openbaarheid van de binnenterreinen
In het Hotelblok en Leidseblok komen publiek toegankelijke binnentuinen, die overdag openbaar toegankelijk zijn. De gebouwen en de binnentuin worden in samenhang ontwikkeld, zodat de tuin, zowel functioneel als in vormgeving, een duidelijke relatie krijgt met de aangrenzende bebouwing. Het worden aangename groene ruimtes die in samenspraak met de bewoners en ondernemers worden

vormgegeven. In de avonduren zijn de toegangen afsluitbaar en alleen toegankelijk voor gebruikers van het bouwblok.
Het Parkblok krijgt een binnenplaats; een fijne, rustige plek die ontmoeting stimuleert tussen bewoners onderling. De binnenplaats krijgt een collectief en zo groen mogelijk karakter. Door de binnenplaats loopt (voor bewoners) een informele route tussen de Hagelbuurt en Moskeeplein. De binnenplaats wordt niet openbaar, vanwege de kleine maat van de binnenplaats.

Spelregels voor terrassen in groen
In het PvE/FO zijn eisen opgenomen met betrekking tot de groene uitstraling van de binnentuin in het Hotelblok. Minimaal 60% van de binnentuin wordt groen ingericht met levend groen (gras, beplanting en bomen). De grootte van het terras bij het restaurant wordt in een volgende fase bepaald en meegegeven als norm in de gronduitgifte en/of vastgelegd in het bestemmingsplan.
Met betrekking tot het terras bij het paviljoen in het Lombokpark zijn in het PvE/FO eisen opgenomen ten aanzien van de vormgeving. Vormgeving van het terras is onderdeel van het ruimtelijk concept voor paviljoen en park. Het terras is ondergeschikt aan het park. Deze eisen worden vertaald in het bestemmingsplan. Vanzelfsprekend zijn ook de regels in het terrassenreglement van toepassing.

Afspraken over doorstroming Openbaar Vervoer
In de komende periode (2021) wordt het Voorlopig Ontwerp uitgewerkt. Op de onderdelen die het OV raken, waaronder doorstroming van bussen op de Graadt van Roggenweg, hebben we nadrukkelijke afstemming met de Provincie en Qbuzz. Uitgangspunt is dat voordat het bestemmingsplan in procedure wordt gebracht (naar verwachting sept 2021) er afspraken zijn gemaakt over het verkeersontwerp en de maatregelen ten gunste van doorstroming.

Hotelkamers
In het PvE/FO Lombokplein wordt een uitbreiding van het NH Hotel voorzien van maximaal 60 hotelkamers. Deze uitbreiding past binnen het door de gemeenteraad vastgesteld beleid (op 19 december 2019) dat voor een kwalitatieve ontwikkeling van het bestaande hotelaanbod, zoals het NH Hotel Utrecht, wenselijk is om ontwikkelruimte te bieden om te blijven vernieuwen.
Uitbreidingsplannen tot maximaal 20% van de bestaande kamercapaciteit worden mogelijk gemaakt op voorwaarde dat de beoogde uitbreiding een aantoonbare kwaliteitsverbetering oplevert en er sprake is van een bijdrage aan de leefbaarheid en duurzaamheidsdoelstellingen van de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.
De herontwikkeling van het NH Hotel draagt bij aan deze doelstellingen. De entree (inclusief luifel) wordt verplaatst naar de nieuwe locatie op de zuidoosthoek van het huidige pand, zodat de stadsstraat goed ingepast kan worden. Tevens worden transparante gevels aan de Jaarbeursplein zijde gerealiseerd, waarbij de gevel over de gehele lengte op de oude rooilijn wordt gelegd om meer ruimte te creëren voor voetgangers. Ook het verduurzamen van het huidige gebouw is onderdeel van de plannen. Voor de eigenaar van het hotel is uitbreiding met hotelkamers randvoorwaardelijk voor het investeren in het aanpassen en verduurzamen van het hotel. In de geheime bijlage is de beantwoording opgenomen van de financiële effecten van ontwikkelen van woningen in plaats van hotelkamers.

Huisvesting voor ouderen
De ontwikkeling van woningen in project Lombokplein is vooral gericht op de woonbehoefte in de directe omgeving. De inwoners van Lombok waarderen Lombok en blijven daar graag wonen. Een aantal oudere inwoners heeft niet de woning die past bij een volgende fase. Deze bewoners willen graag (langer) zelfstandig wonen en blijven graag in hun buurt (sociaal netwerk), maar doorstromen

naar een passende woning in de wijk is nu vaak niet mogelijk doordat het juiste woningaanbod ontbreekt. Lombokplein gaat deze mogelijkheden bieden, dus dit sluit inderdaad goed aan op de motie die wij in december 2020 hebben overgenomen (M389 Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen).

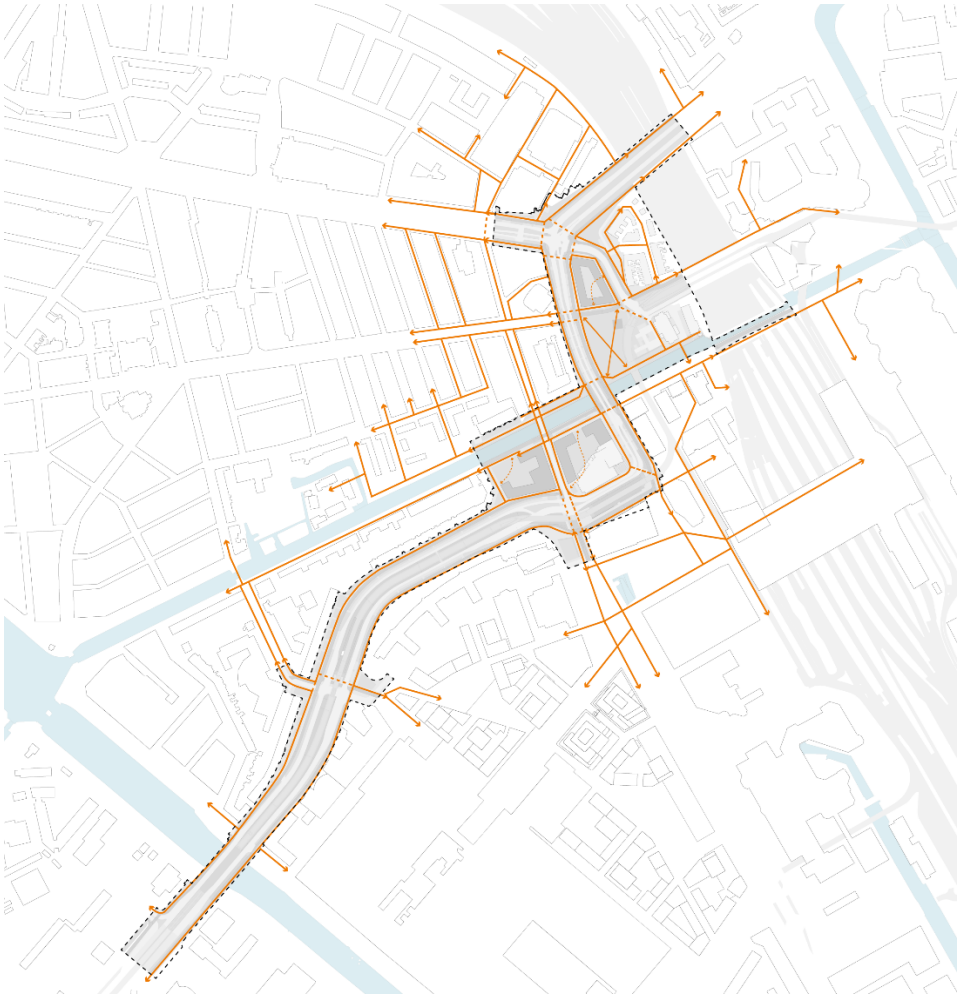
Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage 1
Kaarten spreiding fietsroutes en looproutes, horende bij raadsbrief met kenmerk 8558351



Kaart spreiding fietsroutes


Kaart looproutes

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1516
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	4 maart 2021
Agendapunt	8
Omschrijving	Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk - Raadsleden De Pagter en Gilissen
ID	1564
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Gijs Corten/Mobiliteit/gijs.corten@utrecht.nl

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Gemeenteraad	8 december 2020
Raadsinformatiebijeenkomst	16 februari 2021
Commissie Stad en Ruimte	**4 maart 2021**
Gemeenteraad	25 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Initiatiefvoorstel aan de gemeenteraad

Utrecht onbeperkt toegankelijk

Beleidsvelden	Maatschappelijke Ondersteuning, Openbare Ruimte en Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Raadsorganen
Opsteller	Marijn de Pagter en Dimitri Gilissen
Kenmerk	8274429
Vergaderdatum Raad	8 december 2020
Geheim	Nee

Raadsleden De Pagter en Gilissen stellen de raad voor te besluiten:

1. Ten behoeve van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor iedereen een toegankelijkheidsnorm te definiëren voor de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de openbare weg, die inhoudt dat deze vrije doorgang tenminste 1,50 meter is.

2. Het college op te dragen om het gemeentelijk beleid voor uitstallingen, de inrichting van de openbare ruimte en overige regelingen aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen.

3. Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor een inrichting waarbij:
    - de vrije doorgang van tenminste 1,50 meter zoveel mogelijk wordt gemarkeerd;
    - fietsenstallingen zo worden geplaatst dat rekening wordt gehouden met de minimale vrije doorgang.

4. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een bevoegdheid voor het college op te nemen om gebieden aan te wijzen waar het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.

5. Aan de APV toe te voegen dat het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel te parkeren als daardoor:
    - de functie van straatmeubilair gehinderd of belemmerd wordt;
    - de doorgang en opbouw op een markt wordt gehinderd of belemmerd;
    - het in- en uitstappen bij tram, bus, taxi of gehandicaptenparkeerplaats gehinderd of belemmerd wordt.

6. De toelichting op artikel 2:32 van de APV uit te breiden en daarin op te nemen wanneer sprake is van ‘gevaarlijk gestalde fietsen’.

7. De “Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk” vast te stellen.

8. Het college op te dragen op basis van de nieuwe bevoegdheid in de APV voor de duur van 2 jaar een proef te starten in een nader te bepalen deel van het Stationsgebied.

De raadsleden,

Marijn de Pagter Dimitri Gilissen

Gemeente Utrecht

Samenvatting

Onze stad lijkt niet zo toegankelijk als je misschien zou denken. Iemand die goed ter been is vindt ook als het drukker is en er barrières in de openbare ruimte staan wel zijn of haar weg. Voor mensen voor wie dat niet geldt is het vaak veel lastiger. Denk hierbij aan mensen met een beperking, ouderen of kinderen. Dan kan een verkeerd geplaatste uitstalling of fiets, bankje, terras of geveltuintje opeens een niet te nemen hindernis zijn. Om Utrecht ook voor deze groepen toegankelijk te maken en te houden stellen de initiatiefnemers voor een gemeentebrede norm voor fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte te introduceren. Dit voorstel leidt ertoe dat het gemeentelijk beleid voor uitstallingen, de inrichting van de openbare ruimte en overige regelingen aan deze toegankelijkheidsnorm worden aangepast en dat de gemeente op overtreding hiervan kan handhaven.

Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte zou met deze norm moeten worden gewerkt waarbij de initiatiefnemers een voorkeur hebben voor een inrichting waarbij het voor voetgangs gereserveerde deel (dat vrij dient te blijven) wordt gemarkeerd. Fietsenstallingen worden zo geplaatst dat ook rekening wordt gehouden met deze norm.

Dit voorstel wijzigt ook de regels voor het verwijderen van hinderlijk gestalde fietsen, bromfietsen of vergelijkbare vervoermiddelen. Het college krijgt de bevoegdheid gebieden in de stad aan te wijzen waar deze vervoermiddelen niet buiten stallingen mogen worden gestald. Ook wordt het verboden deze vervoermiddelen te stallen op plekken waardoor het gebruik van straatmeubilair, de opbouw van een markt of het in- en uitstappen bij tram, bus, taxi of gehandicaptenparkeerplaats wordt gehinderd.

Tot slot draagt dit voorstel het college op een twee jaar durende proef te starten met het aanwijzen een nader te bepalen deel van het Stationsgebied waar geen fietsen, bromfietsen of vergelijkbare vervoermiddelen mogen worden geparkeerd.

Context

Aanleiding

Jaarlijks vindt in oktober de ‘Week van de toegankelijkheid’ plaats. Tijdens deze week wordt aandacht gevraagd voor het thema toegankelijkheid, met als doel het vergroten van bewustzijn en het zetten van stappen richting een toegankelijke samenleving voor iedereen. Dat doel onderschrijven de initiatiefnemers: wij willen dat Utrecht een gemeente wordt die toegankelijk is voor iedereen. Utrecht werkt sinds 2007 aan die toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu met het VN-verdrag handicap. Doel van het VN-verdrag handicap is het bevorderen, beschermen en waarborgen van de mensenrechten van mensen met een beperking. Toegankelijkheid is een belangrijk grondbeginsel van het verdrag.

In juni 2020 heeft de Utrechtse gemeenteraad de Agenda en het Uitvoeringsprogramma ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk’ vastgesteld, waarin de ambities voor de komende jaren worden geschetst. Jaarlijks wordt ook de Utrechtse Toegankelijkheidsprijs uitgereikt waarmee de gemeente Utrecht initiatieven die een bijdrage leveren aan het vergroten van toegankelijkheid in het zonnetje zet. In 2020 was Stichting Vrienden van De Roef winnaar van de prijs, de jaren daarvoor vielen o.a. de Voedseltuin Overvecht, Stichting Appeltaartconcerten en Harmonieorkest Vleuten in de prijzen.

De openbare ruimte in Utrecht is schaars, met name rond het Centraal Station en in de oude binnenstad. Dat brengt uitdagingen met zich mee over het verdelen van deze schaarse openbare ruimte: waar kun je je fiets of auto parkeren? Waar kan een ondernemer zijn terras of een uitstalling plaatsen? En vooral: hoe blijft de openbare ruimte toegankelijk voor iedereen, in het bijzonder voor mensen met een beperking?

We kijken naar toegankelijkheid als een brede maatschappelijke opgave, zowel fysiek als sociaal. Om Utrecht steeds wat meer toegankelijk te maken hebben we onze ogen voor dit initiatief gericht op het vraagstuk van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Dit hebben we gedaan door de ogen van gebruikers met daarbij in het bijzonder aandacht voor mensen met een beperking. We komen tot de conclusie dat er nog regelmatig ‘barrières’ in het straatbeeld te vinden zijn. In dit voorstel introduceren

we een gemeentebrede norm die de minimale eis voor fysieke toegankelijkheid in de openbare ruimte vastlegt. Ook introduceren we een instrumentarium om te kunnen handhaven op deze norm.

Beoogd effect

We willen graag dat Utrecht toegankelijk wordt en blijft voor iedereen. Het doel van dit voorstel is een norm te introduceren die een bijdrage levert aan het toegankelijk houden van de openbare ruimte, met name op die plekken waar de druk op de openbare ruimte groot is. Tegelijkertijd verduidelijken we de regels voor het parkeren van fietsen en brommers en voor het plaatsen van uitstallingen binnen de singels.

Eerdere besluitvorming en relevante stukken

In chronologische volgorde zijn de volgende besluiten, moties en raadsbrieven van belang.

- Ten aanzien van het plaatsen van fietsen in de openbare ruimte verzocht de raad op 29 juni 2006 om bij het fietsverwijderingsregime te werken met een onderscheid tussen 'gevaarlijk' en 'hinderlijk' gestalde fietsen.
- Ten aanzien van uitstallingen informeerde het college de raad op 29 januari 2008 dat handhaving van uitstallingen in de binnenstad alleen zal worden voortgezet in "aperte gevallen" (*commissiebrief 29 januari 2008, kenmerk 08.021650, niet online raadpleegbaar*)
- Op 1 december 2009 stelde het college de Regels Uitstallingen Utrecht vast.
- Op 28 maart 2013 stelde de raad de Nota Stallen en Parkeren vast, waarin handhaving op zowel gevaarlijk als hinderlijk gestalde fietsen werd geïntensiveerd. Dit handhavingsbeleid is eind 2013 of begin 2014 aangepast, zoals blijkt uit een raadsbrief van 14 juli 2014.
- Op 30 juni 2016 stemde de raad in met het meerjarenperspectief bereikbaarheid 2016, waarin onder andere was opgenomen op termijn te handhaven op hinderlijk fietsparkeren in gebieden waar voldoende stallingsruimte beschikbaar is. Op dezelfde datum stemde de raad in met "amendement" A27, waarin het college werd opgedragen niet te handhaven op hinderlijk gestalde fietsen en jaarlijks te evalueren of het aantal hinderlijk gestalde fietsen is verminderd.
- Op 22 december 2016 stemde de raad in met de kadernota kwaliteit openbare ruimte
- Op 8 maart 2018 stemde de raad onder andere in met het Terrassenreglement, waarin regels over de vrije doorgang bij terrassen zijn opgenomen.
- Op 29 februari 2020 ontving de raad een brief over het starten van een proef waarbij handhavend wordt opgetreden tegen (brom/snor)fietsen die op invalidenparkeerplaatsen, laad- en losplaatsen en taxistandplaatsen staan.
- Op 18 juni 2020 stemde de raad in met het Raadsvoorstel Agenda en Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'
- De raad nam bij de behandeling van het Meerjarenperspectief Ruimte 2020 kennis van de Fietsparkeerbalans 2019.

Huidige situatie

Er is nu geen algemene Utrechtse norm voor toegankelijkheid

Utrecht hanteert op dit moment geen duidelijke norm over welk deel van de stoep beschikbaar moet zijn voor voetgangers. Fietsen bijvoorbeeld mogen volgens de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) niet worden geparkeerd als "de doorgang wordt gehinderd of belemmerd", maar het is niet duidelijk wanneer daarvan sprake is.

Voor uitstallingen en terrassen bestaat wel een duidelijke norm. In de Regels uitstallingen Utrecht en het Terrassenreglement 2018 is een norm van 1,50 meter opgenomen. Wij willen deze norm breder vastleggen en toepassen.

Wat zijn de regels voor uitstallingen?

Het college stelt regels voor uitstallingen, zoals reclameborden. Deze regels zijn vastgelegd in de Regels uitstallingen Utrecht. Daarin staat onder andere het volgende:

1. een uitstalling mag maximaal 1 meter uit de gevel worden geplaatst; én

2. er moet tenminste 1,50 meter van de stoep[1] beschikbaar blijven.

Verder staat er in de regels dat er geen enkele uitstalling mag worden geplaatst binnen het gebied dat wordt begrensd door de Singels. Dat is opvallend. Iedereen die zich wel eens in de Binnenstad begeeft, weet dat dit verbod in de praktijk niet wordt gehandhaafd.[2] De uitstallingen worden sinds 2008 gedoogd, nadat handhaving op het verbod tot opschudding had geleid. Het college handhaaft alleen in "*aperte gevallen (veiligheid en bruikbaarheid van de weg)*".

Suggestie voor vernieuwing regels uitstallingen

De initiatiefnemers vinden het goed dat uitstallingen in de binnenstad worden gedoogd, maar constateren ook dat de regels door dit gedoogbeleid onduidelijk zijn geworden. Wij doen daarom de suggestie aan het college om de Regels Uitstallingen zodanig aan te passen dat in de binnenstad dezelfde algemene regels gaan gelden als in de rest van de stad. Dat zorgt voor duidelijkheid.

Dit is uitdrukkelijk een suggestie; het college is eventueel aan zet om nieuwe regels vast te stellen. Het ligt voor de hand de aanpassing van de regels nader te bespreken met maatschappelijke partners, zoals CMU, ACO en SOLGU. In voorbereiding op dit initiatiefvoorstel hebben de initiatiefnemers ook met deze en andere partners gesproken.

De regels voor het parkeren van fietsen en bromfietsen zijn niet altijd duidelijk

Op diverse plaatsen in Utrecht zijn de regels voor het parkeren van fietsen en bromfietsen onduidelijk. Zo staat er op veel plaatsen in de stad het verkeersbord E3 (verbod fietsen en bromfietsen te plaatsen). Toch zijn daar vrijwel altijd fietsen en bromfietsen geparkeerd.



Verkeersbord E3 op Hollandse Toren, achter TivoliVredenburg.

Handhaven van het verkeersbord E3 is moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk. Een overtreding kan namelijk in principe alleen worden bestraft met een boete[3]. Verwijderen kan alleen in uitzonderlijke gevallen.[4]

In de praktijk is het opleggen van een boete onmogelijk. Het is namelijk bijna nooit bekend wie de eigenaar van de fiets is. Er kan alleen een boete uitgedeeld worden als sprake is van "heterdaad".

Fietsen kunnen dus niet zonder meer op basis van het verkeersbord worden verwijderd. Verwijderen van een fiets kan alleen plaatsvinden op grond van een regel in de Algemene Plaatselijke Verordening.

Bromfietsen

Overigens kan bij bromfietsen wel altijd een boete worden opgelegd op grond van verkeersbord E3, omdat een brommer een kenteken heeft en er op kenteken kan worden bekeurd. Toch staan er ook regelmatig brommers geparkeerd op deze plaatsen. Er lijkt weinig te worden gehandhaafd.

[1] Officieel: het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de weg.
[2] Het verbod wordt nu tijdelijk wel gehandhaafd in verband met de coronamaatregelen.
[3] Deze boete bedraagt op dit moment €35,- voor fietsen en €65,- voor bromfietsen (*Feitenboekje 2020*)
[4] Artikel 170, eerste lid, Wegenverkeerswet

Hoe zit het met handhaving op verkeerd gestalde fietsen en bromfietsen?

In de APV zijn diverse algemene verboden opgenomen omtrent het plaatsen van fietsen en bromfietsen. Het is in de hele gemeente verboden een fiets, bromfiets of vergelijkbaar voertuig te stallen als daardoor:

a. op een voetpad of trottoir de doorgang wordt gehinderd of belemmerd;
b. de veiligheid of de doorstroming van of het uitzicht voor het verkeer wordt gehinderd;
c. op of aan een openbare plaats hinder, overlast of schade ontstaat; of
d. voor een bewoner of gebruiker van het gebouw waartegen of waarvoor de fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel staat geparkeerd de doorgang of het uitzicht wordt belemmerd.

De gemeente Utrecht handhaaft niet altijd op deze verboden. In de uitvoering bestaat sinds 2006 een onderscheid tussen “gevaarlijk” en “hinderlijk” gestalde fietsen. Dit onderscheid bestaat uitdrukkelijk niet in de APV.

Politieke context

De handhaving op *hinderlijk* gestalde fietsen is al jaren politiek gevoelig. De meerderheid van de gemeenteraad is van mening dat niet (generiek) op hinderlijk gestalde fietsen moet worden gehandhaafd. Met dit voorstel wordt dat besluit uitdrukkelijk niet teruggedraaid. De initiatiefnemers willen juist een doorbraak forceren in het politieke debat en het college een nieuw kader meegeven waarbinnen handhaving in bepaalde gebieden mogelijk is. Er wordt dus via dit voorstel uitdrukkelijk niet gekozen voor handhaving op *alle* verkeerd gestalde fietsen. Wel kan het college met het voorgestelde kader gericht handhaven op verkeerd gestalde fietsen:

- in bepaalde, aangewezen gebieden waar fietsen alleen in een stalling mogen staan;
- als op een stoep een vrije doorgang wordt belemmerd.

Verder constateren wij dat er een grijs gebied bestaat tussen *gevaarlijk* en *hinderlijk* gestalde fietsen. Het is voor inwoners, handhavers en ook raadsleden niet duidelijk wanneer een fiets precies *hinderlijk* en wanneer deze *gevaarlijk* is gestald. Wij hebben in de bijlage bij dit voorstel een aantal voorbeelden geschetst. Verduidelijking van het onderscheid is wat ons betreft gewenst. Via een nieuwe toelichting op de APV hopen wij dat te bereiken.

Overigens moet handhaven natuurlijk altijd gezien worden als sluitstuk. Het is een laatste middel om overtreders in de goede richting te duwen. Met waarschuwingen in de openbare ruimte en het vergroten van bewustwording kan hopelijk al veel worden bereikt, maar handhaven kan nodig zijn.

Er is voldoende ruimte in stallingen rondom het station

De afgelopen jaren heeft Utrecht veel geïnvesteerd in bereikbaarheid voor de fiets. Een voorbeeld daarvan is het bouwen van (tien)duizenden fietsenstallingen in het stationsgebied en de binnenstad. De eerste 24 uur is het stallen van de fiets gratis.

Uit de Fietsparkeerbalans 2019 blijkt dat er in het Stationsgebied voldoende fietsenstallingen zijn. Gemiddeld zijn bijna 7.000 fietsenstallingen vrij in het stationsgebied. Ook op piekmomenten is er voldoende stallingsruimte. Een meting op een dinsdag in november 2019 tussen 10 en 12 uur wees bijvoorbeeld uit dat ongeveer 20% van de beschikbare stallingen vrij was.[5]

Ondanks dat er veel ruimte is in inpandige stallingen bij het station, staan op veel stoepen en weggedeelten rondom het station fietsen geparkeerd. Niet zelden beperken deze fietsen de toegankelijkheid van de openbare ruimte. In de bijlage bij dit voorstel hebben wij een aantal voorbeelden uiteengezet.

Vergelijking met andere G4-gemeenten

In voorbereiding op dit voorstel is navraag gedaan bij de andere G4-gemeenten over hun beleid rondom het parkeren van fietsen en brommers. Amsterdam, Rotterdam én Den Haag hebben een bepaling in de APV opgenomen waarin staat dat het college gebieden kan aanwijzen waar het

[5] Dit bleek uit ambtelijke navraag.

verboden is om fietsen buiten de daartoe bestemde voorzieningen te plaatsen. Amsterdam en Rotterdam maken daarvan actief gebruik, Den Haag alleen als tijdelijke maatregel bij bijvoorbeeld Prinsjesdag of wegwerkzaamheden.

Amsterdam

In Amsterdam zijn gebieden aangewezen rond alle stations, aan- of afmeerplaatsen en drukke plaatsen (zoals rond het Rembrandtplein, Leidseplein, etc.). Verkeerd gestalde fietsen worden na 1 uur verwijderd en naar het Fietsdepot gebracht. Bij een onveilige situatie, bijvoorbeeld als een fiets een nooduitgang blokkeert, kan de gemeente Amsterdam de fiets direct (zonder waarschuwing) weghalen.

Rotterdam

In Rotterdam zijn de gebieden rond de stations aangewezen als plaatsen waar je je fiets alleen in de stallingen, fietsenrekken of andere aangegeven plaatsen mag parkeren. Er zijn duidelijke (brom)fietsparkeerzones ingericht. (Brom)fietsen en scooters die geheel of gedeeltelijk buiten de parkeerzone staan, worden zonder waarschuwing verwijderd en naar Fietspunt gebracht.

Den Haag

In Den Haag maakt het college alleen gebruik van de bevoegdheid in de APV om gebieden aan te wijzen bij evenementen of wegwerkzaamheden. Voorafgaand aan Prinsjesdag worden fietsen bijvoorbeeld gelabeld en zo nodig weggehaald.

Belang van een onbeperkt toegankelijke stad

De vrijheid om te gaan en staan waar je wilt is een groot goed. Tegelijkertijd is dit niet voor iedereen een vanzelfsprekendheid. De openbare ruimte biedt soms (ongewild) een uitdaging voor mensen die minder of niet goed ter been zijn, ouderen of mensen met een beperking. Als Utrecht willen we een stad zijn die welkom is voor iedereen en waar iedereen zich thuis kan voelen. Een minimale norm introduceren voor de toegankelijkheid is dan ook niet een eindpunt maar een startpunt. Als stad maken we werk van een toegankelijke openbare ruimte. Zo zorgen we voor goede verharding waar dat nodig is, zijn er voldoende plekken (bankjes) waar mensen kunnen uitrusten en dragen we als gemeente eraan bij dat er voldoende sanitaire voorzieningen beschikbaar zijn.

Naast duidelijke regels over wat wel en niet mag, willen we ook een stuk bewustwording creëren dat ‘jouw fiets of uitstalling’ ook iemand anders in de weg kan staan en dat het verstandiger is om een daartoe aangewezen stalling of stallingsplek te zoeken. Als het aan ons ligt draagt de gemeente de boodschap ‘*een toegankelijke stad maak je samen*’ dan ook actief uit en worden mensen op hun gedrag aangesproken alvorens er handhavend wordt opgetreden.

Gemeente Utrecht

Beslispunt (referendabel)	
1	Ten behoeve van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor iedereen een toegankelijkheidsnorm te definiëren voor de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de openbare weg, die inhoudt dat deze vrije doorgang tenminste 1,50 meter is.
Argumenten	
1.1	Alle Utrechters moeten zich vrij door de stad kunnen bewegen
	Vrijheid is een groot goed. Alle Utrechters moeten zich vrij door de stad kunnen bewegen, ook Utrechters met een beperking.
1.2	Een obstakelvrije zone van tenminste 1,50 meter voor voetgangers wordt geadviseerd
	Voetgangers moeten elkaar veilig kunnen passeren. In diverse openbaar raadpleegbare bronnen, zoals de uitgave "Voetpaden voor iedereen" van Bouw Advies Toegankelijkheid, wordt een obstakelvrije zone van tenminste 1,50 meter geadviseerd.
1.3	Ruim voldoen aan minimale doorgangsbreedte van 0,90 meter
	Een persoon in een rolstoel of scootmobiel of een persoon met een kinderwagen of rollator heeft een doorgangsbreedte van zo'n 0,90 meter nodig. Het spreekt voor zich dat die doorgangsbreedte van 0,90 in de uitwerking van de norm te allen tijde beschikbaar moet zijn, ook als er straatmeubilair, groenvoorzieningen of geveltuintjes zijn geplaatst. Deze minimale doorgangsbreedte moet overigens ook in de ruimte *boven* de stoep beschikbaar zijn. Takken, bladeren of bloemen die over de vrije doorgang hangen, kunnen de toegankelijkheid belemmeren, met name voor blinden en slechtzienden.
1.4	Het uitgangspunt van tenminste 1,50 meter wordt al in diverse beleidsvelden gehanteerd
	De voorgestelde norm van tenminste 1,50 meter wordt al in diverse beleidsvelden gehanteerd. Zo bestaat dit uitgangspunt al in de Regels uitstallingen Utrecht en het Terrassenreglement.
1.5	Dit sluit aan bij het mobiliteitsbeleid
	In het mobiliteitsbeleid "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" is veel aandacht voor de voetganger. Toegankelijke stoepen zijn een randvoorwaarde voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Op drukke, brede wegen en pleinen is een vrije doorgang van 1,50 meter onvoldoende. Ook kunnen er (piek)momenten zijn waarop deze norm niet voldoet.
	We kiezen er bewust voor een norm van "tenminste" 1,50 meter te hanteren. Op diverse plaatsen in Utrecht is een vrije doorgang van 1,50 meter onvoldoende om de toegankelijkheid te waarborgen. Denk aan zaterdagmiddagen in delen van de Binnenstad.
1.2	De norm van 1,50 meter betreft een minimale norm
	Waar er meer ruimte is voor een grotere vrije doorgang moet deze ook worden gecreëerd of gehandhaafd. Dit voorstel beoogt niet om plekken te verkleinen waar er meer ruimte is dan 1,50 meter.
1.3	Niet alle wegen zijn breed genoeg of er is geen stoep
	Niet alle wegen in de gemeente zijn breed genoeg om een vrije doorgang op de stoep te realiseren van 1,50 meter, zeker niet in een monumentale stad als Utrecht. Het

	college kan afwijken van de norm, als er geen mogelijkheid is om een stoep te realiseren van tenminste 1,50 meter. In die gevallen kan een voorbeeld worden genomen aan de richtlijnen van de gemeente Zwolle. Ook is in diverse eeuwenoude straten niet eens sprake van een stoep (bv. Nieuwegracht). Op dergelijke plaatsen kan de vrije doorgang bij een toekomstige herinrichting mogelijk worden gemarkeerd door de kleur in de bestrating.
1.4	In een shared space bestaat geen "*voor voetgangers gereserveerd gedeelte van de weg*"
	Op plaatsen waar sprake is van een gedeelde ruimte voor verkeersgebruikers (shared space), zoals bijvoorbeeld het Domplein of de Zadelstraat, is er officieel geen voor "voetgangers gereserveerd gedeelte van de weg". Echter geldt ook daar de norm van een vrije doorgang van *tenminste* 1,50 meter.
1.5	Straatmeubilair of groenvoorziening kan voor korte versmalling zorgen
	Op stoepen die 1,50 meter breed zijn, moeten straatmeubilair of groenvoorzieningen geplaatst kunnen worden. Voor de plaatsing daarvan kan de vrije doorgang kortstondig worden versmald tot 1,20 meter of, in het uiterste geval, 0,90 meter. Een vrije doorgang van 0,90 meter is het absolute minimum om de vrije doorgang voor bijvoorbeeld een rolstoel te garanderen.
1.6	Er zijn tijdelijke uitzonderingen denkbaar
	De norm van 1,50 meter moet uitdrukkelijk *in beginsel* worden gehanteerd. Er zijn uitzonderingen denkbaar, bijvoorbeeld bij werkzaamheden. Het college kan in dergelijke gevallen van de norm afwijken. Tegelijkertijd vinden de initiatiefnemers dat de vrije doorgang ook bij werkzaamheden zoveel mogelijk moet worden gewaarborgd. Een steiger kan bijvoorbeeld ook zo worden opgebouwd, dat voetgangers er onderdoor kunnen lopen.
1.7	Bewustwording is belangrijk, handhaving is sluitstuk
	Het is belangrijk om Utrechters bewust te maken van de toegankelijkheidsnorm. In sommige buurten loopt al een actie "Houd de stoep vrij!". Handhaving van bijvoorbeeld uitstallingen of fietsen is een sluitstuk. Het is een laatste middel om overtreders in de goede richting te duwen.
Beslispunt (referendabel)	
2	Het college op te dragen om gemeentelijk beleid voor uitstallingen, de inrichting van de openbare ruimte en overige regelingen aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen.
Argumenten	
2.1	Hiermee wordt het college opgedragen diverse regelingen aan te passen
	Nadat de raad instemt met dit voorstel, dienen diverse regelingen te worden aangepast aan de toegankelijkheidsnorm.
2.2	Dit zorgt voor eenduidige regels voor uitstallingen in de hele stad
	Buiten de singels wordt de norm van 1,50 meter al gehanteerd voor het plaatsen van uitstallingen. Wij stellen voor die norm ook binnen de singels toe te passen, zodat er eenduidige regels ontstaan in de gehele stad. Dat betekent dat het toegestaan wordt uitstallingen te plaatsen tot maximaal 1 meter uit de gevel, mits een vrije doorgang van 1,50 meter wordt gewaarborgd. Eventueel geplaatste gevelbankjes (zoals toegestaan in het horecakader) zijn dus niet maatgevend; de afstand vanaf de gevel is bepalend.

2.3	Hierdoor blijft de huidige ruimte voor terrassen bestaan
	In het terrassenreglement zijn al normen opgenomen over de minimale doorgangsbreedte.
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	Door coronamaatregelen wordt nu tegen alle uitstallingen in de binnenstad gehandhaafd
	Het bestaande totaalverbod op uitstallingen in de binnenstad wordt op dit moment wel gehandhaafd als onderdeel van de coronamaatregelen. Om onduidelijkheid te voorkomen is het belangrijk om de invoering van nieuwe regels voor uitstallingen af te stemmen met ondernemers in de binnenstad.
2.2	Op plaatsen met een functiestrook kunnen uitstallingen in de functiestrook
	Op steeds meer plaatsen in de stad wordt een functiestrook ingericht, waar bijvoorbeeld terrassen, parkeerplaatsen, afvalbakken worden geplaatst. Het ligt voor de hand op die plaatsen ook de uitstallingen in de functiestrook te plaatsen. Dit moet dan echter wel worden vastgelegd in de Regels Uitstallingen.
2.3	Het toevoegen van een goot kan helpen om de toegankelijkheid te verbeteren
	Voor blinden en slechtzienden zijn gevels een natuurlijke gidslijn op plaatsen waar geen geleidestrook is. Op plaatsen met uitstallingen kan het dan ook helpen een goot op 1 meter uit de gevel te plaatsen die als geleiding voor de taststok kan dienen. Daarmee wordt tevens duidelijk voor ondernemers tot waar uitstallingen geplaatst mogen worden. Hier moet wat de initiatiefnemers betreft aandacht voor zijn bij (her)inrichtingen.
Beslispunt (referendabel)	
3	Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor een inrichting waarbij: • de vrije doorgang van tenminste 1,50 meter zoveel mogelijk wordt gemarkeerd; • fietsenstallingen zo worden geplaatst dat rekening wordt gehouden met de minimale vrije doorgang.
Argumenten	
3.1	Markeringen zorgen voor duidelijkheid
	Duidelijke markeringen van de vrije doorgang in de openbare ruimte zijn belangrijk, bijvoorbeeld door een andere kleur bestrating te gebruiken. Zo is voor elke weggebruiker duidelijk welke ruimte moet worden vrijgehouden. In dat gebied mogen bijvoorbeeld geen fietsen of bromfietsen worden geplaatst.
3.2	Een fietsenrek direct naast de vrije doorgang zorgt van nature voor een vrije doorgang
	Fietsen worden zelden tot nooit pal voor een fietsenrek gezet, omdat daarmee de fietsen in het rek worden geblokkeerd. Op brede voetpaden kan een fietsenrek direct naast de vrije doorloop worden geplaatst om ervoor te zorgen dat de vrije doorloop "van nature" wordt vrij gehouden.
3.3	Het plaatsen van voldoende fietsenrekken is belangrijk, maar deze rekken op zichzelf kunnen ook een barrière vormen in de openbare ruimte
	Het is belangrijk om voldoende fietsenrekken te plaatsen. Bij afwezigheid van (voldoende) fietsenrekken, worden fietsen namelijk vaak tegen gevels geplaatst of aan lantaarnpalen vastgemaakt. Dat belemmert de toegankelijkheid. Wij kiezen liever voor ordelijk geplaatste stallingsplekken dan voor fietsen aan andere vormen van straatmeubilair, bomen of los geplaatst in de buitenruimte.

Kanttekeningen/Risico's	
3.1	<u>De markeringen zijn niet overal nodig</u>
	In woonstraten liggen markeringen niet voor de hand omdat de stoep zelf vaak al zo breed is als de vrije doorgang.
Beslispunt (referendabel)	
4	In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een bevoegdheid voor het college op te nemen om gebieden aan te wijzen waar het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.
Argumenten	
4.1	<u>Hiermee ontstaat een extra bevoegdheid voor het college</u>
	Het college krijgt hierdoor een extra bevoegdheid om te kunnen handhaven op alle verkeerd gestalde vervoersmiddelen die de toegankelijkheid kunnen belemmeren, bijvoorbeeld in het Stationsgebied. In de aangewezen gebieden mogen fietsen en bromfietsen alleen in rekken of (inpandige) stallingen worden geplaatst.
4.2	<u>In deze gebieden ontstaat geen discussie over *gevaarlijk* of *hinderlijk*</u>
	In de gebieden die het college op basis van deze bevoegdheid aanwijst kunnen fietsen, bromfietsen of vergelijkbare vervoersmiddelen worden verwijderd, ongeacht of het vervoersmiddel gevaarlijk of hinderlijk geparkeerd is. Dit vergemakkelijkt de handhaving in deze specifieke gebieden, bijvoorbeeld op het sportpark op het Jaarbeursplein.
4.3	<u>In met name het Stationsgebied is voldoende stallingsruimte</u>
	Uit de Fietsparkeerbalans blijkt dat er ruim voldoende stallingsruimte is in het Stationsgebied, ook op piekmomenten. Daar heeft de afgelopen de afgelopen jaren miljoenen geïnvesteerd in het creëren van overdekte stallingen, zoals de grootste fietsenstalling ter wereld. De omgevingen van die stallingen kunnen worden aangewezen, zodat enerzijds het gebruik van de stallingen wordt bemoedigd en anderzijds de openbare ruimte rondom de stallingen toegankelijk is en een fraai aangezicht heeft.
4.4	<u>Openbaar groen kan hiermee worden beschermd</u>
	Het college kan ervoor kiezen (delen van) parken aan te wijzen om te voorkomen dat daar fietsen, bromfietsen of andere vervoersmiddelen worden gestald. Zo kan openbaar groen worden beschermd. Hierbij kan met name gedacht worden aan het nog te vormen Smakkelaarspark.
4.5	<u>De bevoegdheid kan ook worden gebruikt bij evenementen, werkzaamheden of op marktdagen</u>
	Het is mogelijk om deze bevoegdheid toe te passen als tijdelijke maatregel in een bepaald gebieden, bijvoorbeeld tijdens evenementen, werkzaamheden of op marktdagen.
Kanttekeningen/Risico's	
4.1	<u>Het is van belang om de gebieden duidelijk te markeren in de openbare ruimte</u>
	De gebieden moeten duidelijk worden gemarkeerd in de openbare ruimte. Hierbij kan worden gedacht aan het aanbrengen van markeringen in de bestrating en/of het plaatsen van duidelijke borden.

4.2	<u>In de Binnenstad is onvoldoende (inpandige) stallingsruimte</u>
	Uit diverse onderzoeken blijkt dat in de Binnenstad onvoldoende (inpandige) stallingsruimte is. Het ligt daarom voorlopig niet voor de hand om deze maatregel grootschalig in de Binnenstad toe te passen. Wel is het denkbaar dat deze maatregel kleinschalig op bepaalde knelpunten in de Binnenstad wordt toegepast, bijvoorbeeld daar waar de draaicirkel van vrachtwagens moet worden gewaarborgd of direct voor de toegang van een fietsenstalling (bv. de toegang van de fietsenstalling Stadhuis).
4.3	<u>Met handhaving alleen zijn we er niet</u>
	Handhaving is het sluitstuk. Door bewustwording te creëren dat je hinderlijk gestalde fiets ook een belemmering voor een ander kan zijn hopen we dat het aantal foutparkeerders afneemt. Ervaringen in andere steden laat zien dat het ook een kwestie van gewenning is voordat fietsers hun gedrag aanpassen.
Beslispunt (referendabel)	
5	Aan de APV toe te voegen dat het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel te parkeren als daardoor: • de functie van straatmeubilair gehinderd of belemmerd wordt; • de doorgang en opbouw op een markt wordt gehinderd of belemmerd; • het in- en uitstappen bij tram, bus, taxi of gehandicaptenparkeerplaats gehinderd of belemmerd wordt
Argumenten	
5.1	<u>We voegen hiermee concrete situaties toe uit de handhavingspraktijk</u>
	Wij stellen voor in de APV een aantal concrete verboden toe te voegen. Deze situaties komen voort uit de handhavingspraktijk.
5.2	<u>Deze verduidelijking vergemakkelijkt de handhaving</u>
	Een handhaver kan gemakkelijker overgaan tot verwijdering van een fiets of bromfiets als de APV expliciet bepaalt dat het in een bepaalde situatie verboden is. Het is nu niet of nauwelijks mogelijk te handhaven als een fiets of bromfiets bijvoorbeeld de toegankelijkheid van een bushalte belemmert. Door deze aanpassingen wordt dat wel mogelijk.
Kanttekeningen/Risico's	
5.1	<u>Er kan niet altijd worden gehandhaafd</u>
	De regels in artikel 2:32, eerste lid, gelden voor de hele stad. Het is echter niet mogelijk om in de gehele stad te handhaven op verkeerd gestalde fietsen, bromfietsen of vergelijkbare voertuigen. Er moet worden geprioriteerd. Het is bijvoorbeeld op dit moment zo dat er alleen wordt gehandhaafd in *gevaarlijke* situaties.
Beslispunt (referendabel)	
6	De toelichting op artikel 2:32 van de APV uit te breiden en daarin op te nemen wanneer sprake is van 'gevaarlijk gestalde fietsen'.
Argumenten	
6.1	<u>Via de toelichting in de APV wordt het verschil tussen hinderlijk en gevaarlijk gestalde fietsen en bromfietsen duidelijker juridisch vastgelegd</u>
	In de handhavingspraktijk bestaat een verschil tussen het handhaven op hinderlijk gestalde en gevaarlijk gestalde fietsen en bromfietsen. Dat verschil bestaat niet in de huidige APV. Door het toevoegen van een tekst in de toelichting wordt dit verschil

	verduidelijkt.
Kanttekeningen/Risico's	
6.1	<u>De APV is er niet om alle mogelijke situaties te beschrijven</u>
	Hoewel verduidelijking kan helpen, is het onmogelijk om alle situaties uit de handhavingspraktijk in de APV te noemen. Daar dient de APV bovendien niet voor.
Beslispunt (niet-referendabel)	
7	De "Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk" vast te stellen.
Argumenten	
7.1	<u>Met dit beslispunt wordt de wijziging van de APV juridisch vastgelegd</u>
	De APV moet worden aangepast. Dit beslispunt zorgt voor het vaststellen van deze wijziging.
Kanttekeningen/Risico's	
7.1	<u>Geen</u>
Beslispunt (referendabel)	
8	Het college op te dragen op basis van de nieuwe bevoegdheid in de APV voor de duur van 2 jaar een proef te starten in een nader te bepalen deel van het Stationsgebied.
Argumenten	
8.1	<u>De nieuwe bevoegdheid moet worden uitgeprobeerd om ervaringen op te doen</u>
	Door het starten van een proef kan het college ervaring opdoen en nagaan of de bevoegdheid voor het aanwijzen van gebieden (beslispunt 4) daadwerkelijk bijdraagt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte en het verbeteren van het aangezicht van de openbare ruimte. De proef kan worden gestart binnen het bestaande handhavingsprogramma openbare ruimte.
8.2	<u>In het Stationsgebied is voldoende stallingsruimte</u>
	Uit de Fietsparkeerbalans blijkt dat er ruim voldoende stallingsruimte is in het Stationsgebied, ook op piekmomenten. Dit gebied is daarom bij uitstek geschikt om te experimenteren met de nieuwe bevoegdheid, bijvoorbeeld op het Jaarbeursplein (sportpark), de omgeving van de grootste fietsenstalling ter wereld of of het nog te ontwikkelen Smakkelaarspark.
Kanttekeningen/Risico's	
8.1	<u>Als de proef succesvol is moet structurele financiële dekking worden gevonden voor continuering of uitbreiding van de handhaving</u>
	Voor een kleinschalige proef in het stationsgebied kan dekking worden gevonden in het bestaande Handhavingsprogramma Openbare Ruimte. Als de proef succesvol is, ligt het voor de hand dat meer middelen moeten worden vrijgemaakt.

Gemeente Utrecht

Financiën
Dit voorstel regelt een juridisch kader dat het college verder kan invullen. Aan het aanpassen van het kader zijn geen financiële gevolgen verbonden.

De initiatiefnemers stellen voor dat het college een proef start met het handhaven op basis van dit nieuwe juridische kader. Deze proef kan in principe worden gedekt binnen het bestaande handhavingsprogramma Openbare Ruimte, zoals het college ook aangaf bij de behandeling van een motie op 14 november 2019.[6] Eventueel kan ook dekking worden gezocht in het feit dat in 2020 minder middelen dan begroot zijn besteed aan handhaving van fietsen in de openbare ruimte. Na het uitvoeren van de pilot kan de aanpak eventueel worden uitgebreid en structureel dekking worden gezocht.

De nieuwe toegankelijkheidsnorm dient bij nieuwe (her-)inrichtingen te worden geïmplementeerd. Hiervoor geldt feitelijk een overgangsperiode. De meerkosten van de nieuwe norm bij (her-)inrichting zijn verwaarloosbaar.

Vervolg
Het college kan op de volgende wijze uitvoering geven aan dit raadsvoorstel:
- In het stationsgebied en/of de binnenstad een proef starten met het aanwijzen en handhaven van een gebied waar het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan. Enkele suggesties voor een dergelijke proef:
    - Sportpark Jaarbeursplein
    - Het gebied binnen een bepaalde afstand (bv. 150 meter) van de openbare fietsenstallingen rond het Centraal Station. Hierbinnen valt dan ook het Sportpark op het Jaarbeursplein.
    - Neude
    - Plein Vredenburg (bijvoorbeeld op marktdagen)
    - Smakkelaarsveld na de voltooiing van de werkzaamheden
- Aanpassen van de “Regels uitstallingen Utrecht”, waarin de uitzonderingspositie voor de binnenstad wordt beëindigd en het plaatsen van uitstallingen in de binnenstad onder voorwaarden mogelijk wordt.
- Aanpassen van overige regelingen, zoals het Handboek Openbare Ruimte, aan de toegankelijkheidsnorm, waarbij deze norm bij de (her)inrichting van straten als uitgangspunt wordt genomen.

Participatie
De initiatiefnemers hebben in voorbereiding op dit raadsvoorstel met diverse maatschappelijke organisaties gesproken. Twee van deze organisaties hebben ook een schriftelijke reactie geleverd op een conceptversie van dit raadsvoorstel.

Centrum Management Utrecht (CMU)
Op dinsdag 6 oktober hebben de initiatiefnemers een conceptversie van dit raadsvoorstel besproken met twee vertegenwoordigers van CMU. Er werd positief gereageerd op het idee om duidelijke regels te stellen ten behoeve van de toegankelijkheid, zowel voor zowel fietsen als voor uitstallingen in de binnenstad. De vertegenwoordigers gaven aan dat ondernemers hun beklag doen dat uitstallingen soms wel worden verwijderd, maar fietsen die op of nabij dezelfde plaats staan niet.

CMU gaf verder aan dat bij een gastvrije stad hoort dat ook duidelijk moet zijn wat wel en niet mag – en verwees daarbij naar de coronamaatregelen. In het kader van de coronamaatregelen worden fietsen op diverse drukke stoepen, zoals op de Lange Viestraat, actief weggehaald. CMU gaf aan dat dat wat hun betreft een positief effect heeft op de kwaliteit van de openbare ruimte.

[6] Verslag raadsvergadering van 14 november 2019, pagina 84.

Adviescommissie voor het Ouderenbeleid (ACO)
De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met de ACO om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 9 juli, het tweede op 29 oktober.

De ACO is positief over dit voorstel. Er moet wat de ACO betreft meer toezicht en handhaving zijn om de toegankelijkheid voor voetgangers in de binnenstad te verbeteren, met name door op te treden tegen het gedrag van fietsers in het voetgangersgebied. De ACO gaf aan zeer te spreken te zijn over het effect van verkeersregelaars die vanwege de coronamaatregelen worden ingezet.

Over uitstallingen merkte de ACO nog op, dat de binnenstad vanwege de hoeveelheid bezoekers onvergelijkbaar is met andere delen van de stad. Uitstallingen plaatsen is geen probleem, maar die kunnen ook korter zijn dan één meter uit de gevel. De initiatiefnemers geven dit graag mee aan het college ter nadere overweging bij het uitwerken van eventuele nieuwe regels voor uitstallingen.

Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht (Solgu)
De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met Solgu om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 29 juni, het tweede op 5 november. Solgu heeft voorafgaand aan het tweede gesprek een schriftelijke reactie gegeven op een conceptversie van dit raadsvoorstel. Deze is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Solgu kan zich in dit raadsvoorstel vinden. De initiatiefnemers zijn blij met de aanvullingen en opmerkingen van Solgu. Mede naar aanleiding van de input van Solgu is ons voorstel aangescherpt, door bijvoorbeeld de absoluut minimale doorgang van 0,90 meter scherper op te nemen. We hebben er echter bewust niet voor gekozen dit in het beslispunt van het raadsvoorstel op te nemen. We stellen immers een norm van 1,50 meter. Dat moet het uitgangspunt zijn. Afwijken van de norm kan weliswaar tot maximaal 0,90 meter, maar we hebben dat met opzet opgenomen bij de argumenten en kanttekeningen bij beslispunt 1.

Fietsersbond
De initiatiefnemers hebben zowel voorafgaand als na afloop van het uitwerken van dit raadsvoorstel contact opgenomen met de Fietsersbond om het onderwerp te bespreken. Het eerste gesprek vond plaats op 20 juli, het tweede gesprek op 27 november. Voorafgaand aan het tweede gesprek heeft de Fietsersbond een schriftelijke reactie gegeven op een conceptversie van dit raadsvoorstel. Deze is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de constructieve gesprekken met de Fietsersbond. Op diverse terreinen vinden we overeenstemming met de Fietsersbond, zoals het toevoegen van ruimte-efficiënte stallingsplekken op straat in de binnenstad. Het plaatsen van een fiets los op straat kost immers meer ruimte dan een fiets in een rek. Mede daarom hebben we in beslispunt 3 een en ander opgenomen over het duidelijk plaatsen van fietsenstallingen náást de vrije doorgang.

Ten tweede zijn we het eens met de Fietsersbond dat het moet kunnen om je fiets even te stallen als je maar kort ergens moet zijn. Bijvoorbeeld als je iets bij de supermarkt gaat halen, of op de markt. We vinden het echter wel belangrijk dat een fiets óók dan fatsoenlijk wordt gestald – en geen overlast veroorzaakt.

Ten slotte reageren we graag op het relaas van de fietsersbond over het ruimtebeslag van auto's. We snappen dat de Fietsersbond dit punt óók bij dit voorstel aansnijdt, maar willen benadrukken dat het al dan niet opheffen van parkeerplaatsen een volledig losstaande discussie is. Dit voorstel gaat over de vrije doorgang op stoepen, trottoirs en andere wandelpaden. Daar rijden geen auto's – en juist daarom komt het woord "auto" nauwelijks in dit voorstel voor. Als een auto op de stoep parkeert volgt een boete – of wordt de auto weggesleept. Landelijke regelgeving schrijft voor dat fietsen en bromfietsen moeten worden geplaatst op stoepen. Het is aan de gemeente om regels te stellen voor waar en op welke manier dat mag. Dit voorstel geeft daar handvatten voor.

Gemeente Utrecht

Communicatie

De gemeente maakt op de website en in andere communicatie vermelding van de toegankelijkheidsnorm van 1,50 meter. De actie “Houd de stoep vrij!” wordt gecontinueerd en waar mogelijk uitgebreid. In de toekomst kan wellicht een stadsbrede campagne worden gestart om de stoepen vrij te houden (bijvoorbeeld: “houd 5 stoeptegels vrij!”).

De Verordening tot Wijziging van de APV Utrecht 2010 wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad. De Verordening treedt een dag na publicatie in werking. Daarna is het van belang dat het college de aanwijzing van gebieden duidelijk in de openbare ruimte communiceert en markeert.

Nieuwe regels rondom uitstallingen worden afgestemd met maatschappelijke partners, zoals Centrum Management Utrecht, Fietsersbond en SOLGU, en daarna gepubliceerd.

Bijlagen

1. Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk
2. Voorbeelden met foto’s
3. Schriftelijke reactie Solgu
4. Schriftelijke reactie Fietsersbond

Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010, Gemeente Utrecht (Utrecht Onbeperkt toegankelijk)

De raad van de gemeente Utrecht,

Gelezen het voorstel van de raadsleden Marijn de Pagter en Dimitri Gilissen d.d. 15 oktober 2020,
Gelet op het bepaalde in artikel 149 van de Gemeentewet,

Besluit vast te stellen de Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010:

Artikel I
De Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 2:32 komt als volgt te luiden:

Artikel 2:32 Parkeren van fietsen en bromfietsen

1. Het is verboden een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel, al of niet voor onmiddellijk gebruik geschikt, te parkeren als daardoor:
    a. op een voetpad of trottoir de doorgang wordt gehinderd of belemmerd;
    b. de veiligheid of de doorstroming van of het uitzicht voor het verkeer wordt gehinderd;
    c. op of aan een openbare plaats hinder, overlast of schade ontstaat;
    d. voor een bewoner of gebruiker van het gebouw waartegen of waarvoor de fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel staat geparkeerd de doorgang of het uitzicht wordt belemmerd;
    e. de functie van straatmeubilair wordt gehinderd of belemmerd;
    f. de doorgang en opbouw op een markt wordt gehinderd of belemmerd; of
    g. het in- en uitstappen bij tram, bus, taxi of gehandicaptenparkeerplaats wordt gehinderd of belemmerd.
2. Het is verboden een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel langer dan een door het college te bepalen periode te parkeren in door het college aangewezen gebieden.
3. Het college kan in het belang van de veiligheid, toegankelijkheid en ter voorkoming van hinder gebieden aanwijzen waarin fietsen, bromfietsen of vergelijkbare vervoermiddelen uitsluitend in een daarvoor bestemde voorziening mogen worden geparkeerd.
4. Het is verboden een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel in een gebied als bedoeld in het derde lid buiten een voor parkeren bestemde voorziening te plaatsen.

Artikel II
De toelichting bij artikel 2:32 in bijlage A van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010 komt als volgt te luiden:

Artikel 2:32 Parkeren van fietsen, bromfietsen en dergelijke
Het plaatsen van voertuigen is op verschillende plaatsen in de verordening geregeld, steeds met een wisselende bedoeling: de instandhouding van het plantsoen, het tegengaan van diefstal of verkeersbelangen. In dit artikel gaat het om de voorkoming van overlast.

Het neerzetten van fietsen en bromfietsen tegen panden die niet door de eigenaren van de voertuigen worden bezocht of op plaatsen waar deze voertuigen hinder of schade kunnen veroorzaken, geeft vaak aanleiding tot klachten. Artikel 2:32 geeft de mogelijkheid hiertegen op te treden.

In het eerste lid wordt een aantal specifieke verboden genoemd. Het college kan bij het prioriteren van de handhaving van de verboden onder andere onderscheid maken tussen het handhaven op *gevaarlijk* gestalde en *hinderlijk* gestalde fietsen en bromfietsen. Een fiets, bromfiets of vergelijkbaar voertuig is in ieder geval gevaarlijk gestald wanneer deze:

- de vrije doorgang voor nood- en hulpdiensten blokkeert;

- een looproute blokkeert of zodanig belemmert dat de vrije doorgang onvoldoende toegankelijk is;
- voor een nooduitgang of brandkraan staat;
- op of dichtbij een vluchtroute staat. Het gaat hier om vluchtroutes in de openbare ruimte, die leiden van een gebouw naar een verzamelpunt of veilig punt op voldoende afstand vanuit dat gebouw;
- voor de in- of uitgang van een winkel staat;
- te dicht bij de weg of tramrails staat;
- op of dichtbij een blindengeleidestrook staat.

Deze lijst is niet uitputtend. Het is aan het college om nader te bepalen of een fiets gevaarlijk gestald is.

In het tweede lid is de bevoegdheid voor het college opgenomen om te handhaven op zogeheten “weesfietsen”. Dit zijn fietsen die langere tijd (bv. 14 dagen) op één plek staan en schijnbaar geen eigenaar meer hebben. Het is aan het college om gebieden aan te wijzen waarin op weesfietsen kan worden gehandhaafd. Ook is het aan het college om te bepalen na welke periode een fiets als weesfiets wordt beschouwd.

Het derde en vierde lid hebben betrekking op een bevoegdheid voor het college om gebieden aan te wijzen waar fietsen en bromfietsen alleen in stallingen mogen worden geplaatst. In die gebieden is het verboden om een fiets of bromfiets buiten een stalling te plaatsen.

Het verwijderen van fietswrakken valt overigens onder artikel 5:5 van deze verordening. Daarbij gaat het om fietsen die in onvoldoende staat van onderhoud of in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeren.

Artikel III Citeertitel
Deze verordening kan worden aangehaald als: “Verordening tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening Utrecht 2010, Gemeente Utrecht (Utrecht Onbeperkt toegankelijk)”

Artikel IV Inwerkingtreding
Deze verordening treedt in werking met ingang van 1 maart 2021.

Gemeente Utrecht

Bijlage: voorbeelden met foto’s

Toegang lift naar stationsplein op Smakkelaarshoek

Op deze plaats staan regelmatig fietsen en bromfietsen geparkeerd, waarmee de toegang tot de lift wordt geblokkeerd. Sinds 1 september wordt hier wel af en toe gehandhaafd, maar het probleem blijft zich vaak voordoen. De afbeelding is van vrijdagavond 2 oktober, omstreeks 18:45 uur. Behalve meer handhaving kan het hier helpen om markeringen aan te brengen op de grond, waarmee de route naar de lift wordt gemarkeerd.



Gemeente Utrecht

Uitstalling Lange Jansstraat

Deze uitstallingen op de Lange Jansstraat (foto: Google Street View) staan te ver op de stoep en beperken de toegankelijkheid. Het gaat om zowel de te koop staande fietsen als de borden, als de positionering van de prullenbak. Binnen het kader dat met dit initiatiefvoorstel wordt voorgesteld (hetzelfde kader als buiten de singels), mag een uitstalling maximaal 1 meter uit de gevel worden geplaatst als tenminste 1,5 meter beschikbaar blijft.



Gemeente Utrecht

Conflict verbrede boomspiegels en andere vergroening

De volgende twee foto’s zijn met ons gedeeld door Solgu. Solgu schreef daarbij:

> *Dit zijn situaties waarop 2 verschillende problemen in beeld worden gebracht.*
> *1- De boomspiegels zijn in het kader van vergroening verbreed. Doordat het groen van de boomspiegel niet gesnoeid wordt, is het voetpad niet of nauwelijks bruikbaar.*
> *2- De struiken aan de gevelzijde worden niet gesnoeid en groeien uitbundig over het trottoir.*
>
> *Omdat regels en randvoorwaarden voor vergroenen ontbreken, zien wij op veel locaties dat door deze maatregelen en ook door groene geveltuinen, er een groot conflict ontstaat met het beoogde voor meer ruimte voor voetgangers. Dit speelt in de hele stad.*



Gemeente Utrecht



Gemeente Utrecht

Belemmering van toegankelijkheid door gevelgroen

In aanvulling op de vorige twee foto's, ontvingen wij de volgende vijf foto's van Solgu. Ze schetsen het toegankelijkheidsprobleem dat kan ontstaan bij het plaatsen van gevelgroen. De gemeente vraagt wel om 1,20 meter van de stoep vrij te houden, maar gevelgroen leidt toch af en toe tot blokkades. Dat kan ook zijn doordat een struik over de vrije doorgang van de stoep heen hangt.

Solgu schreef zelf het volgende:

> *Dit zijn situaties waar de problemen van geveltuinen in beeld worden gebracht waar bovengronds geen eisen aan worden gesteld. In de stad zien we dit in alle oude wijken en veelal is de doorgang voor kwetsbare voetgangers waaronder rolstoel en rollatorgebruikers volledig geblokkeerd. We vinden dit kennelijk in oude wijken heel normaal. Het wordt door het college zelfs gestimuleerd... Wij zijn niet tegen groen maar zouden graag randvoorwaarden zien in de verordening zodat de vrije doorgang wel gewaarborgd is of gehandhaafd kan worden.*



Gemeente Utrecht



Gemeente Utrecht



Gemeente Utrecht



Gemeente Utrecht



Smalle doorgang in de nieuw ingerichte Wittevrouwenstraat

De laatste foto die wij van Solgu ontvingen gaat over de aandacht voor toegankelijkheid bij de herinrichting van straten. Te zien is de stoep van de Wittevrouwenstraat, die pas onlangs is heringericht. De vrije doorgang direct naast het verkeersbord is erg smal.

Solgu schreef zelf:

> *Een ander probleem zijn de obstakels die op de trottoirs worden geplaatst. neem de Herbestrating van de Voorstraat en de Wittevrouwenstraat. Ook daar is de voetganger de dupe.*



Moreelsepark – Moreelsehoek

De fietsen op deze plaats belemmeren nota bene de toegang tot een fietsenstalling. Op deze plaats kunnen eventueel hoog/laagrekken worden geplaatst om stallingsruimte te creëren en de toegankelijkheid te verbeteren. Met de nieuwe bevoegdheid voor het college kunnen vervolgens fietsen buiten de rekken worden verwijderd.



Gemeente Utrecht

Fietsen op de hoek Croeselaan – Bolksbeekstraat

Dit voorbeeld laat zien dat ook binnen de gemeente zelf meer aandacht voor toegankelijkheid welkom is. Door de plaatsing van dit omleidingsbord wordt de vrije doorgang behoorlijk beperkt. Echter blijkt ook uit dit voorbeeld dat het juist stallen van fietsen een belangrijke rol speelt bij het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte. De actie “Houd de stoep vrij!” kan bij de bewustwording hiervan helpen.



Gemeente Utrecht

Fietsen op de stoep van de Schoutenstraat

Regelmatig blokkeren fietsen de stoep op de Schoutenstraat. Voetgangers, en dus ook personen in een rolstoel of scootmobiel, moeten uitwijken naar de weg. De weg is weliswaar rustig, maar wordt wel door zowel auto's, bevoorradingsvoertuigen als fietsen gebruikt.

Zijn deze fietsen gevaarlijk gestald, omdat voetgangers hierdoor naar de weg moeten uitwijken? Of zijn ze alleen hinderlijk gestald, omdat de weg rustig genoeg is voor voetgangers om veilig te kunnen uitwijken?

Volgens de nu voorgestelde toelichting op de APV worden fietsen op deze plaats als "gevaarlijk" gemarkeerd. In de voorgestelde toelichting staat immers dat fietsen gevaarlijk zijn als de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de weg onvoldoende toegankelijk is.



Gemeente Utrecht

Toegankelijkheid belemmerd door keuze stalling

Uit dit voorbeeld blijkt hoe belangrijk het is om als gemeente na te denken over het juiste type en de plaatsing van een fietsenstalling. In dit voorbeeld (Google Street View) zien we fietsen die zijn vastgemaakt aan een fietsnietje, maar met de voorwielen de vrije doorgang op de stoep belemmeren. Als hier een ander type stalling (voorbeeld) onder een hoek was geplaatst, zou dat de toegankelijkheid ten goede zijn gekomen.



Urban Sport Park Jaarbeursplein

Het bekendste voorbeeld is het Urban Sport Park op het Jaarbeursplein, waarop fietsen worden gestald vanwege de ligging bij het station. Hierover hebben de fracties van GroenLinks, D66 en VVD begin 2020 schriftelijke vragen (SV 2020/13) gesteld. De fracties stelden vast dat de gestalde fietsen het gebruik van het free run park belemmerden en dat deze gevaarlijke situaties kunnen opleveren voor de gebruikers van het park. Toch oordeelde het college dat de fietsen hinderlijk gestald zijn en dat er dus niet op wordt gehandhaafd. Er is daarna wel een hek geplaatst om het park, maar de fietsen worden er nog steeds geparkeerd. Sterker nog: regelmatig worden fietsen aan het hek vastgemaakt.

Met de voorgestelde bevoegdheid voor het college om gebieden aan te wijzen waar het verboden is om fietsen buiten de stallingen te parkeren, kan hier effectief tegen worden opgetreden.



Vluchtroute uit woonflat de SYP

Een ander voorbeeld is de handhaving van fietsen op de vluchtroute vanaf de woontoren SYP. Deze vluchtroute moet door de bewoners van de 266 appartementen worden gebruikt.

Pas na herhaaldelijke verzoeken van bewoners en de huismeester besloot de gemeente alle fietsen en bromfietsen tussen de nooduitgang van de flat en de naastgelegen weg te verwijderen. Eerder oordeelde de gemeente dat er niet kon worden gehandhaafd, omdat de fietsen hinderlijk gestald zouden zijn. De gemeente kwam later op dat oordeel terug en betitelde de fietsen alsnog als “gevaarlijk”. Het is daarmee een sprekend voorbeeld van twijfel of er sprake is van “hinderlijk” of “gevaarlijk” gestalde fietsen.

Om te verduidelijken dat er in deze situaties sprake is van gevaarlijk gestalde fietsen, stellen wij voor in de toelichting op de APV op te nemen dat fietsen of bromfietsen gevaarlijk gestald zijn, als ze op of dichtbij een vluchtroute staan.



Achter de fietsen op deze foto bevindt zich één van de twee nooduitgangen van de SYP. Deze fietsen zijn nu verwijderd.



Via deze route loopt de vluchtroute naar de weg naast de SYP. Deze fietsen zijn nu verwijderd.

Opmerkingen nav Initiatiefvoorstel van de VVD aan de gemeenteraad
'Utrecht onbeperkt toegankelijk'
29-10-2020

1. 1,5 vrije doorgang als minimum vaststellen is ok
   Wanneer in bestaande situaties 1,5 m niet beschikbaar is dient er een harde eis gesteld te worden dat een vrije doorgang van 0,9 m het minimum is en dat dat prioriteit heeft boven parkeerruimte van fietsen, straatmeubilair, lantaarnpalen, verkeersbroden, verkeerslichten en gevelgroen.
2. In het bovenstaande geval kan bij smalle straten buiten het centrum ook een markering bij bijvoorbeeld fietsklemmen, wenselijk zijn. Denk aan de Looierstraat (een smalle straat met zeer veel gestalde fietsen en diverse bakfietsen). Hier is wel aandacht voor extra fietsstallingen maar geen aandacht voor de bakfietsen. Dat gaat betekenen dat deze ver buiten de fietsklemmen worden gestald en de doorgang regelmatig wordt geblokkeerd…. Een markering hoe ver een fiets gestald mag worden is dan van belang.
3. Vergeet niet dat er aan geveltuinen en boomkransen ook eisen moeten worden gesteld.
   De gemeente is volop aan het vergroenen, maar de planten groeien vervolgens ver over het pad. Je ziet dat men wel rekening houdt dat de bestrating (tegels) 0,9 m breed zijn , maar men vergeet dat er 0,3 a 0,6 m af gaat door overhangend groen.
4. De regel dat opstallen maximaal 1 m buiten de gevel moeten worden geplaatst zou ik anders willen stellen. Het gaat altijd om de vrije doorgang en vaak heeft een vrije doorgang naast een gevel de voorkeur (omdat de gevel een natuurlijke gidslijn vormt voor blinden en slechtzienden). In dat geval willen wij de opstallen juist minimaal op 1,5 m van de gevel ! Goede voorbeelden zijn de inrichting van het Vredenburg (gevel van TivoliVredenburg), De Mariaplaats (verlengde van de Mariastraat).
5. Wij kunnen ons in dit plan vinden, zij het dat het alleen uitvoerbaar is wanneer het ook gehandhaafd wordt. Wij raden aan om de maatregelen in het plan zo aan te passen, dat deze zoveel mogelijk voor vooral fietsers vanzelfsprekend zijn en zo min mogelijk handhaving behoeven.

Job Haug



Solgu Stedelijk overleg lichamelijk gehandicapten Utrecht Churchilllaan 11 - 1e 3527 GV Utrecht
Telefoon : 030 2803286 IBAN : NL35INGB0003673256 e-mail : info@solgu.nl www.solgu.nl kvk : 411 77 201

Fietsersbond
Afdeling Utrecht

VVD Utrecht
T.a.v. raadsleden
Dimitri Gilissen en
Marijn de Pagter

Fietsersbond
[redacted]
[redacted] Utrecht
[redacted]

Betreft: Reactie Fietsersbond op initiatief raadsvoorstel 'Utrecht onbeperkt toegankelijk'
Contact: Peter van Bekkum, utrecht@fietsersbond.nl

Utrecht, 22 november 2020

Beste Dimitri en Marijn,

De VVD heeft een initiatiefvoorstel opgesteld voor de gemeenteraad met de titel 'Utrecht onbeperkt toegankelijk'. Ze heeft de Fietsersbond gevraagd om een reactie op het voorstel. Met plezier gaan we in op het verzoek om een reactie.

Utrecht onbeperkt toegankelijk; wie kan daar nou tegen zijn?

Natuurlijk staan we van harte achter het uitgangspunt dat Utrecht onbeperkt toegankelijk is. Voor iedereen, voor alle kleuren en gezindten. Dat niemand wordt buitengesloten. Dat iedereen kan meedoen, zich kan ontwikkelen. Zich kan ontplooien en zich vrijelijk kan bewegen in de openbare ruimte. Dat de hele (binnen)stad onbeperkt voor iedereen toegankelijk is. Op elk moment van de dag, voor elke doelgroep.

Maar is dat eigenlijk wel een reëel uitgangspunt? We noemen één dilemma: de vrijheid van de één om in het weekend tot diep in de nacht in de stad te dansen en te drinken verstoort de vrijheid van buurtbewoners om 's nachts rustig te slapen. Wat ons betreft wordt de grens van de vrijheid bereikt als de vrijheid van de één, de vrijheid van de ander inperkt.

Zoals gebeurt door autoverkeer. Autoverkeer vraagt een enorm ruimtebeslag, zowel rijdend als geparkeerd. Autoverkeer, en hetzelfde geldt voor brommers en snorfietsen, die vieze stoffen uitstoten, die leiden tot gezondheidsschade. Dit leit ertoe dat mensen met gevoelige luchtwegen niet meer in de stad kunnen wonen of dagelijks last ondervinden als ze hier wel blijven wonen. Mensen met astma lopen daadwerkelijk gezondheidsschade op als ze achter een snorfiets rijden of wachten bij een verkeerslicht, door de enorm vuile uitstoot van deze voertuigen. Gemotoriseerd verkeer zorgt voor geluidsoverlast, heeft vergelijkbare effecten op de nachtrust en daarmee op de gezondheid van inwoners.

In het voorstel van de VVD komt meer dan 100 keer “fiets” voor. En twee keer het woord auto. Het voorstel lijkt erop gericht om het parkeren van de fiets in de (binnen)stad stevig aan banden te leggen. Wij snappen de aanleiding voor het voorstel wel: niet alle fietsers zetten hun fiets even zorgvuldig weg. En zorgen daarmee voor hinder en ergernis voor anderen: voor de jonge ouders met een kinderwagen, voor de oudere met een rollator, voor blinden die de geleidelijn nodig hebben. Deze praktijk is ook ons een doorn in het oog.

Gelukkig heeft de gemeente voor het weghalen van gevaarlijk gestalde fietsen regels. Zodat fietsen weggehaald kunnen worden, bijvoorbeeld bij nooduitgangen en vluchtroutes van musea, schouwburgen en muziekcentra en van blindegeleidestroken. En dat gebeurt ook regelmatig. Dat is fijn, omdat daarmee het belang van de veiligheid van de bezoekers wordt gewaarborgd. En voor zover wij kunnen nagaan werken die regels goed.

De VVD pleit er in het initiatiefvoorstel voor dat fietsen worden gestald in stallingen en minder in de openbare ruimte op de stoep. Dat zien wij ook wel zitten: we zien graag dat de gemeente ervoor zorgt dat fietser op elke straathoek in de binnenstad zijn fiets overdekt, 24 uur gratis en bewaakt kan stallen, waarbij hij/zij vlot in en uit kan rijden. We vinden het wel verbazingwekkend dat de VVD uiterst kritisch is op de inpandige stallingen zoals die op de Mariaplaats. Inpandig stallen is inderdaad duur. Het alternatief is stallen op straat.

Waarom we dat willen, illustreren we aan de hand van het Jaarbeursplein. Tot 2014 konden fietsen op het Jaarbeursplein alleen in de open lucht worden gestald. Geregeld werden daar fietsen gestolen: de grond tussen de stallingen lag bezaaid met kapotte fietssloten. Je zorgde maar beter voor een oude fiets, waarvan het niet de moeite waard was om te stelen; dan was de kans groter dat-ie er aan het eind van de werkdag nog stond. De kosten voor het opruimen van de wrakken waren voor de gemeente.

Jaarbeursplein, rond 2009



Bron: https://twitter.com/Ramoncp72/status/1175399047563284480

Hoe anders is dat nu met de prachtige Jaarbeursstalling. We zagen er (vóór Corona) dure e-bikes, designfietsen en racefietsen gestald staan. De stalling is zo veilig dat je je natte regenbroek over je stuur kunt uithangen om te drogen; als je aan het eind van de middag terug komt, hangt die nog net zo netjes op z'n plek. In een inpandige, door een beheerder bewaakte stalling is je waardevolle fiets veilig gestald.

Het lijkt super aantrekkelijk om je fiets in een stalling in de binnenstad te parkeren. Toch doet niet iedereen dat. We snappen dat ook wel. Soms hoef je maar heel even in de stad te zijn, voor nieuwe 'oortjes' bij de telecomwinkel of alleen een stuk kaas van de markt. Dan vraagt het wel wat veel tijd om je fiets in de Vredenburgstalling te zetten. Omdat je moet wachten op een beschikbaar plekje en je in de rij moet voor het inchecken. En de Stationspleinstalling is dan ook wel weer ver lopen. Logisch dat mensen voor de deur van de winkel of naast de marktkraam willen parkeren. Dichtbij je bestemming kunnen komen is één van de grote voordelen van gebruik van de fiets naar de stad!

Niet iedereen wil of kan in een overdekte bewaakte stalling zijn fiets parkeren. Omdat het gewoon te ver lopen is naar de winkel voor die ene boodschap. Of, als je wat slechter ter been bent, omdat je van winkel naar winkel je fiets nodig hebt. Omdat de helling of trap uit de ondergrondse stalling lastig is als je conditie slecht is. Of omdat er gewoon lang niet genoeg plek is voor alle fietsen van bezoekers aan de binnenstad. Of omdat er in lang niet alle delen van de stad een bewaakte stalling is. Of omdat je langer dan 24 uur in de buurt van het Centraal Station wilt stallen maar er geen geld voor over hebt. Op het Jaarbeursplein staan daardoor fietsen van langstallers. Wij vinden dat ook lelijk en ergelijk. Maar ze staan niet gevaarlijk of hinderlijk voor slechtzienden of rolstoelen, dus wat ons betreft mogen ze er blijven staan.

Voor al deze fietsen moeten in de (binnen)stad voldoende hoog/laag rekken met aanbindmogelijkheid op straat beschikbaar zijn. Die bieden veel capaciteit op beperkte ruimte en zijn ook redelijk veilig voor dure fietsen zoals e-bikes en speed-pedelecs. De gemeente adviseert immers iedereen om de fiets met twee sloten ergens aan vast te zetten. Die rekken moeten overdag beschikbaar zijn voor kortparkeerders en niet de hele dag vol staan met langparkeerders. VVD-wethouder Ingrid de Bondt heeft in 2010 een prijs uitgereikt voor dit winnende idee, in het kader van de prijsvraag 'Waar laat ik mijn fiets'. Tot op heden is met het idee van de winnaar van de prijsvraag niets concreets gedaan, in weerwil van verschillende suggesties van ons. We voegen met plezier het juryrapport toe. Als er voldoende van zulke rekken zijn zullen de meeste fietsen ordelijk gestald worden en blijft de stad voor iedereen toegankelijk. Op verschillende plekken zijn de afgelopen jaren echter fietsenrekken van straat weggehaald. Dát heeft gezorgd voor een stevige toename van wildparkeren van fietsen. Los gestald vraagt een fiets veel meer ruimte dan in een hoog/laagrek. Fietsparkeervakken vormen daarom ook geen oplossing. We willen daarom voldoende rekken met aanbindmogelijkheid! Als er voldoende rekken vlakbij zijn, worden fietsen immers niet los gestald en blijft de rest van de stoep vrij.

Op een paar plekken in de binnenstad mag je je fiets echt niet stallen, bijvoorbeeld op de Viebrug. En dat verbod wordt stevig gehandhaafd. We zagen verschillende keren dat op zaterdagmiddag een mama-fiets met lage instap en twee kinderzitjes op de kar van de gemeente wordt getild. We hebben een voorstelling hoe de eigenaresse na een dag winkelen terugkomt bij de brug en haar fiets niet meer terugvindt: de radeloosheid waarmee ze daar staat met volle tassen en twee vermoeide koters… Zou ze de stad daarna nog toegankelijk vinden? De lege Viebrug met bloembakken is een prachtig gezicht, maar zorg wel dat er op straat voldoende parkeerplek voor fietsers in de buurt is.

Concluderend: ja, wij zijn groot voorstander dat fietsers niet stallen op blinde geleidelijnen. En dat er altijd voldoende ruimte vrij blijft voor kinderwagens en rollators. Maar niet overal in de stad is er daarvoor genoeg ruimte. Als er op elk moment van de week genoeg inpandige stallingsruimte beschikbaar is, op vrijwel elke straathoek van winkelgebied, kunnen we ons voorstellen dat de regels

voor hinderlijk gestalde fietsen wat strakker worden gehanteerd. We realiseren ons dat dat niet reëel is. Daarom willen we in de hele (binnen)stad voldoende hoog/laag rekken in de buitenruimte, op straat! Dus ook ín het voetgangersgebied, want aan de randen ervan is onvoldoende gelegenheid voor voldoende grote stallingen en vanaf de randen van het voetgangersgebied is voor veel mensen de loopafstand naar de winkel te groot. De boodschap van toegankelijkheid van de binnenstad zou moeten zijn en blijven: kom alsjeblieft op de fiets, in de stallingen is meestal genoeg plek en er is altíjd genoeg plek in de rekken op straat. Dan is het probleem van de hinderlijk gestalde fietsen nagenoeg opgelost.

We hebben wel een suggestie voor de VVD om ruimte op straat vrij te maken, voor fietsers, kinderwagens, rollators en blinden. In de binnenstad is er nog best wat ruimte te winnen door autoparkeerplaatsen in de nabijheid van het voetgangersgebied te vervangen door fietsenrekken en fietstrommels, zowel voor bewoners als voor bezoekers. We denken daarbij met name aan de Oudegracht, aan het Janskerkhof en aan de Springweggarage.

We hebben met plezier gewerkt aan deze reactie. We zijn graag bereid om desgewenst onze zienswijze mondeling toe te lichten. Onze contactgegevens: utrecht@fietsersbond.nl en 0644304099.

In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond, Afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1697
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	4 maart 2021
Agendapunt	8.1
Omschrijving	Raadsbrief Reactie naar aanleiding van de Raadsinformatiebijeenkomst Utrecht Onbeperkt Toegankelijk
ID	1748
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Jochim Schueler/Welzijn, Maatschappelijke ondersteuning, Asiel en integratie/06-42238564

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	4 maart 2021

Voorgesteld besluit

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Jochim Schueler	**Datum**	3 maart 2021
Doorkiesnummer		**Kenmerk**	8274429/01
E-mail	jochim.schueler@utrecht.nl	**Onderwerp**	Reactie naar aanleiding van de Raadsinformatiebijeenkomst Utrecht Onbeperkt Toegankelijk
Bijlage(n)	Geen	**Beleidsvelden**	Mobiliteit, Openbare Ruimte en Maatschappelijke Ondersteuning

Geachte leden van de raad,

Bij de Raadsinformatiebijeenkomst (RIB) op 16 februari 2021 over ons initiatiefvoorstel “Utrecht Onbeperkt Toegankelijk” is een aantal onderwerpen aan de orde gesteld waarop wij, in voorbereiding op de behandeling in uw commissie, graag een nadere toelichting geven. In deze brief gaan wij in op de volgende punten:

- Wat er verandert als de raad dit initiatiefvoorstel aanvaardt;
- Het voorgestelde kader in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV);
- De financiële impact van dit voorstel;
- Handhaven in de Binnenstad (uitstallingen, smalle straten en (brom)fietsen);
- Het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen in het Stationsgebied en
- De regels voor overhangend groen.

Wat er verandert als de raad dit initiatiefvoorstel aanvaardt
Veel van uw vragen gingen over wat er verandert als dit raadsvoorstel wordt aangenomen. Wij lichten dat graag nader toe.

Samenvattend bevat ons voorstel drie dingen:

1. Formuleert een algemene overkoepelende norm voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte;
2. Creëert een helder en arbeidsextensief handhavingskader hoe om te gaan met de meest voorkomende verplaatsbare obstakels in de openbare ruimte en
3. Draagt het college op om een pilot met de nieuwe bevoegdheid te starten in bijvoorbeeld het Stationsgebied.

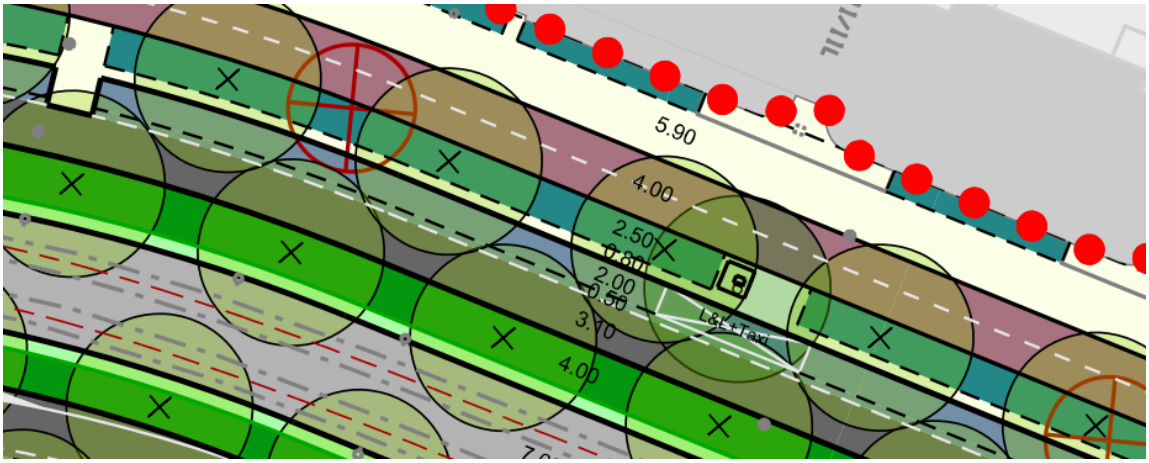
Over de norm van anderhalve meter willen we graag twee zaken toelichten.

De anderhalve meter norm moet een (algemene, brede en) overkoepelende norm worden. Wij willen allereerst benadrukken dat de norm van minimaal 1,5 meter over méér gaat dan alleen de *inrichting*

van wegen door de gemeente zoals nu de norm is in het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Er spreekt ook een duidelijk en overkoepelend kader uit dat breed kan worden gehanteerd en gecommuniceerd, zoals bijvoorbeeld voor het plaatsen van uitstallingen, het opbouwen van terrassen (zoals nu de norm is in het besluit Uitstallingen) of het parkeren van fietsen. De gemeente heeft nu al een campagne "*Houd de stoep vrij*" lopen; de norm van minimaal 1,5 meter (= vijf stoeptegels) kan daarbij worden gebruikt.

Ten tweede zorgt het vastleggen van een algemene overkoepelende norm wat ons betreft voor een hogere prioriteit voor toegankelijkheid bij (her)inrichting van wegen en voor een grotere zorg voor de feitelijke uitwerking van (her)inrichtingen. In de presentatie die door de gemeente Utrecht is gegeven tijdens de RIB komt het beeld naar voren dat het in Utrecht goed geregeld is. De praktijk wijst echter uit dat toegankelijkheid bij het beheer, inrichting en gebruik (BInG) van de openbare ruimte vaak het sluitstuk is. Er wordt bijvoorbeeld intern onvoldoende getoetst op de toegankelijkheid van (her)inrichtingen, en op de wijze waarop logisch gebruik van (her) inrichtingen (zoals het gebruik van de fietsnietjes waar de Fietsersbond tijdens de RIB over vertelde).

Voorbeeld: herinrichting Graadt van Roggenweg
Een voorbeeld vonden we onlangs nog in het functioneel ontwerp van de Graadt van Roggenweg, dat nu in de raad voorligt als onderdeel van het IPvE/FO Lombokplein. In het functioneel ontwerp is tussen de voorgestelde parkeerplaatsen en de groenstrook slechts 0,80 meter beschikbaar. Dat is minder dan het absolute minimum van 0,90 meter dat nodig is om de toegankelijkheid te waarborgen.



Uitsnede uit het Functioneel Ontwerp van de Graadt van Roggenweg. Er is slechts 0,80 meter loopruimte beschikbaar naast de parkeerplaatsen.

Voorgestelde kader in APV
Wij stellen voor om het college een nieuwe bevoegdheid binnen de APV te geven: de bevoegdheid voor het college om gebieden aan te wijzen waar het verboden is een (brom)fietsbuiten de stalling te plaatsen. Hiermee hoeft de discussie over hinderlijk en gevaarlijk gestalde fietsen niet te worden gevoerd. Immers is in volgens in het nieuwe voorgestelde verbod geen enkele fiets buiten de voorzieningen toegestaan Dit verbod kan door middel van spoedeisende bestuursdwang worden gehandhaafd. Deze bevoegdheid schept, wat ons betreft, duidelijkheid en is minder arbeidsintensief voor handhaving. Bijkomend voordeel is dat er geen RVV verkeersborden geplaatst hoeven te worden.

Het college geeft in zijn brief[1] aan dat het binnen het bestaande kader al mogelijk is om handhaving uit te breiden. Dat klopt, maar in het door ons voorgestelde kader wordt de juridische onderbouwing steviger en handhaving gemakkelijker. In aangewezen gebieden hoeft een handhaver niet aan te tonen dat de fiets gevaar of hinder veroorzaakt; een constatering dat de fiets buiten een stalling staat is, met deze bevoegdheid, genoeg omdat in het aanwijsbesluit de noodzaak tot het direct verwijderen

[1] Raadsbrief Reactie initiatief Utrecht onbeperkt toegankelijk

zal worden verwoord. Er komen bordjes in de openbare ruimte over het verbod op het plaatsen van fietsen buiten de stallingen.

Begunstigingstermijn
Het is overigens eventueel mogelijk zonder "begunstigingstermijn" te handhaven. Niet op iedere plek is spoedeisende bestuursdwang noodzakelijk of gewenst. In bepaalde situatie kan worden volstaan met een korte begunstigingstermijn (bijvoorbeeld 10 minuten) waarbinnen de eigenaar van de fiets in de gelegenheid wordt gesteld de fiets te verplaatsen.

Huidige kader en verkeersbord E6
In onze ogen is het niet wenselijk om gebruik te maken van het verkeersbord E3 (fietsparkeerverbod). Zoals wij in het voorstel hebben uiteengezet, is het handhaven van het verkeersbord E3 moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk. Een overtreding kan namelijk in principe alleen worden bestraft met een boete[2]. Verwijderen kan alleen in uitzonderlijke gevallen[3].

In de praktijk is het opleggen van een boete onmogelijk, behalve bij bromfietsen. Bromfietsen hebben een kenteken; fietsen niet. Het is bijna nooit bekend wie de eigenaar van een fiets is. Er kan alleen een boete uitgedeeld worden als sprake is van “heterdaad”.

(Brom)fietsen kunnen niet zonder meer op basis van het verkeersbord worden verwijderd. Verwijderen van een (brom)fiets kan alleen plaatsvinden op grond van een regel in de Algemene Plaatselijke Verordening.

Daarnaast wordt het verkeersbord E3 ook op plekken gebruikt waar géén handhaving plaatsvindt, zoals Hollandse Toren. Het is, denken wij, duidelijker als er eenduidige regelgeving komt voor de gebieden die het college aanwijst waar actieve handhaving plaatsvindt.

Financiële impact van het voorstel
De heer Schipper (SP), maar ook anderen, hebben vragen gesteld over de financiële onderbouwing van het voorstel. Het invoeren van een norm voor de vrije doorgang maakt het mogelijk om handhavend op te treden. Wij stellen de raad met dit voorstel niet voor extra handhavingscapaciteit vrij te maken. Handhaving van de bevoegdheid - en ons voorstel is te starten met een aan te wijzen gebied aan de Jaarbeurszijde van het station - kan plaatsvinden binnen de beschikbare capaciteit van de afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH). In de praktijk is de Binnenstad de plek waar de meeste inzet vanuit VTH plaatsvindt. Wij stellen voor dat de handhaving van de toegankelijkheidsnorm wordt opgenomen in de al voorziene toezichttaken en rondes die in dit gebied plaatsvinden. Het eenvoudiger handhavingskader – omdat het onderscheid tussen gevaarlijk en hinderlijk gestalde fietsen vervalt – zal tijdswinst opleveren.

Handhaven in de Binnenstad (uitstallingen, smalle straten en (brom)fietsen)
De plek waar het initiatiefvoorstel de grootste impact kan hebben is het gebied in en rond de Binnenstad. Ruimte is hier schaars en er wordt breed onderkend dat dit gebied het meest ontoegankelijk is voor de groep die minder goed ter been is.

Juist omdat de ruimte voor fysieke ingrepen in de smalle straten van de Binnenstad beperkt is, is het zo van belang om een duidelijk kader te stellen voor de vrije doorgang. Dat kader zou moeten worden gehanteerd voor alles dat een belemmering vormt voor de vrije doorgang, of dat nou om een (brom)fiets of een uitstalling gaat. Het is wat ons betreft niet uit te leggen als op uitstallingen wel wordt gehandhaafd en op (brom)fietsen niet.

Er is nu op papier een totaalverbod op uitstallingen in de Binnenstad, terwijl uitstallingen (buiten coronatijd) worden gedoogd. Dat leidt tot onduidelijkheid en kan de toegankelijkheid belemmeren. Wij stellen voor om voor uitstallingen één kader voor de gehele stad vast te stellen, inclusief de Binnenstad. In de door het college vastgestelde Regels Uitstallingen is nu al een regel opgenomen dat uitstallingen tot maximaal 1 meter uit de gevel mogen worden geplaatst zolang tenminste

[2] Deze boete bedraagt op dit moment 40 euro voor fietsen en 70 euro voor bromfietsen (*Feitenboekje 2021*)
[3] Artikel 170, eerste lid, Wegenverkeerswet

anderhalve meter vrije doorgang beschikbaar blijft. In de het gebied gelegen tussen de singels geldt een algemeen uitstallingsverbod maar kan wat ons betreft kunnen de Regels Uitstallingen goed op vergelijkbare wijze in de Binnenstad worden toegepast. Er komen dan duidelijke regels voor uitstallingen in de Binnenstad, waarbij de toegankelijkheid wordt gewaarborgd.

Verder vinden wij de suggestie van SOLGU om uitstallingen waar mogelijk in functiestroken te plaatsen geen slecht idee. Het is aan het college om dit nader uit te werken in de Regels Uitstallingen.

Smalle straten
In de Binnenstad, maar ook in andere vooroorlogse wijken, zijn diverse straten waar te weinig ruimte is om een vrije doorgang van minimaal 1,5 meter op elke stoep te waarborgen. Het college kan afwijken van de norm, als er geen mogelijkheid is om een stoep te realiseren van tenminste 1,50 meter. Natuurlijk is en blijft een vrije doorgang van 0,90 meter het absolute minimum om de vrije doorgang voor bijvoorbeeld een rolstoel te garanderen. Dat is in vrijwel elke straat mogelijk, enkele uitzonderingen daargelaten. Eis is daarbij dat straatmeubilair niet op de stoep moet worden geplaatst. In die gevallen waar alleen een doorgang van 0,90 meter kan worden gerealiseerd kan het straatmeubilair (bv. lichtmasten of laadpalen) tussen parkeerplaatsen worden geplaatst.

In diverse eeuwenoude straten is geen sprake van een stoep (bv. Nieuwegracht). Op dergelijke plaatsen kan de vrije doorgang bij een toekomstige herinrichting mogelijk worden gemarkeerd door de kleur in de bestrating.

Eventueel kan het college een voorbeeld nemen aan de richtlijnen van de gemeente Zwolle[4]. Daaruit blijkt dat Zwolle in (zeer) smalle straten kiest voor een breder voetpad aan één kant van de weg in plaats van aan beide zijden een te smal voetpad. We stellen we voor dat Utrecht soortgelijke richtlijnen opstelt en publiceert.

Beschikbare fietsparkeerplaatsen in het Stationsgebied
Tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst stelde de Fietsersbond dat onvoldoende fietsparkeercapaciteit is bij Utrecht CS. Dat is onjuist. Met de oplevering van de Stationspleinstalling is er ruim voldoende stallingscapaciteit bij Utrecht Centraal. Uit de Fietsparkeerbalans blijkt dat er eind 2019, dus voor de uitbraak van het coronavirus bijna 7.000 fietsparkeerplaatsen beschikbaar waren in het Stationsgebied. De onderstaande Tabel 1 is rechtstreeks uit de Fietsparkeerbalans gekopieerd.

Tabel 1: Overzicht vraag/aanbod/prognose fietsparkeerplaatsen Stationsgebied (einde van het jaar)

Overzicht: verschil tellingen-prognose-aangeboden fpp							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Oost - aangeboden fietsparkeerplaats einde jaar	8.518	9.906	10.643	11.243	15.232	13.466	13.614
West - aangeboden fietsparkeerplaats einde jaar	3.604	7.252	7.252	7.252	7.242	9.298	9.260
Totaal - aangeboden fietsparkeerplaats einde jaar	12.122	17.158	17.895	18.495	22.474	22.764	22.874
Totaal vraag o.b.v. prognose Prorail*	16.360	16.769	17.188	17.619	18.059	18.510	18.973
Verschil - totaal aangeboden fietsparkeerplaats / prognose	-4.238	389	707	876	4.415	4.254	3.901
Totaal - gemiddeld aantal getelde fietsen	16.412	18.184	16.562	19.307	15.673	17.270	15.877
Verschil - telling (vraag) / aanbod	-4.290	-1.026	1.333	-812	6.801	5.494	6.997

** Het verwachte totaal aantal OVT gerelateerde fietsen zowel op straat als in de inpandige stallingen*

[4] Ontwerprichtlijnen Voetpaden en Trottoirs Gemeente Zwolle

De volgende cijfers zijn van een meting op een dinsdag tussen 10 – 12 uur in november 2019. Hieruit blijkt dat er ook op piektijden ruim voldoende stallingsruimte is rond Utrecht Centraal.

Stalling	Capaciteit	Bezetting	Parkeerdruk
Sijpesteijnkade-stalling	982	1106	113%
Stationsplein-stalling (hoek Stationsplein-Moreelsepark)	374	209	56%
NS Stalling Stationsplein (excl. Abonnementen)	9.431	7.656	81%
Jaarbeursplein	± 4.950*	4.090	82%
De Knoop	2.997	1.376	46%
Totaal	**18.734**	**14.437**	**77%**

** De Jaarbeurspleinstalling had voorheen 4.042 plaatsen. Door uitbreiding met de WTC-stalling is dit met 900 toegenomen. Het exacte aantal fietsenstallingen in de WTC-stalling is ons onbekend, maar is dus om en nabij de 4950.*

Overhangend groen
De heer Wijmenga (ChristenUnie) stelde tijdens de RIB vragen over handhaving van overhangend groen. Bij de herziening van de Algemene Plaatselijke Verordening 2010 is in het kader van deregulering het verbod op overhangend groen geschrapt. Een dergelijke bepaling biedt het college de mogelijkheid om indien noodzakelijk op dit punt door handhaving af te dwingen dat de toegankelijkheid van o.a. het trottoir gewaarborgd blijft. Het is mogelijk een dergelijke bepaling in de APV op te nemen. Wij vernemen graag tijdens het commissiedebat hoe de verschillende fracties hierover denken.

Tot slot
In een tijd waarin de druk op de openbare ruimte alleen maar groter wordt, en in het licht van een verder verdichtende en groeiende stad, verdient een toegankelijke inrichting van die openbare ruimte wat ons betreft een centrale plek in ons ruimtelijk beleid. Het stellen en het handhaven van een algemene en overkoepelende norm past wat ons betreft daarbij. De opgave voor toegankelijkheid is groot: dit voorstel is wat ons betreft het begin van de hernieuwde inzet om Utrecht onbeperkt toegankelijk te maken. Uiteindelijk is hier veel meer dan alleen dit initiatief voor nodig. Wij hopen dat het af te sluiten Stadsakkoord Toegankelijkheid ook een bijdrage gaat leveren.

Wij zijn de leden van de raad erkentelijk voor de vele vragen tijdens de raadsinformatiebijeenkomst en zien uit naar het debat in uw commissie op donderdag 4 maart a.s.

De initiatiefnemers,

Marijn de Pagter Dimitri Gilissen

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1698
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	4 maart 2021
Agendapunt	8.2
Omschrijving	Raadsbrief Reactie Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk
ID	1749
Behandelend ambtenaar	H.P. Tiemens
Telefoon	14 030
E-mail	herbert.tiemens@utrecht.nl
Datum collegebesluit	12 februari 2021
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Joost Gerrits/Wonen, Circulaire economie/06-44655180

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	4 maart 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	H.P. Tiemens	**Datum**	12 februari 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	8563665/210211SG
E-mail	herbert.tiemens@utrecht.nl	**Onderwerp**	Reactie Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit, Maatschappelijke Ondersteuning, Openbare Ruimte

Geachte leden van de raad,

Op 8 december 2020 heeft de raadsfractie van de VVD het initiatiefvoorstel “Utrecht Onbeperkt Toegankelijk” ingediend. Wij hechten zeer aan een toegankelijke stad en bedanken de indieners voor de inzet op dit thema. Juist in deze periode van coronamaatregelen vraagt de inrichting van de openbare ruimte extra aandacht. Om ook in de openbare ruimte anderhalve meter afstand te kunnen houden, hebben we in de binnenstad en de aanloopstraten maatregelen genomen om de loopruimte te vergroten. Zo hebben we bijvoorbeeld in de Potterstraat de fietsenrekken weggehaald om voldoende ruimte voor de voetganger te creëren en handhaven we meer op uitstallingen en gevaarlijk gestalde fietsen die de doorgang belemmeren.
In deze brief geven we onze eerste reactie op het initiatiefvoorstel.

Voor de toegankelijkheid van de stad en die van de openbare ruimte zetten we ons als stad, samen met partners, al jaren in. Sinds 2007 werkt de gemeente aan een stad waar iedereen zich welkom voelt. Eerst met Agenda 22 en nu met het VN-verdrag handicap. In de door uw raad op 18 juni 2020 unaniem vastgestelde Agenda Utrecht voor iedereen toegankelijk staan onze ambitie en de kaders voor het verbeteren van de toegankelijkheid. In het Uitvoeringsprogramma staan hiervoor concrete acties beschreven waarvoor budget is toegekend. Belangrijk onderdeel is het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte, inclusief de uitvoering van Motie 265. Bij het maken van keuzes of en waar extra geïnvesteerd gaat worden in de openbare ruimte, wegen we mee of die investeringen ook leiden tot een verbeterde toegankelijkheid van de openbare ruimte.

Wij zien dit initiatiefvoorstel als een aanmoediging om te doen wat er in ons vermogen ligt om de toegankelijkheid van de openbare ruimte verder te verbeteren. We delen de ambitie, maar willen scherp bezien welk instrumentarium daarvoor reeds voorhanden is en waar aanpassingen nodig zijn.

Het herinrichten van de stad is een zaak van lange adem, waarbij we een integrale afweging moeten maken in de prioritering om tot herinrichting te komen, rekening houdend met fysieke ruimtelijke

mogelijkheden. Tevens brengen onderdelen van dit initiatiefvoorstel hoge financiële lasten met zich mee, die vooralsnog niet gedekt zijn.

Eerder is al met uw raad afgesproken dat we bij elk nieuwe inrichting, looproutes geschikt maken voor mensen met een beperking. Zo is dat ook in de monitor bij de verantwoording opgenomen. Elk plan moet hieraan voldoen. Zo werken we continue aan de verbetering van de toegankelijkheid.

Wanneer een herinrichting plaatsvindt, maken we gebruik van het handboek openbare ruimte. Als leidraad voor de ontwerpprincipes maken we gebruik van het “Handboek voetpaden voor iedereen”. In de ontwerpprincipes hebben we opgenomen hoe wij de belangenafweging maken bij herinrichtingen. In het handboek hebben we als richtinggevend beleid op dit moment een minimale obstakelvrije ruimte opgenomen van 1,50 meter, met een minimale maat van 0,90 meter bij verkeersborden en palen. We streven naar meer vrije ruimte, maar niet altijd zijn alle gewenste functies in de beperkte openbare ruimte te verenigen, met name het parkeren van auto’s en de doorgang van voertuigen neemt in het dwarsprofiel veel ruimte in. Daarbij bekijken we steeds wat nodig is om de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers met een beperking te optimaliseren.

De genoemde punten in het initiatiefvoorstel willen we bezien op de noodzaak en mogelijkheden via een integrale afweging zoals beschreven in de vastgestelde Agenda voor iedereen toegankelijk. Daarbij toetsen we de inzet op de grootste impact voor Utrechters met een beperking. Binnen de financiële en ruimtelijke kaders kunnen we op basis van die integrale afweging bepalen waar we de beschikbare capaciteit en financiële middelen inzetten.

Aangaande het initiatiefvoorstel hebben wij puntsgewijs de volgende overwegingen:

1. Ten behoeve van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor iedereen een toegankelijkheidsnorm te definiëren voor de vrije doorgang op het voor voetgangers gereserveerde gedeelte van de openbare weg, die inhoudt dat deze vrije doorgang tenminste 1,50 meter is.
De afstand van 1,50 meter hanteren wij reeds als streefnorm, tenzij bestaande functies niet verplaatst kunnen worden. Als grensnorm bij plaatselijke versmallingen hanteren wij een minimale maat van 0,90 meter bij obstakels zoals verkeersborden en lichtmasten. De uitgangspunten voor toegankelijkheid zijn beschreven in de Kadernota Openbare Ruimte. Wanneer dit beslispunt stringent zou worden toegepast, zou een groot deel van de openbare ruimte in de binnenstad en de vooroorlogse wijken heringericht moeten worden, wat met name tot een aanzienlijke afname van het aantal parkeerplekken voor auto’s zou leiden. Ook de inspanning voor toezicht en handhaving zijn op dit moment moeilijk in te schatten. De ruimtelijke en financiële consequenties hiervan kunnen wij niet overzien, maar zijn zondermeer substantieel.

2. Het college op te dragen om het gemeentelijk beleid voor uitstallingen, de inrichting van de openbare ruimte en overige regelingen aan deze toegankelijkheidsnorm aan te passen.
Wij onderschrijven dit beslispunt, om de 1,50 meter als streefnorm te hanteren. Voor het plaatsen van uitstallingen en het goedkeuren van terrassen hebben wij al kaders gesteld. Specifiek voor uitstallingen hebben wij op 1 december 2009 het Besluit Uitstallingen vastgesteld, waarin uitstallingen binnen de singels verboden zijn en het daarbuiten verboden is om een uitstalling te plaatsen wanneer de vrije doorgang voor voetgangers bij plaatsing van de uitstalling minder dan 1,50 meter bedraagt. Eerder heeft u besloten geen financiële sancties bij handhaving van het uitstalverbod meer toe te passen (n.a.v. klachten in de ‘casus Zadelstraat’), op uw verzoek werden geen dwangsommen meer

opgelegd waardoor het uitstallingsverbod verwaterde. Om gedurende de coronapandemie de loopruimte te kunnen waarborgen, handhaven we nu tijdelijk wel op uitstallingen, door winkeliers op hun verantwoordelijkheid aan te spreken. Desgewenst kan de handhaving na corona worden voortgezet.

3. Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor een inrichting waarbij:
- **de vrije doorgang van tenminste 1,50 meter zoveel mogelijk wordt gemarkeerd;**
- **fietsenstallingen zo worden geplaatst dat rekening wordt gehouden met de minimale vrije doorgang.**

In de huidige werkwijze worden straatmeubilair en locaties van fietsenstallingen reeds zodanig gepland, dat een vrije loopruimte van 1,50 meter over blijft. Een recent voorbeeld van een herinrichting is de Voorstraat, waar de loopruimte aanzienlijk vergroot is en markering is aangebracht rond fietsparkeervakken. Het systematisch markeren van vrij te houden loopruimte vinden wij vanuit esthetisch en onderhoudstechnisch oogpunt minder wenselijk.

4. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een bevoegdheid voor het college op te nemen om gebieden aan te wijzen waar het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.
Wij hebben op grond van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens al de bevoegdheid om door middel van een verkeersbesluit een gebied aan te wijzen waar het verboden is om fietsen of bromfietsen te plaatsen. Op basis van een verbod kunnen we op alle gestalde (brom)fietsen handhaven. Op basis van jurisprudentie kunnen wij alleen een handhaafbaar verbod instellen als er voldoende stallingsplaatsen in de directe omgeving zijn. Voor de Drift hebben wij in 2015 zo'n besluit genomen, om de toegankelijkheid voor hulpdiensten te garanderen. In de omgeving zijn voldoende stallingsplaatsen van bezoekers van de universiteit en andere bestemmingen. Rond het centraal station en de as Vredenburg-Lange Viestraat-Neude komen we nu in de situatie dat er voldoende stallingsplaatsen zijn. Het is aan uw raad om ons college (financieel) mandaat te geven om op deze plaatsen hinderlijk geplaatste fietsen te verwijderen. De financiële consequenties moeten nog in kaart worden gebracht.

5. Aan de APV toe te voegen dat het verboden is een fiets, bromfiets of vergelijkbaar vervoermiddel te parkeren als daardoor:
- **de functie van straatmeubilair gehinderd of belemmerd wordt;**
- **de doorgang en opbouw op een markt wordt gehinderd of belemmerd;**
- **het in- en uitstappen bij tram, bus, taxi of gehandicaptenparkeerplaats gehinderd of belemmerd wordt.**

Het is niet nodig om de huidige regelgeving aan te passen omdat deze al voldoende mogelijkheden biedt. Via artikel 2:33 van de APV is het verboden om zich met een fiets of bromfiets op markten of evenemententerreinen te bevinden, als daartoe borden zijn geplaatst. De overige voorstellen vallen naar onze mening samen met het verbod zoals beschreven in artikel 2:32 lid 1 onder c ('op of aan een openbare plaats hinder, overlast of schade ontstaat').
Deze verboden worden niet gehandhaafd, omdat op 30 juni 2016 bij behandeling van de Voorjaarsnota 2016 uw raad via amendement A27 de daarvoor bedoelde middelen heeft weg bestemd. Op dit moment handhaven we op fietsen die de brandveiligheid in gevaar brengen en die de doorgang voor het verkeer beperken. We doen dit in gebieden waar de druk op de beschikbare openbare ruimte zeer groot is en waar zeer grote aantallen fietsen aanwezig zijn. Fietsen die op een breed voetpad of plein staan, maar die de doorgang niet belemmeren, beoordelen wij als hinderlijk gestalde fietsen en worden niet gehandhaafd (zie voor meer informatie de website). Het is aan u om

aan te geven of het wenselijk is om op hinderlijk gestalde fietsen te handhaven in gebieden waar voldoende stallingsruimte is en daarvoor budget beschikbaar te stellen.

6. De toelichting op artikel 2:32 van de APV uit te breiden en daarin op te nemen wanneer sprake is van ‘gevaarlijk gestalde fietsen’.
Wij adviseren over dit punt negatief, omdat dit onderscheid relevant is voor de handhavingsstrategie en niet voor het verbod zelf. Het onderscheid wordt gemaakt om directe bestuursdwang te kunnen toepassen. Dit houdt in dat als een fiets gevaarlijk staat, de fiets direct verwijderd kan worden. Direct verwijderen doen wij om de toegankelijkheid te waarborgen als een fiets bijvoorbeeld op een blindegeleidelijn, een inrit of voor een nooditgang is geparkeerd.

7. De “Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010: Utrecht Onbeperkt toegankelijk” vast te stellen.
Zie antwoorden bij de vragen 4, 5 en 6. Wij adviseren om geen wijzigingen op te nemen dan wel vast te stellen, alle benodigde regelgeving is voorhanden.

8. Het college op te dragen op basis van de nieuwe bevoegdheid in de APV voor de duur van 2 jaar een proef te starten in een nader te bepalen deel van het Stationsgebied.
Binnen het stationsgebied vindt dagelijks handhaving op gevaarlijk gestalde fietsen plaats, om de buitenruimte toegankelijk te houden in het geval van calamiteiten. Als uw raad daar voorstander van is, kunnen wij nu al het gebied rond CS door middel van een verkeersbesluit aanwijzen als gebied waar het verboden is om fietsen te stallen. Zoals aangegeven in reactie op punt 4, 5 en 6 achten wij de aanpassing van de APV niet van toegevoegde waarde.

Wij gaan graag, op basis van genoemde overwegingen, met u in gesprek om te bezien welke kansen en mogelijkheden we kunnen benutten voor het bevorderen van de toegankelijkheid in de openbare ruimte. Alles overziend ontbreekt het niet aan kaderstelling – zoals het VVD-initiatief verondersteld – maar aan financiële middelen en raadskeuzes om bijvoorbeeld te handhaven op het verbod op uitstallingen of hinderlijk gestalde fietsen in gebieden met voldoende stallingsmogelijkheden. De komende tijd nemen we de geleerde lessen vanwege de coronamaatregelen en de anderhalve metersamenleving mee. Niet alleen met betrekking tot de openbare ruimte maar ook op andere vlakken, hebben de gevolgen van corona en de coronamaatregelen specifieke effecten op mensen met een beperking. Daarom komen we medio 2021 in een tussentijdse update van het uitvoeringsprogramma Utrecht voor iedereen toegankelijk bij u terug met acties voor het verder verbeteren van de toegankelijkheid in het licht van dit initiatiefvoorstel en de gevolgen van de coronamaatregelen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,