Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 28 januari 2021

1 Opening

2 Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

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.*

Concept Verslag commissie Stad en Ruimte, 2021-01-07.pdf

Concept Verslag commissie Stad en Ruimte, 2021-01-14.pdf

4.1 Toezeggingen/moties/brievenlijst

Ter vaststelling.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie).pdf

4.2 Lange Termijn Agenda

Ter informatie.

Lange Termijn Agenda per 14 januari 2021.xlsx

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

Aanvang: 10.00 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 150 min.
Beleidsveld: Stationsgebied - wethouder Eerenberg

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

6 Raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder

Aanvang: 14.00 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 45 min.
Beleidsveld: Ruimtelijke Ontwikkeling - wethouder Verschuure

Voor het gebied van Voordorp – Voorveldsepolder geldt nu nog een beheersverordening waarin regels zijn opgenomen over hoe de ruimtelijke omgeving eruit mag zien. In de aanloop naar de Omgevingswet, een wet die in 2022 inwerking treedt, heeft het college de beheersverordening omgezet naar een bestemmingsplan. Het betreft een beleidsneutrale omzetting. De belangrijkste functie was en is Wonen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen en in totaal zijn drie zienswijzen ingediend. De zienswijzen leiden volgens het college niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
Het college stelt voor akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen en enkele ambtshalve wijzigingen van het bestemmingsplan. Het college stelt vervolgens voor het bestemmingsplan vast te stellen.

Dossier 1492 voorblad

Raadsvoorstel Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder.docx

Link naar RO publiceer Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder.docx

Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder.pdf

NL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-VA01-Kader_01_Totaal-001.pdf

7 Oplossen parkeerprobleem Rachmaninoff

Aanvang: 14.50 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 60 min.
Beleidsveld: Mobiliteit - wethouder Van Hooijdonk

Geagendeerd door M. de Pagter (VVD), J. Koppelaar (Student & Starter), de fractie van de PVV, B. van Steeg (CDA).
Al sinds het opleveren van het complex Rachmaninoff in april 2020 ervaren bewoners parkeerproblemen. Tientallen bewoners kunnen niet terecht op het terrein bij het complex en parkeren noodgedwongen in de dichtstbijzijnde buurten zonder betaald parkeren. Dat leidt tot overlast en zelfs intimidaties. Helaas verwierp de gemeenteraad afgelopen zomer een motie van de VVD om deze gedupeerde bewoners een parkeervergunning aan te bieden in het rayon waar het complex zich bevindt. Daar zijn immers nog ruim voldoende vergunningsplaatsen vrij.
Bewoners van Rachmaninoff hebben nu opnieuw via een brandbrief aandacht gevraagd voor hun probleem. Daarom willen de agenderende fracties met het college en de andere raadsfracties in debat over welke oplossing de gemeente wél gaat bieden voor de parkeerproblemen bij dit complex. Daarbij willen de agenderende fracties ook vergelijkbare problematiek bij andere complexen aansnijden.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare vergadering commissie Stad & Ruimte

Datum	7 januari 2021
Locatie	Digitaal, via Zoom
Verslag door	mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	28 januari 2021

Aanwezigen

De voorzitter, mw. A-M. Podt, de wethouder, dhr. K. Verschuure, de leden, dhr. B. Işik (PvdA), dhr. S. Nagtegaal (PVV), dhr. M. van Dalen (VVD), dhr. S. Gaillard (SBU), mw. F. de Koning (GroenLinks), dhr. M. van Heuven (PvdD), dhr. J. Schreuder (D66), dhr. T. Schipper (SP), dhr. J. Wijmenga (ChristenUnie), mw. J. Zwinkels (CDA), dhr. J. Koppelaar (Student&Starter), dhr. F. de Kok (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. Verslagen 2
4. Toezeggingen/moties/brievenlijst en lange termijn agenda 2
5. 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 2

LIJST VAN TOEZEGGINGEN 14

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom. Zij 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. Zij loopt de gehele agenda door en constateert dat de raadsleden na de raadsinformatiebijeenkomst die is gehouden, geen behoefte meer hebben om agendapunt 8, Samenwerkingsovereenkomst

met Stedin 2020-2024, te bespreken. De voorzitter concludeert dat agendapunt 8 vervalt en dat de rest van de agenda is vastgesteld.

3. Verslagen

- Het conceptverslag van de openbare commissie Stad en Ruimte van 10 december 2020, ter vaststelling.

De voorzitter concludeert dat het verslag is 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 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

De voorzitter constateert dat het ontwikkelkader en het bestemmingsplan de realisatie mogelijk maakt van maximaal 1050 woningen en diverse voorzieningen in het gebied ten noordwesten van het centrum in de Daalsebuurt. Het college stelt voor het ontwikkelkader en het bestemmingsplan vast te stellen en geen exploitatieplan vast te stellen. Daarnaast stelt het college voor, voor het hele gebied betaald parkeren in te voeren. Tot slot stelt het college voor om de bevoegdheid om op twee locaties een hotel te maken, over te dragen aan het college.

De heer Işik (PvdA) dankt het college voor het voorstel. De PvdA-fractie wil graag de Amsterdamse variant 40% sociaal, 40% midden huur en betaalbare koop en 20% duur en koop toepassen bij de gebiedsontwikkeling bij de 2e Daalsedijk. De fractie constateert dat het college zich niet houdt aan de eigen afspraken. Het college schrijft in het raadsvoorstel dat het woningbouwprogramma niet voldoet aan het collegeakkoord. Er zou 35% sociale huur komen maar er is maar 30% sociale huur. Wat gaat het college doen om zich toch aan zijn eigen collegeprogramma te houden? De fractie zal met een amendement komen om ervoor te zorgen dat er toch 35% sociale huur komt.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) constateert dat een aantal jaar geleden een visie is vastgesteld waarin 30% sociale huur staat. De PvdA heeft hier ook mee ingestemd.

De heer Işik (PvdA) constateert dat dit vijf jaar geleden is gebeurd en dat de wereld intussen is veranderd. De vraag naar betaalbare sociale huurwoningen is toegenomen.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) constateert dat de ideeën van de PvdA leiden tot onbetrouwbaar bestuur en vertraging in de woningbouw.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) merkt op dat de gemeente onderhandelingspartner is en betrouwbaar dient te zijn. De raad heeft ingestemd met 30% sociale huur. Als de PvdA dit percentage hoger wil hebben, waar wordt dit dan van betaald?

De heer Işik (PvdA) antwoordt dat er veel fondsen zijn. Hij vervolgt zijn bijdrage. De fractie hoort graag hoelang de sociale huurwoningen in dit segment blijven. Graag de toezegging dat de komende twintig jaar de huurwoningen in het sociale segment blijven. Verder hoort de partij graag hoe de gebiedsontwikkeling zich verhoudt tot andere gebiedsontwikkelingen in het gebied. Dan de

verkaveling van de bouwprojecten. Op bladzijde 9 van het ontwikkelkader staat een plattegrond. Aan linkerkant staan twee woonblokken achterelkaar. Kunnen deze naast elkaar komen? De reden hiervoor is, dat een woonblok aan het spoor grenst. Dit geeft geluidsoverlast. Vervolgens worden diverse functies toegekend aan het gebied. Kunnen mensen in de wijk mee bepalen welke functies er moeten komen? Voorts dient het erfgoed toegankelijk te zijn voor bewoners in de wijk. Het college wil het gebied autoluw maken. De PvdA vindt dit prima maar er dient wel een goede openbaar vervoer verbinding te zijn. Ook dienen U-Pas houders goedkoop gebruik te kunnen maken van deelauto's. Bij punt 1.8. in het raadsvoorstel staat, dat er een gezamenlijke energiestrategie moet worden opgesteld. Waarom is dat nog niet gedaan? Dan de geluidsoverlast van het spoor. In het raadsvoorstel staat dat de geluidsbelasting nog onderzocht moet worden. Waarom is dit niet eerder onderzocht? Verder dienen alle gebouwen en de openbare ruimte rolstoeltoegankelijk te worden. Graag een reactie. Tot slot vraagt de PvdA zich af of een hotel hier noodzakelijk is.

De heer Schreuder (D66) zegt dat er een mooi plan ligt en dat D66 hecht aan een betrouwbare overheid. Spelregels moeten niet tussentijds veranderd worden. Hij vraagt de wethouder hoe van de visie uit 2015 naar de huidige percentages is gekomen.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat hij de spelregels niet wil veranderen maar dat de PvdA in gesprek wil.

De heer Schreuder (D66) vraagt of op de koopwoningen in het middensegment een zelfbewoningsplicht zit. Verder hecht D66 aan goede fietsaansluitingen. Er staat nog een tweede tunnel in het plan maar de financiering daarvan is nog niet zeker. Kan de wethouder aangeven wanneer daar meer duidelijkheid over komt? Vervolgens hecht de fractie aan goede voorzieningen. Het is mooi dat ruimte aangehouden wordt voor creatieve bedrijven. In het ontwikkelkader staat alleen dat er geen behoefte zou zijn aan sportvoorzieningen in het gebied. D66 maakt zich daar zorgen over. Tot slot is er een ondernemer met een goed bezochte sportclub en fysiotherapie praktijk, die geprobeerd heeft in overleg te komen met de ontwikkellaar. Dit is helaas nog niet gelukt. Kan de wethouder een gesprek organiseren tussen deze ondernemer en de ontwikkelaar?

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt benieuwd te zijn naar de onderdoorgang. Deze is heel belangrijk en tegelijkertijd heel onzeker. Wil D66 de onderdoorgang voorwaardelijk maken voor het plan? Verder sluit zij aan bij de vragen van D66 over sport.

De heer Schreuder (D66) antwoordt eerst het antwoord van de wethouder af te wachten.

De heer Koppelaar (Student&Starter) sluit aan bij de vragen van D66 over sport. Ziet die partij ook kansen voor sport in de openbare ruimte?

De heer Schreuder (D66) denkt dat dit een mooi streven is. Hij heeft van de ondernemer begrepen dat die daar graag over meedenkt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan benieuwd te zijn naar de capaciteitsbehoefte van verenigingen in de omliggende buurten.

De heer Van Dalen (VVD) sluit aan bij de vragen over sport. Verder hebben ambtenaren te horen gekregen dat voorzieningen geregeld zouden worden in omliggende wijken. Hij vervolgt met zijn inbreng. Bouwen, bouwen, bouwen is belangrijk om de wooncrisis het hoofd te bieden. Het gebied van de 2e Daalsedijk heeft een 'upgrade' nodig en dat verdienen ook de inwoners van de naastliggende buurten. Woningen aan de 2e Daalsedijk zorgen ervoor dat er meer mensen op straat zijn waardoor er meer sociale controle is. De mix met werklocaties vindt de VVD goed

vooral aan de kant van het spoor. Graag de bevestiging van de wethouder dat deze tegen marktconforme prijzen worden verhuurd. De VVD maakt zich nog wel zorgen over parkeren voor toekomstige inwoners. Er wordt een extra zwaar parkeerregime voorgesteld, A2, terwijl de naastliggende buurt het parkeerregime B1 heeft. Dit regime is bij de 2e Daalsedijk eigenlijk ook logisch. De wethouder voert het A1-regime in zodat het aantal parkeerplaatsen kan verlagen. De VVD vindt dit anti-autobeleid.

Mevrouw Zwinkels (CDA) gaat in op de marktconforme bedrijvigheid. In het plan staat dat de gemeente haar best wil doen om de aanwezige ondernemers te behouden in het gebied. Wat als dit niet marktconform kan gebeuren?

De heer Van Dalen (VVD) zegt dat er altijd huurcontracten zijn en dat deze gerespecteerd moeten worden. Het gaat de VVD erom, dat niet allerlei partijen in de stad onder een marktconforme huurprijs een ruimte kunnen huren.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) merkt op dat in het bestemmingsplan staat, dat specifiek ruimte wordt gereserveerd voor de creatieve sector. Wil de VVD dit er wel of niet uit amenderen?

De heer Van Dalen (VVD) merkt op dat de creatieve sector niet specifiek te maken is omdat veel bedrijven creatief zijn. De VVD wil een eerlijke kans voor ook andere bedrijven.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) antwoordt dat de criteria in de bestemmingsplannen staan.

De heer Van Dalen (VVD) vindt dat veel bedrijven gerekend kunnen worden tot de creatieve sector. Het gaat om eerlijkheid.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) merkt op dat in het bestemmingsplan staat, dat specifiek ruimte wordt gereserveerd voor de creatieve sector. Wil de VVD dit er wel of niet uit amenderen?

De heer Van Dalen (VVD) merkt op dat creatieve sector niet makkelijk specifiek is te maken. De VVD wil een eerlijke kans ook voor andere bedrijven. Hij vervolgt zijn bijdrage met het parkeerregime A2. Hierdoor worden de parkeerkosten voor inwoners hoger en kan het aantal parkeerplaatsen worden verlaagd. De VVD vindt dit anti-autobeleid waar de inwoners de dupe van zijn. Niet alleen toekomstige inwoners maar ook inwoners van omliggende buurten. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst bleek dat ambtenaren weigeren om vragen van raadsleden te beantwoorden.

De voorzitter vraagt de heer Van Dalen zijn commentaar te richten op de wethouder en niet op de ambtenaren.

De heer Van Dalen (VVD) merkt op dat de wethouder ervoor moet zorgen, dat raadsleden de informatie krijgen die zij vragen. Vervolgens vraagt de VVD-fractie of de wethouder hetzelfde parkeerregime wil hanteren als in de omliggende buurten wordt gehanteerd en de parkeernorm daarop wil aanpassen. En kunnen er ook inpandige parkeerplaatsen worden gemaakt?

De heer Wijmenga (ChristenUnie) vraagt of de VVD vindt, dat het college een besluit van de raad aan de kant moet schuiven.

De heer Schreuder (D66) merkt op dat de VVD niet blij is met het parkeerregime maar dat er ook een reden voor is. Heeft de heer Van Dalen hier een mening over?

De heer Van Dalen (VVD) begrijpt dat er zo min mogelijk auto's moeten komen. Dit is alleen niet handig op die plek.

De heer Koppelaar (Student&Starter) merkt op dat deze plek bij uitstek een plek is waar weinig parkeerplekken kunnen komen. Het grootste ov-knooppunt van Nederland ligt op steenworp afstand en er zijn allerlei voorzieningen om de hoek.

De heer Van Dalen (VVD) vindt dat bewoners een auto zouden mogen hebben en dat het parkeerregime gelijk zou moeten zijn aan dat van de wijken eromheen. Verder klopt het dat de ov-knooppunten inderdaad in de buurt liggen.

De heer Gaillard (SBU) merkt op dat in de stukken wordt toegegeven, dat de parkeerdruk in de Bloemenbuurt kan toenemen.

De heer Schreuder (D66) antwoordt dat het risico wordt erkend en dat erover wordt nagedacht hoe dat voorkomen kan worden.

De heer Van Dalen (VVD) vervolgt zijn bijdrage met de verkeersveiligheid op de Amsterdamse straatweg. De VVD concludeert hieromtrent dat er niet wordt geluisterd naar zorgen van bewoners. Verder maakt de fractie zich zorgen over de toegang tot de 2e Daalsedijk. De straten zijn krap. Hoe kan het bouwverkeer hierdoorheen en wordt motie 2015/26, Bouwverkeer door de tunnel naar de Cartesiusdriehoek, uitgevoerd? Vervolgens maakt de VVD zich ook zorgen over geluidsoverlast van het spoor. De woningen komen dicht langs het spoor. Een (doorzichtig) scherm zou hier kunnen helpen. Tot slot vraagt de partij zich af of erin de plannen genoeg woningen zijn. Graag een reactie.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) zegt dat de fractie blij is, dat het plan er ligt. GroenLinks deelt met de VVD dat de bouw en het bouwverkeer een groot effect zal hebben op het woonbuurtje dat er vlak voor zit. Graag aandacht hiervoor en indien nodig dienen aanvullende maatregelen te worden getroffen. Verder sluit de fractie aan bij de vraag over de zelfbewoningsplicht en het belang van de betaalbare koop, de goede fietsverbinding en de extra fietstunnel. GroenLinks hoopt dat in het voorjaar het besluit genomen kan worden dat de tweede fietstunnel er gaat komen. Dan het onderwerp betaalbare woningbouw. Er zitten niet zoveel huur- en koopwoningen in het plan als erin het coalitieakkoord werden gewenst. Aan de andere kant voldoen deze aan de visie die de gemeenteraad heeft vastgesteld. De fractie is blij dat er nog wel 15% extra betaalbare koop is toegevoegd. Kan de wethouder bevestigen dat nauw het gesprek is gevoerd met de ontwikkelaar en de grondeigenaar om te kijken of er meer mogelijk was en dat dit het resultaat was? Verder is er niet echt een plicht om meer onzelfstandige studentenwoningen te bouwen. Het is echter juist belangrijk dat er hier meer van komen omdat deze goedkoper zijn dan zelfstandige studentenwoningen. Is het nog mogelijk om af te spreken dat er een bepaald deel aan onzelfstandige studentenwoningen komt? Graag een reactie.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat in de tekst staat, dat nog maar moet blijken dat de zelfstandige woningen in de toekomst behouden blijven voor de doelgroep studenten. Zij vindt dit een zorgwekkende zin.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) vindt dit een goede vraag voor de wethouder. Het realiseren van onzelfstandige studentenwoningen voorkomt dit. Vervolgens vindt de fractie dat het gebied aantrekkelijk moet worden met hoge ambities op het gebied van architectuur. Het beeld- en kwaliteitsplan is alleen niet helemaal hoopgevend. Er wordt geschreven dat gestreefd wordt naar uitvoering in grijstinten variërend van licht grijs tot antraciet. GroenLinks vindt dit niet heel spannend. Hoe gaat de wethouder erop toezien dat het spannend en interessant wordt op architectonisch gebied met een beetje kleur? De stadsbouwmeester zou hier uitkomst kunnen bieden. Hoe staat het met de stadsbouwmeester? Vervolgens staat in het beeld- en kwaliteitsplan geen ambitie op het gebied van groene gevels. Hier is in de raad wel nadrukkelijk om gevraagd.

Verder pleit de fractie voor balkons en erkers. Tot slot het groen. Is er gedacht aan het aanleggen van een leuk groen ommetje? Graag een reactie. Veel complexen krijgen binnentuinen. Zijn er waarborgen opgenomen die ervoor zorgen dat die binnentuinen mooi groen en onverhard worden aangelegd? Sociale veiligheid is ook een belangrijk punt. Veel groen zit in het puntje van het gebied waar geen woningen op uitkijken. Graag expliciet aandacht hiervoor bij het inrichtingsplan.

De heer Van Dalen (VVD) vraagt of GroenLinks ook geld wil vrijmaken voor sociale veiligheid. Denkt die partij aan handhaving en camera's?

Mevrouw De Koning (GroenLinks) antwoordt dat bij de afgelopen begroting miljoenen zijn toegevoegd aan het veiligheidsbudget. GroenLinks vindt veiligheid belangrijk en heeft hier in het verleden geld voor uitgetrokken en zal dit, indien nodig, in de toekomst ook weer doen.

De heer Van Heuven (PvdD) zegt dat de PvdD eigenlijk wel blij is met het hoekje groen. Hij kan zich voorstellen dat er zorgen zijn over de sociale veiligheid. Tegelijkertijd moet het gebied ook niet teveel worden opgelicht waardoor er lichtvervuiling ontstaat.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) stelt voor dat de wethouder hier verder op ingaat. Zij vervolgt haar bijdrage met de creatieve sector. GroenLinks vindt het heel goed dat er expliciet ruimte wordt gereserveerd voor de creatieve sector en dat de vele creatieve bedrijven en organisaties die er nu zitten, de kans krijgen om te blijven. Hoe wordt er in dit verband voor gezorgd dat de huurprijzen die straks worden gevraagd ook op te brengen zijn voor de bestaande partijen en de creatieve sector? Graag een reactie.

De heer Nagtegaal (PVV) geeft aan dat de fractie tegen de huidige parkeernormen is en dat in dit project de minimale parkeernorm wordt gehanteerd. De fractie kan hierdoor eigenlijk al niet instemmen met het plan. Daarnaast de PVV ook kritisch op deelauto's. De partij had liever gezien dat er meer drie- en vierkamerwoningen zouden komen ook binnen de sociale huur. Het voorstel om het betaald parkeren uit te breiden is niet fijn en de knips zorgen ervoor dat er veel verkeer door kleine straatjes kan komen. Een en ander hieromtrent lijkt niet doordacht en op dit moment komen er al veel klachten over overlast vanuit die straten. De fractie zal tegen het plan stemmen.

De heer Gaillard (SBU) merkt op dat wordt voorgesteld om een zeer lage parkeernorm te hanteren. Dit vindt de fractie onwenselijk en het college erkent dat de parkeerdruk hierdoor kan toenemen in de Bloemenbuurt. SBU constateert dat het mensen steeds lastiger wordt gemaakt om een auto te bezitten en dat de gemeente haar macht met betrekking tot een planologisch gebied misbruikt. Ten aanzien van de woningbouw maakt de partij zich zorgen over de 193 woningen met een geluidsbelasting boven de ambitiewaarde van 63 decibel. De fractie stelt voor niet hoger dan zes verdiepingen te bouwen in binnenstedelijke gebieden vanwege geluidsoverlast en kosten efficiëntie. Met betrekking tot de woningtypen concludeert de fractie, dat de afspraken die gemaakt zijn in het coalitieakkoord niet worden gehaald. Verder maakt SBU zich zorgen over de ouderenhuisvesting bij de Daalsedijk. In het gedifferentieerd sociaal programma worden ouderen steeds in samengevoegde categorieën geplaatst. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid dat er geen of weinig ouderenwoningen worden gebouwd. Is het mogelijk om de categorieën op te splitsen met een duidelijk percentage voor ouderenwoningen?

De heer Koppelaar (Student&Starter) vraagt waar de angst van de heer Gaillard precies zit. Volgens Student&Starter is het juist goed dat de woningen zo flexibel mogelijk worden gebouwd zodat er een eenoudergezin maar ook een ouder echtpaar in kan wonen.

De heer Gaillard (SBU) zegt dat het ideaal zou zijn als een woning zo gebouwd is, dat het aansluit bij de behoeftes van eenoudergezinnen en ouderen. De angst is dat de woning meer toegespitst wordt op een eenoudergezin en minder op ouderen.

De heer Nagtegaal (PVV) denkt dat er geen apart segment moet zijn voor senioren.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt benieuwd te zijn naar de reactie van de wethouder op dit punt. Het lijkt haar goed als ouderenhuisvesting wordt aangemerkt in de plannen. Op een later moment hoeven dan geen dure aanpassingen meer te worden gedaan.

De heer Gaillard (SBU) gaat in op de hotels. De fractie vindt het vreemd dat er toch ruimte is voor hotelontwikkeling. Hoe hard is de hotelstop nu eigenlijk?

De heer Wijmenga (ChristenUnie) geeft aan dat de ChristenUnie kritisch is geweest op het plan met name ten aanzien van de afwikkeling van het bouwverkeer. Op dit moment is de fractie blij met de serieuze manier waarop de verkeersproblematiek is aangepakt. Zij heeft nog wel twee vragen over het (bouw)verkeer. De ontwikkelaar heeft een bouwveiligheidsplan opgesteld en er komt een aparte weg voor de aan- en afvoer. Dit is positief maar in de praktijk gaat niet alles volgens plan. Welk toezicht wordt uitgeoefend op de naleving van de afspraken met betrekking tot de rijroutes? Is het bijvoorbeeld mogelijk om sancties op te leggen? Dan de tweede vraag over het verkeer na de bouw. De tweede tunnel is al een aantal keer genoemd en de raad heeft eerder gezegd dat die een randvoorwaarde is voor dit bouwplan. Hoe hard is de passage in het plan dat bij het MPR 2021 hierop terug wordt gekomen? Moet de raad niet juist nu al vaststellen dat de tunnel er moet komen en dat die dus in het MPR moet komen? Graag een toelichting van het college. De fractie komt wellicht met een motie of amendement hieromtrent.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan dat het exacte woningbouwprogramma nog wat onduidelijk is. Er wordt gesproken over een bandbreedte die loopt van 750 tot 1050 woningen. Kan een en ander hieromtrent en ook over de woningoppervlaktes specifieker worden ingevuld? Verder hoort de fractie graag of de 15% in het middensegment, betaalbare koop is of dat daar ook midden huur in zit. Er is ook iets geschreven over comfortabele huisvesting voor ouderen uit de buurt. Hoe wordt dit geregeld? Het is ook goed als gescheiden ouders een kans gegeven kan worden maar hoe werkt dit uit in de praktijk? Vervolgens zijn er twee verschillende maximale bouwhoogtes voorbijgekomen voor de hoogste bebouwing: 32 en 26m. Welke bouwhoogte wordt aangehouden? Ten aanzien van energie vraagt de fractie zich af waarom wordt gekozen voor nul-op-de-meterwoningen. Deze zijn prijzig en de projecten hieromtrent zijn niet altijd geslaagd. Voorts vraagt de fractie waarom ervoor wordt gekozen om in de Bloemenbuurt de collectieve inkoop van zonnepanelen te gaan stimuleren. Het CDA is ook benieuwd hoe in het gebied de afvalinzameling geregeld gaat worden. De partij is overigens met betrekking tot het hotel geen voorstander van een delegatiebesluit. Verder was het met betrekking tot de participatie opvallend, dat er maar twee inspraakreacties zijn. Hoe kijkt het college hiernaar? Zinsneden als ‘de wijkraad Noordwest heeft geen reactie ingediend’, moeten voortaan achterwege blijven omdat het college de wijkraden heeft opgeheven. Vervolgens hoort het CDA graag waarom de aanbevelingen van het Waterschap niet zijn opgevolgd. Er lijkt ook geen ruimtelijke reservering te worden gedaan voor de waterberging in het gebied. Tot slot nog drie punten. Waarom wordt bij de categorie cultuurhistorie niet gekozen voor de categorie respecteren? Ten aanzien van geluid en sport hebben andere partijen hier al aandacht voor gevraagd en met betrekking tot verkeer vraagt het CDA hoe rekening gehouden gaat worden met de smalle straten. Graag een reactie.

De heer Van Dalen (VVD) vraagt of het CDA zich geen zorgen maakt over het A1-parkeerregime.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt parkeren een belangrijk onderwerp. Het CDA heeft hier al aandacht voor gevraagd. Tegelijkertijd is het zo, dat het centraal station vlakbij is. Tot slot ziet de fractie graag een meer proactieve houding van het college ten opzichte van het monitoren van overlast in omliggende buurten. De fractie sluit aan bij de vragen die hier al over zijn gesteld en hoort graag hoeveel parkeerplaatsen er nu echt gaan komen.

De heer Koppelaar (Student&Starter) zegt dat de fractie in grote lijnen blij is met het plan. De fractie sluit met betrekking tot de studentenwoningen aan bij de vragen die het CDA en GroenLinks hierover hebben gesteld. Student&Starter deelt de wens dat er voornamelijk onzelfstandige studentenwoningen moeten komen. De betaalbare koopwoningen gaan onder de NHG-grens vallen en er gaat een zelfbewoningsplicht voor gelden. Dit vindt de fractie een goede zaak maar wat voor type woningen gaat het worden? Dan het energieneutraal bouwen. In het voorstel staat dat er een inspanningsverplichting komt om nul-op-de-meter-woningen te bouwen. Hoe hard is die inspanningsverplichting? Graag een reactie. Met betrekking tot Mobility as a system vraagt de fractie hoe dit zo goed mogelijk wordt ingepast in de bestaande systemen. Verder zijn al veel vragen gesteld over de fietstunnel. De fractie sluit hieromtrent aan bij de opmerking van de ChristenUnie. Er dient zo snel mogelijk te worden vastgelegd dat die tunnel er moet komen. Tot slot de bouwhoogte. Deze is vrij ingetogen. Er zijn weinig accenten, 'eyecatchers'. Ziet de wethouder kansen om bijvoorbeeld op de kop in deelgebied 4 een paar verdiepingen hoger te bouwen? Hierdoor ontstaat mogelijk een herkenningspunt.

De heer Van Heuven (PvdD) merkt op dat de PvdD al vaak heeft gezegd dat het voormalige NS-terrein een aangewezen plek zou zijn voor een groot park. Dat dit ook kan, bewijst de stad Tilburg waar in 2019 op een soortgelijke plek een ambitieus park is aangelegd. Verder is de fractie verheugd dat erin de plannen die nu voorliggen zoveel aandacht is voor diervriendelijk en natuur inclusief bouwen. De huidige conceptverkaveling is ook zorgvuldig gekozen om vooral solitaire en waardevolle bomen te behouden. Vervolgens de onderwerpen bomen en groen. In de indicatieve plaatjes is te zien dat in de groenstrook langs het spoor geen onder beplanting is. De strook loopt ook niet door naar station Zuilen. Kan de wethouder toezeggen dat de groenstrook een volwaardige realisatie wordt van de gewenste ecologische verbinding zoals ingetekend op de groenstructuurkaart? Met betrekking tot de bomen vraagt de PvdD of het klopt dat er dertien bomen worden gekapt. Klopt dit en klopt het ook dat bomen die verkeren in een matige staat goed verzorgd gaan worden zodat hun conditie verbetert? Voor de ligging van het fietspad in het Spoorpark kunnen mogelijk meer bomen worden gekapt. Is de wethouder bereid om de toch al spaarzame bomen in het gebied volledig te ontzien bijvoorbeeld door fietspaden niet per se recht aan te leggen? De wijk wordt in fasen opgeleverd. Kan de wethouder toezeggen dat het kappen en aanplanten van bomen en het aanleggen van groen in dezelfde snelheid meegaat? Dan het natuur inclusief en diervriendelijk bouwen. In de herinrichting moet rekening worden gehouden met het groen om een indirect effect op nestlocaties van huismussen te voorkomen. Daarnaast is aantasting van de verblijfplaatsen van vleermuizen niet op voorhand uit te sluiten. Graag de toezegging dat vleermuizen en huismussen extra goed beschermd gaan worden in het gebied. Ook dienen extra inspanningen te worden gepleegd om deze dieren in de toekomst te faciliteren. Dit kan door het gebruik van bijvoorbeeld heggen in plaats van schuttingen. Voorts vraagt de PvdD of de toekomstige bewoners betrokken kunnen worden bij de inrichting van het groen. De PvdD mist verder groene gevels en groene daken. Kan de wethouder toezeggen dat er ook groene daken komen? Vervolgens het parkeren. Het is een goed idee dat het gebied autoluw wordt en dat het een A2-gebied wordt met een lage parkeernorm. Kan de wethouder toezeggen dat de parkeernorm naar de onderkant van de norm gaat en zo dicht mogelijk naar de nul zoals ook is gedaan bij de Cartesiusdriehoek? Dan de bodemverontreiniging. Een deel van de verontreiniging is opgeruimd maar een deel nog niet. Kan de wethouder toezeggen dat er volledig gesaneerd gaat worden? Tot slot sluit de fractie aan bij opmerkingen die zijn gemaakt over het hotel (de PvdD heeft liever woningen), de geluidsoverlast, en de adviezen van het Waterschap.

De heer Schipper (SP) merkt op dat flink wat historische bebouwing in het gebied wordt behouden. De fractie is daar blij mee. Verder maken bewoners in de omgeving zich zorgen over schade aan hun woning. In 2015 is Motie 25 aangenomen die hier betrekking op heeft. Voorwaarden uit deze motie zijn door het college opgenomen. Klopt het dat het college met deze voorwaarden rekening houdt? Dan de toegankelijkheid. De woningen dienen te bezoeken zijn en

levensloopbestendig. Vervolgens vraagt de SP hoe de wethouder gaat garanderen dat de woningen via het actieplan Midden huur verhuurd gaan worden. Met betrekking tot het hotel vraagt de partij waarom wordt gekozen voor een delegatiebesluit en niet meteen een bestemming wordt opgenomen. Vervolgens zal de fractie steun geven aan een eventuele motie of amendement van de ChristenUnie. Tot slot het bouwverkeer. Er dienen afspraken gemaakt te worden en er dient te worden gehandhaafd.

De voorzitter schorst de vergadering voor dertig minuten.

De voorzitter heropent de vergadering.

Wethouder Verschuure geeft aan dat de raad in 2015 een ontwikkelvisie heeft vastgesteld met daarin het uitgangspunt 30% sociaal. Dit is het vertrekpunt vanwaar de NS de markt op is gegaan. Het college is met de NS en ontwikkelaars in gesprek gegaan om te kijken of nog iets gedaan kon worden in het programma. Dit is ook gelukt en daar is het college blij om ondanks dat een en ander niet volledig aan de nieuwe woonvisie voldoet. Er 15% toegevoegd aan het middensegment en dit betreft alleen koop. De PvdA vroeg tot wanneer de sociale huur loopt. De kernvoorraad is in principe eeuwigdurend en voor het overige gedeelte geldt een termijn van twintig jaar. De verkaveling waar de PvdA over sprak betreft deelgebied 1. Hier wordt al volop gebouwd waardoor er niets meer veranderd kan worden. Met betrekking tot de voorzieningen en de functies merkt hij op, dat een en ander een aanvulling dient te zijn op de omliggende structuren. Voor winkels en detailhandel zijn toekomstige bewoners aangewezen op de Amsterdamse straatweg en voor de huisarts kunnen mensen terecht binnen de bestaande structuur. Een school en een sporthal worden gerealiseerd in de Cartesiusdriehoek en andere sportvoorzieningen liggen in het Wesley Snijderpark en in de Vechtzoom. Over de U-Pas en deelauto's zijn geen afspraken. Verder zijn er hoge ambities afgesproken ten aanzien van energie. Er is bijvoorbeeld een duidelijke inspanning om nul-op-de-meter te realiseren. De zonnepanelen in de Bloemenbuurt zijn een service die wordt verleend. De expertise van de ontwikkelaar wordt beschikbaar gesteld. Met betrekking tot geluidsoverlast merkt de wethouder op, dat geluidsonderzoek heeft plaatsgevonden. Dit heeft ertoe geleid dat extra geluidwerende maatregelen worden genomen bij de fly-over. Dan de (rolstoel)toegankelijkheid. Alle woningen voor senioren zullen sowieso rolstoeltoegankelijk zijn. De woningen dienen ook aan het bouwbesluit te voldoen maar zullen niet allemaal levensloopbestendig zijn omdat dit niet altijd mogelijk is. Ten slotte de hotels. Er zijn twee oudere monumentale gebouwen die mogelijk geschikt zijn om een hotel in te maken. Er kan namelijk geen woonbestemming op deze gebouwen. Het college wil niet nu al mogelijk maken dat dit hotels kunnen worden omdat het college kritisch is ten aanzien van het hotelbeleid. Het is de bedoeling om regie te houden. Mogelijk is het in de toekomst toch gewenst om hotels te realiseren. Het is hierom dat een mandaat wordt gevraagd. Het college kan dan een weging maken.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt waarom de wethouder een mandaat wil op dit moment. Het gaat om een ontwikkeling die loopt tot 2028. Waarom komt de wethouder niet naar de raad als blijkt dat er hotels moeten komen?

Wethouder Verschuure antwoordt dat dan een bestemmingsplanwijziging nodig is en dat dit een lang proces is. Mocht er een mandaat komen, dan kan afgesproken worden dat een algemene verklaring van geen bedenkingen zal worden gevraagd. De raad wordt dan in staat gesteld om er iets van te vinden.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) vraagt wat er met de gebouwen gebeurt zolang deze geen hotel worden. Blijven deze leegstaan?

De heer Wijmenga (ChristenUnie) merkt op dat een en ander nu nog valt onder het regime van de huidige wet ruimtelijke ordening maar dat binnenkort wordt overgegaan naar de omgevingswet.

Verandert dit niet de procedure voor een dergelijke wijziging? Is de delegatie dan nog steeds nodig?

Wethouder Verschuure antwoordt op de vraag van de heer Wijmenga, dat hij hierop terugkomt. Tegen mevrouw De Koning zegt de wethouder dat de gebouwen niet leeg zullen blijven. Met betrekking tot de 15% merkt hij op, dat het om het koopsegment gaat en dat hiervoor een zelfbewoningsplicht geldt. Dan de tweede tunnel. In dit bestemmingsplan is daar geen dekking voor voorzien.

De heer Koppelaar (Student&Starter) vraagt of het college binnenkort met een voorstel voor dekking gaat komen of dat de raad dient te amenderen.

Wethouder Verschuure antwoordt dat het laatste altijd een optie is. Het is alleen zo, dat een tunnel behoorlijk kostbaar is. Het college heeft de middelen hiervoor nog niet gevonden.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) herhaalt dat de raad in 2015 heeft gezegd dat de tunnel voorwaardelijk is voor het bestemmingsplan.

Wethouder Verschuure denkt dat het plan prima uitgevoerd kan worden ook zonder tunnel. Daarnaast is nog niet helder hoeveel geld nodig is voor de tunnel.

De heer Schipper (SP) merkt op dat in 2015 en in 2017 over de tunnel is gesproken. Er was toen sprake van cofinanciering door NS. Wellicht kan ook de provincie iets betekenen. In hoeverre is dit onderzocht? De SP vindt ook dat de tunnel een randvoorwaarde is.

Wethouder Verschuure geeft aan dat het college met de provincie en NS in gesprek is over cofinanciering. Er moet nog wel nader onderzocht worden waar de fietstunnel dan zou moeten komen.

De heer Işik (PvdA) vraagt waarom het onderzoek niet in 2015 is gestart.

Wethouder Verschuure antwoordt dat men nu verder is met het bestemmingsplan en dat de tunnel op de kaart staat ingetekend. Er moet over in gesprek worden gegaan en de tunnel staat op de lijst als een van de meest gewenste investeringsprojecten als het gaat om fietsen. De wethouder vervolgt zijn beantwoording met de onderwerpen creatieve bedrijven en voorzieningen. Met de Plaatsmakers zijn voor de komende jaren nieuwe afspraken gemaakt en er is ruimte voor sport- en maatschappelijke voorzieningen. In het bestemmingsplan kan alleen niet geregeld worden welke ondernemer waar kan komen. Dit is tussen de eigenaar en de ondernemer. Er is aangegeven dat een ondernemer niet in gesprek komt met een eigenaar. De wethouder zal hiertoe een verzoek doen. Verder zal bij de inrichting van de openbare ruimte rekening worden gehouden met sport en spel. De VVD vroeg of een marktconforme prijs wordt gehanteerd. In principe is er een marktconforme prijs. Het is wel zo, dat een minimale norm qua vierkante meters is afgesproken voor creatieve bedrijvigheid.

De heer Van Dalen (VVD) vraagt welke SBI-codes eraan gekoppeld zijn. Bedrijven zijn in sectoren ingedeeld.

Wethouder Verschuure antwoordt dat in het bestemmingsplan een lijst is opgenomen met bedrijven die zich moeten kwalificeren. De wethouder heeft geen SBI-codes paraat.

De heer Van Dalen (VVD) geeft aan dat het college niet de indeling toepast die in Nederland wordt gebruikt. Hij verwijst naar een lijst die ligt bij de Kamer van Koophandel. Het college kan niet zelf een definitie maken.

Wethouder Verschuure antwoordt dat het gebied niet alleen geschikt is voor creatieve bedrijven. Andere bedrijven kunnen zich daar ook vestigen. Vervolgens het onderwerp parkeren. Er wordt gekozen voor een A-regime en betaald parkeren om het aantal verkeersbewegingen te beperken. Op basis hiervan is ook het aantal woningen gemaximeerd in dit gebied. Dan de verkeerveiligheid bij de Amsterdamse straatweg. Deze straat wordt bij bepaalde gedeelten heringericht. Hierbij wordt ernaar gestreefd om het overzicht bij de in- en uitritten te verbeteren. Dit zou overigens hier en daar ten koste kunnen gaan van een parkeerplek. Ten aanzien van het bouwverkeer merkt de wethouder op, dat het zwaardere bouwverkeer langs het spoor wordt geleid. De weg ligt er overigens al omdat er al volop wordt gebouwd aan deelgebied 1. Daarnaast is er goed overleg met de ontwikkelaar en de aannemer en zijn er tot nu toe geen klachten vanuit de omgeving en er is geen reden om aan te nemen dat dit voor de ontwikkeling van deelgebied 2 tot en met 4 anders zou zijn. Vervolgens is gevraagd waarom niet wordt gekozen voor een doorzichtig geluidscherm. In de ontwikkelfase is besproken, ook in gesprek met de raad, dat een doorzichtig scherm niet gewild moet worden. Een doorzichtig scherm is over een paar jaar namelijk geen doorzichtig scherm meer maar een lelijk ding. Alle woningen worden overigens gerealiseerd onder de 65 decibel. Dit is conform de omgevingswet en iets boven de maximale nota volksgezondheid. Het college denkt dat dit acceptabel is.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat zij in het bestemmingsplan heeft gelezen dat er hogere grenswaarden worden gehanteerd met een maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Wethouder Verschuure antwoordt dat 68 dB zou mogen maar dat wordt gegaan voor 65 dB. Mevrouw Zwinkels vroeg naar de bandbreedte. Op dit moment wordt op basis van de proefverkaveling uitgekomen op 1020 woningen. Met betrekking tot de studentenwoningen geeft de wethouder aan, dat er nog een ontwerpopgave ligt. Er zijn geen harde afspraken gemaakt. Een en ander wordt nog uitgewerkt.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) vindt het goed dat de wethouder in gesprek is. Kan in het bestemmingsplan worden verankerd dat er maximaal onzelfstandige studentwoningen worden gerealiseerd?

Wethouder Verschuure antwoordt dat een en ander onderdeel is van de afspraken die NS heeft gemaakt met de ontwikkelaar. Er zijn geen afspraken gemaakt over of de studentenwoningen zelfstandig of onzelfstandig moeten worden. Een verankering in het bestemmingsplan kan de wethouder niet toezeggen. Met betrekking tot beeldkwaliteitsplan merkt hij op, dat niet alles grijs wordt. Het wordt een mooi gebied met erfgoed en hergebruik en op pagina 38 van het beeld- en kwaliteitsplan staat een indruk van de kleuren die worden toegepast. Ten aanzien van de stadsbouwmeester merkt hij op, dat een motie die hierover is ingediend heeft opgeroepen om hierover bij de RSU terug te komen. De RSU is er alleen nog niet. De Welstandcommissie was in ieder geval blij met het beeldkwaliteitsplan. Groene gevels en natuur inclusief bouwen worden conform de anterieure overeenkomst ontworpen en de groene ommetjes zullen meegenomen worden bij het opstellen van het inrichtingsplan. De binnentuinen zijn wat kleiner gemaakt omdat de buitenruimtes wat groter zijn gemaakt. Het is in ieder geval de bedoeling dat er aandacht is voor groen en onverhard. De sociale veiligheid is ook heel belangrijk. In de stedenbouwkundige structuur is hier een basis voor gelegd.

De heer Koppelaar (Student&Starter) vraagt of er ook echt groene gevels komen.

Wethouder Verschuure antwoordt dat hij dit niet weet. In het ontwerp worden groene gevels in ieder geval meegenomen als optie. Groen is wel een belangrijke inrichtingseis in het totale plan. De hoogste daken zullen gebruikt worden voor zonnepanelen en de lagere daken voor groen. SBU vroeg naar de Bloemenbuurt. In een deel van die buurt is nog geen betaald parkeren. Er zal

voor de Bloemenbuurt een draagvlakmeting gehouden worden. Verder is het zo, dat mensen geen parkeervergunning in de Bloemenbuurt krijgen vanuit Wisselspoor. Met betrekking tot ouderenhuisvesting merkt de wethouder op, dat het college in samenspraak is met Synchroon die gesprekken voert met corporaties. Er zijn geen harde afspraken gemaakt over hoe wordt omgegaan met senioren. Er mag ook geen voorrang worden gegeven. Verder is expliciet aandacht gevraagd voor eenoudergezinnen. De kleinere woningen worden gezien als geschikt voor eenoudergezinnen. Dan de bouwhoogtes. Deze zitten tussen de 16 en 26m. Er is een uitzondering waarbij tot 32m kan worden gegaan. Dit zou een 'eyecatcher' kunnen zijn. Echte hoogbouw zou ergens anders in de stad gerealiseerd moeten worden.

De heer Gaillard (SBU) vraagt of de 'eyecatcher' ook onder de 65 dB blijft.

Wethouder Verschuure antwoordt dat dit de bedoeling is. Hij vervolgt zijn beantwoording met het onderwerp nul-op-de-meter. De ontwikkelaar heeft zich stevig gecommitteerd aan een aantal ambities hieromtrent. Dan de afvalverwerking. Deze zal zoveel mogelijk plaatsvinden conform beleid en zal zoveel mogelijk ondergronds plaatsvinden. Met betrekking tot de participatie merkt de wethouder op, dat hierover vanuit de omgeving behoorlijk positief wordt gesproken. Verder waren er nog wijkraden toen het plan is geschreven.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt wat is gedaan aan participatie.

Wethouder Verschuure antwoordt dat veel is gesproken met de omgeving en dat over de specifieke uitwerking ook nog gesproken zal worden met de omgeving. Hij vervolgt zijn beantwoording met de opmerkingen over de aanbevelingen van het Waterschap. De opmerkingen kon hij niet zo plaatsen. Het college is in de veronderstelling dat veel van de aanbevelingen zijn overgenomen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) licht toe dat het Waterschap onder andere had voorgesteld om wadi's aan te brengen en om de berging van 45mm te borgen in het plan. Dit is volgens haar nog niet gebeurd.

Wethouder Verschuure antwoordt dat hij daar op terug zal komen. Verder wordt veel hergebruikt in het gebied. Student&Starter ging in op Mobility as a system. Het college gaat niet over welke deelauto aanbieder de ontwikkelaar selecteert. Ten aanzien van de bomen geeft hij aan dat is geprobeerd om zoveel mogelijk bomen te behouden en dat geprobeerd is om 'pocketparcs' en een groenstrook te creëren. Het is overigens de bedoeling om de groenstrook door te trekken naar het station van Zuilen. Op basis van de huidige verkaveling worden elf bomen gekapt. In de uitwerking kan dit nog iets wijzigen maar het college is hier kritisch op en binnen redelijkheid kan een fietspad ook aangepast worden zodat bijvoorbeeld om een boom heengegaan kan worden. Gelijktijdige natuurontwikkeling is lastig maar wordt eigenlijk gedaan door het behoud van de 'pocketparcs'. Het realiseren van groen is lastig doordat de plek voorlopig nog een bouwplaats is. Verder is het helpen van vleermuizen en huismussen een goed uitgangspunt. Met betrekking tot de verontreiniging sanering merkt de wethouder op, dat niet alles wordt gesaneerd. Dat kan niet maar de gevoelige functies als tuinen zullen wel gesaneerd zijn. De SP vroeg naar Motie 25. Door het bouwverkeer via de bouw weg te laten gaan heeft het college problemen willen voorkomen. De wethouder zegt te zullen kijken of een en ander uit Motie 25 goed is opgepakt. Hier komt hij op terug.

De heer Schipper (SP) vraagt of de wethouder voor de raadsvergadering op een en ander terugkomt.

Wethouder Verschuure antwoordt bevestigend. Verder is het actieplan Midden huur niet van toepassing omdat er geen midden huur is maar betaalbare koop.

De voorzitter inventariseert of er antwoorden op vragen worden gemist.

De heer Koppelaar (Student&Starter) heeft gevraagd wat voor woningen de betaalbare koopwoningen worden. Ook heeft hij een vraag gesteld over de inspanningsverplichting voor energieneutraal bouwen.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) merkt op dat de wethouder zou kijken of de delegatie nog nodig is onder de omgevingswet.

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft gevraagd of de verenigingen zijn gevraagd naar hun capaciteitsbehoefte.
Wethouder Verschuure geeft aan dat er niet expliciet met betrekking tot de betaalbare koopwoningen een afspraak is gemaakt over het type woningen en de aantallen vierkante meters. Dit kan ook nog niet omdat er nog geen beleidsnota over is. Op dit moment is daarom de NHG-grens leidend. Daarnaast is de inspanningsverplichting uitgewerkt in 'premium excellent' en is er een GPR-norm van acht en nul-op-de-meter. Verder is de blikvanger een goed idee. Dan het delegatiebesluit. Een en ander is in lijn met de omgevingswet en op basis van de crisis- en herstelwet is een en ander ook al mogelijk. De wijzigingsbevoegdheid is vergelijkbaar. Ten aanzien van de waterberging en de wadi's merkt de wethouder op, dat deze er komen in het gebied. Verder geeft MO-Sport aan dat er nog voldoende ruimte is bij de sportparken. Tot slot de groene gevels. Architecten worden uitgedaagd om die mee te nemen in hun ontwerpen.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

De heer Schipper (SP) geeft aan dat dit agendapunt nog even een B-punt moet worden omdat de wethouder hem nog informatie heeft beloofd.

Mevrouw De Koning (GroenLinks) vraagt of de wethouder nog voor de raadsbehandeling in gesprek kan gaan met de NS en Synchroon over onzelfstandige studentenwoningen. Verder kijkt de fractie ernaar of er voldoende waarborgen zijn om de binnenterreinen zoveel mogelijk groen te maken. Dit agendapunt mag een B-punt worden.

De heer Işik (PvdA) geeft aan met de ChristenUnie mee te willen denken over het verankeren van de tunnel in het bestemmingsplan. Verder overweegt de fractie een motie in verband met de 5% sociale huur die ontbreekt.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt in verband met de ecologische verbinding langs het spoor naar station Zuilen, of er geïnvesteerd wordt in een ecologische verbinding of dat er nog hulp nodig is vanuit de raad. Daarnaast vraagt hij of de parkeernorm richting nul gaat.

De heer Van Dalen (VVD) geeft aan dat dit agendapunt een B-punt moet worden en dat de fractie met een aantal moties zal komen.

De heer Nagtegaal (PVV) denkt dat een uur behandeltijd nodig is in de raad. Verder komt de fractie misschien nog met iets in verband met de percentages voor huur.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) geeft aan nog niet tevreden te zijn over de fietsontsluiting. Voor de raadsvergadering wil de fractie graag een verkeerskundige onderbouwing zien. Een technische toelichting mag ook.

De heer Schreuder (D66) sluit met betrekking tot de tunnel aan bij de ChristenUnie. Daarnaast is de fractie geïnteresseerd in het voorstel van GroenLinks in verband met de onzelfstandige studentenwoningen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) sluit bij dezelfde punten aan als waar D66 zich bij heeft aangesloten. Mogelijk komt de fractie nog met een of twee moties.

De heer Koppelaar (Student&Starter) sluit aan bij de vraag van GroenLinks over de studentenwoningen. Verder wil hij in de fractie nog even spreken over de groene gevels. Tot slot sluit hij aan bij de vragen van de ChristenUnie over de fietstunnel.

Wethouder Verschuure geeft aan dat de heer Schipper voor de raadsbehandeling antwoordt krijgt op zijn vraag over de uitwerking van Motie 25. Verder gaat hij in gesprek met de ontwikkelaar over hoe omgegaan zal worden met onzelfstandige versus zelfstandige studentenhuisvesting. Voor de raadsbehandeling volgt een terugkoppeling. Ten aanzien van het totale gebied inclusief de binnentuinen merkt hij op, dat 'groen en onverhard' de uitgangspunten zijn maar dat de binnentuinen wel meerdere functies hebben. Deze zijn ook heel klein gehouden zodat er veel openbare ruimte overbleef. Met betrekking tot de ecologische verbinding legt de wethouder uit, dat er waarschijnlijk een fietspad aangelegd gaat worden. Dit fietspad zou dan gecombineerd worden met groen. Bij de inrichting van het gebied wordt hierop teruggekomen. Tot slot de parkeernorm. De onderkant van de norm zal worden aangehouden. De heer Wijmenga vroeg naar een verkeerskundige onderbouwing. In de lijst met negen meest gewenste fietsverbindingen staat een en ander opgeschreven over waarom de tunnel gewenst is. Een van de redenen is, dat het fietsverkeer toe zal nemen op de Amsterdamse straatweg. Een en ander is niet precies berekend.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) merkt op dat de raad heeft gezegd dat de tunnel een randvoorwaarde is. Wat heeft de wethouder gedaan om prioriteit te geven aan de tunnel? Gaat deze opgenomen worden in de MPR?

Wethouder Verschuure merkt op dat onlangs een begroting is opgesteld en dat de financiële middelen beperkt zijn. Hoeveel middelen nodig zijn is afhankelijk van waar de tunnel uiteindelijk precies komt. Het college is in gesprek met NS over cofinanciering en denkt niet dat de tunnel een randvoorwaarde is. Daarbij is het nog geen 2028.

De voorzitter concludeert dat dit agendapunt als B-punt naar de raad gaat en herhaalt de toezeggingen. Zij schorst de vergadering om 13.10 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Verschuure

zal met betrekking tot agendapunt 5, 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:

- 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 toesturen waarbij de raad in de gelegenheid is ook nog wat te vinden van de toepassing van de bevoegdheid op de vestiging van de hotels.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare vergadering commissie Stad & Ruimte

Datum	7 januari 2021
Locatie	Digitaal, via Zoom
Verslag door	mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	28 januari 2021

Aanwezigen

De voorzitter, mw. Q. Rajkowski en mw. E. Bijsterbosch, de wethouders, mw. L. van Hooijdonk, dhr. K. Verschuure, de leden, mw. S. Schilderman (D66), dhr. J. Koppelaar (Student&Starter), dhr. J. Wijmenga (ChristenUnie), dhr. B. Işik (PvdA), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. J. Zwinkels (CDA), dhr. P. Zwanenberg (GroenLinks), dhr. D. Bosch (PVV), dhr. T. Schipper (SP), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. G. te Hoonte (VVD), dhr. L. Bosse (PvdA), mw. T. Sturkenboom (Student&Starter), dhr. E. Virginia (GroenLinks), dhr. F. de Kok en mw. M. Leenders (commissiegriffiers).

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag openbare vergadering commissie Stad & Ruimte

1. Opening en mededelingen 15
6. Beantwoording SV 2020 nr. 174: Vervolg Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10 15
7. Raadsbrief Stand van zaken landgoederen 18
8. Samenwerkingsovereenkomst met Stedin 2020-2024 22

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 14.30 uur.

6. Beantwoording SV 2020 nr. 174: Vervolg Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan dat zij de ongewenste verkeerssituatie die wordt voorgesteld van tafel wil hebben en de buurtbewoners een stem wil geven. De buurtbewoners geven aan dat de voorgestelde knip bij de Johan Wagenaarkade ter hoogte van het bouwplan tot veel verkeersproblemen in de wijk leidt. Het CDA ziet graag dat er een variant op tafel komt die de bestaande doorgang behoudt, wellicht in een richting en/of enkelbaans. De knip ter hoogte van de Daphne Schippersbrug is een begrijpelijke maar inzicht in nut en noodzaak ontbreekt om al het verkeer dat de wijk verlaat via de Van Renneslaan te laten gaan. Daarnaast wordt er te makkelijk

over gedaan dat er veel verkeer gaat komen in de Van Renneslaan. Een nieuwe verkeerssituatie met maar een uitrit uit de buurt is erg onwenselijk en geen goede oplossing. Verder voorzien buurtbewoners problemen bij het kruispunt bij de Joseph Haydnlaan zeker nu de gemeente ook van plan is om de rijrichting van de Johan Willemslaan om te draaien voor het plan van de westelijke stadsboulevard. Wordt door beide projectgroepen hierover gecommuniceerd?

De heer Bosch (PVV) merkt op dat het CDA eerder heeft ingestemd met het plan.

Mevrouw Zwinkels (CDA) antwoordt dat er een goed bouwplan ligt en dat er ook draagvlak is in de buurt om dat plan te realiseren. Het is alleen vervelend dat er een soort starheid is met betrekking tot het groen. Er is al veel groen en de buurt wil graag de weg behouden. Is het college bereid om het plan te herzien?

De heer Işik (PvdA) sluit aan bij de redenatie van het CDA met betrekking tot het verkeersvraagstuk. Het aanpassen van de plannen is alleen niet wenselijk. Volgens de PvdA is het bouwplan niet het probleem maar het sluipverkeer vanaf de Spinozabrug. Verder wil de PvdA graag dat er een integraal verkeersplan en mobiliteitsvisie komt voor de hele wijk.

De heer Koppelaar (Student&Starter) merkt op dat de variant met de knip onder de Daphne Schippersbrug, tot stand is gekomen in samenspraak met bewoners.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat bewoners nu al problemen ervaren met sluipverkeer.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt net als de PvdA dat naar het geheel gekeken moet worden en dat het sluipverkeer een groot probleem is. Een knip bij de Daphne Schippersbrug kan daarbij helpen maar dit betreft maar de helft van het verhaal. De andere helft van het verhaal is, dat er nieuwbouw wordt gerealiseerd en dat die nieuwbouw de weg afsluit. Buurtbewoners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid in de smalle straten.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt welk sluipverkeer volgens het CDA overblijft.

Mevrouw Zwinkels (CDA) merkt op dat erop dit moment een prima ontsluitingsweg is en dat die door dit plan wordt weggehaald. Bewoners zien het verkeer straks in hun straten komen.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat variant 4, waarin gesproken wordt over de knip, voorgelegd zou worden aan de bewoners. Wat is de actualiteit daarvan?

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat wat de VVD-fractie betreft, de ruimtelijke ontwikkeling goed is. De fractie loopt alleen niet zo warm voor de knip bij de Daphne Schippersbrug. De noodzaak daarvan blijkt niet uit de stukken. Nergens valt ook op te maken dat er sprake is van sluipverkeer. Heeft het college onderzocht hoeveel procent van het verkeer gebiedsvreemd is en zo nee, is de wethouder dan bereid om dit alsnog te onderzoeken? Vervolgens vraagt de VVD waarom de knip precies daar moet komen waar deze moet komen. Sommige bewoners zouden graag gebruikmaken van de route naar het zuiden. Bewoners maken zich ook zorgen over overlast van verkeer naar de school. Heeft het college rekening gehouden met verkeer van en naar de school en hoe wordt het verkeer de wijk in en uit geleid? En als de knip er toch komt, kan deze dan verplaatst worden naar het noorden? Ten slotte vraagt de fractie zich af hoe de verkeerssituatie wordt afgestemd met de westelijke stadsboulevard.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan dat zij mevrouw Van Dun vervangt. D66 vindt het bouwplan een mooi plan en vindt het ook fijn dat er zoveel aandacht is voor de groene inpassing. Verder zijn de problemen rondom het verkeer niet helemaal duidelijk. Er wordt gesproken over veel sluipverkeer maar waar is er sprake van sluipverkeer en waar komt het vandaan? Een en

ander met betrekking tot de knip bij de Daphne Schippersbrug is ook niet helemaal logisch. Er zou ook gewerkt kunnen worden aan verkeer remmende maatregelen. Tot slot ziet D66 in het geval van sluipverkeer, het bezwaar niet zo dat niet gereden zou kunnen worden op het laatste stukje van de Johan Wagenaarkade.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) zegt dat de GroenLinks-fractie blij is dat er meer sociale woningbouw toegevoegd gaat worden. In de plannen zoals deze nu voorliggen, ziet GroenLinks de meerwaarde van het opheffen van het stukje kade. Er ontstaat meerwaarde voor de stedenbouw, voor het groen en het verkeer. De knip op de Johan Wagenaarkade is wenselijk omdat bewoners hier zelf om hebben gevraagd en er sprake is van sluipverkeer.

De heer De Pagter (VVD) vraagt waaruit blijkt dat het om sluipverkeer gaat.

De heer Zwanenberg (GroenLinks) merkt op dat hijzelf op die plek sluipverkeer ervaart en dat bewoners dit melden. Verder zal de wethouder hier waarschijnlijk nog op ingaan. Tot slot is de fractie benieuwd welk verkeerscirculatieplan er uiteindelijk zal komen. Zij is ook benieuwd naar de cijfermatige onderbouwing.

De heer Koppelaar (Student&Starter) heeft het idee dat er ‘twee smaken’ voorliggen die beide worden gesteund door de bewoners. Hoe zit het nu precies? Tot slot sluit hij aan bij de vraag van GroenLinks met betrekking tot het verkeerscirculatieplan en de onderbouwing.

De heer Schipper (SP) zegt dat de SP-fractie zich kan vinden in de bijdrage van D66. De SP heeft de indruk dat een niet bestaand probleem moet worden opgelost. De partij is niet perse tegen de knip. Het is alleen belangrijk te weten wat er nu aan de hand is.

Wethouder Verschuure vertelt dat het plan al enige tijd geleden is gestart en dat het de bedoeling is om binnenstedelijk te verdichten. Er zitten nu 20 woningen op de drie stempels en dat worden er 54. Er komen dus 34 extra woningen. Hiervoor is het nodig om meer ruimte in te nemen en het voorstel is daarom, om meer naar voren te gaan bouwen en de weg en de parkeerplaatsen op te heffen. Verder is het de bedoeling om het rondje stadseiland te versterken. Tot slot zijn in het verleden kritische vragen gesteld over het proces. Er heeft lange tijd een brief gelegen en het heeft te lang geduurd voordat deze werd beantwoord.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat met de plannen en de knip, het totaal aan verkeer in de wijk minder wordt. Dat is winst voor de woonkwaliteit. Verder kan nog wel wat gedaan worden qua herinrichting om een betere balans te creëren tussen de hoeveelheid gebruikers en de hoeveelheid verkeersruimte. Mevrouw Zwinkels merkte op dat er genoeg groen is. Het college vindt het rondje stadseiland hier echter heel belangrijk. Mevrouw Zwinkels vroeg ook of bewoners wel een kans hebben. De wethouder denkt dat de schriftelijke vragen en de opeenvolgende plannen laten zien dat de gesprekken met bewoners serieus zijn geweest maar misschien niet altijd vlekkeloos. De plannen zijn overigens ook gewijzigd naar aanleiding van gesprekken met bewoners. Het college meent dat nu een goede balans is getroffen. De versie die er nu ligt, is in oktober ter visie gelegd en dit is de versie waar het nu over gaat. Op de vraag of het college bereid is om het plan te herzien, antwoordt de wethouder ‘liever niet’. De geschiedenis is namelijk al met elkaar doorlopen. Het college heeft het gevoel dat er een goede balans is. Dan de afstemming met de westelijke stadsboulevard. Die afstemming is er. Verkeerskundigen van beide projecten hebben goed met elkaar gekeken naar intensiteiten en zichtlijnen. De PvdA vroeg of het sluipverkeer eerder kan worden afgevangen. De analyse is, dat mensen proberen de drukte en het stoplicht te vermijden. Als een eerdere afslag dicht wordt gezet, dan is het vermoeden dat mensen de volgende nemen. De locatie van de knip bij de Daphne Schippersbrug is echt de allerbeste. Concrete cijfers met betrekking tot sluipverkeer zijn er niet maar er is wel een duidelijk klachtenpatroon van veel mensen.

De heer Bosch (PVV) vraagt of het verkeerslicht weggehaald zou kunnen worden.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat een en ander onderdeel is van de westelijke stadsboulevard en dat het, vanuit verkeerskundig oogpunt, een ingewikkeld kruispunt is. Met het verkeersmanagement, het systeem dat bij de westelijke stadsboulevard wordt ingevoerd, kan in technische zin beter worden gestuurd.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of de wethouder een kentekenonderzoek kan laten plaatsvinden.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat extra verkeer goed in beeld is gebracht. Hier is geen extra onderzoek voor nodig. Zij vervolgt haar beantwoording door in te gaan op de vraag van de heer De Pagter in verband met de school. Mensen die perse vanuit het zuiden naar de school toe willen moeten vijftig meter extra lopen. De school blijft dus van beide kanten bereikbaar.

De heer De Pagter (VVD) vraagt hoe de wethouder de circulatie voor zich ziet bij de school.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat er een soort steekproef is gedaan. Hieruit bleek dat er ongeveer 25 auto's kwamen. Er wordt verwacht dat dit aantal op het eind het rondje kan maken. Bij de uitwerking van de knip kan nagedacht worden over de juiste inrichting.

De voorzitter constateert dat de tweede termijn ingaat.

Mevrouw Zwinkels (CDA) dankt de wethouders voor de beantwoording. Bewoners hebben al een aantal wijzigingen en verbeteringen in het plan kunnen aanbrengen. Verder wil zij even het proces afwachten. Tot slot had zij nog een vraag gesteld over de Van Renneslaan.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat het in deze straat waarschijnlijk drukker zal worden. Voor mensen die daar wonen is dat een verlies. Tegelijkertijd is de drukte die daar gaat ontstaan best gebruikelijk in de buurt. Verder is de winst van de knip, dat het totaal aan verkeer in wijk omlaag gaat.

De voorzitter schorst de vergadering voor twee minuten.

De voorzitter wisselt. De nieuwe voorzitter heropent de vergadering.

De voorzitter schorst de vergadering voor vijf minuten in verband met een technisch probleem.

7. Raadsbrief Stand van zaken landgoederen

De voorzitter constateert dat de toekomstvisie Landgoederen in 2020 is geëvalueerd en dat op basis hiervan voor eind 2021 een herziening is aangekondigd.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) merkt op dat Amelisweerd een van de weinige stukken Utrecht is waar op sommige plekken de natuur nog voorop staat. Vervolgens spreekt zij haar dank uit naar de coördinator en de ambtenaren die hebben gezorgd voor goede informatie. Het college schrijft in de raadsbrief een proactief antwoord op te gaan stellen voor de ontwikkelingen die afkomen op de landgoederen. Beheer en onderhoud zijn een continu proces en omdat de PvdD op basis van observaties een aantal verbeterpunten ziet, wil de fractie graag een aantal verzoeken meegeven. Allereerst met betrekking tot de dieren in het gebied. Kan bij meldingen van ratten en mollen alleen worden ingezet op preventie en niet op bestrijding? Met betrekking tot de eikenprocessierups en andere insecten dient geen gif te worden ingezet. Ten tweede is dood hout belangrijk voor de biodiversiteit. Op dit moment wordt dit verwijderd bij Amelisweerd. Kan de

wethouder toezeggen dat als bomen omvallen, omwaaien of worden gekapt, dat deze mogen blijven liggen? Een bezorgde inwoner stuurde in dit verband een mail over eikenhout. Dit soort hout levert veel op waardoor het verleidelijk is om het te verkopen maar specifieke soorten insecten en kevers zijn ervan afhankelijk. Dode eiken en andere bomen op gevaarlijke plekken zouden afgekapt kunnen worden op een paar meter hoogte. Het verkopen van dood hout dat nu nog in het beheerplan staat, is een verkeerde prikkel. Is de wethouder het hiermee eens en kan zij toezeggen dat op de landgoederen geen bomen meer worden gekapt puur voor de verkoop? Er lijkt nu nog een hakhoutbos te zijn. Kan hiermee worden gestopt?

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat hij in Rhijnauwen was en dat daar veel dood hout ligt en dat dit een rommelige indruk maakt. Hoe gezond is dat stuk bos eigenlijk en wat is het effect als wordt gedaan wat de PvdD voorstelt?

Mevrouw Sasbrink (PvdD) sluit aan bij de vraag hoe gezond dat stuk bos is. Verder dient de rommelige indruk omarmd te worden.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt zich af of een en ander bij Rhijnauwen nog in balans is.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt in hoeverre het laten liggen van veel dood hout goed is voor de natuur. Hier zit een bepaalde grens aan.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vervolgt haar bijdrage met het vragen van een aantal toezeggingen voor de herziening van de toekomstvisie. De PvdD ziet graag dat de balans tussen recreatie en natuur wordt hersteld. Er dient expliciet te worden gemaakt bij welke delen van de landgoederen de ecologie met rust wordt gelaten en recreatie niet wordt gefaciliteerd. Verder zijn de landgoederen onderdeel van Natuurnetwerk Nederland. Hoe gaat het college ervoor zorgen dat de gebieden als zodanig worden ingericht? In het verleden had wat de PvdD betreft, de cultuurhistorische landschapsstijl niet hersteld hoeven te worden. Dit is ten koste gegaan van ecologie. Is de wethouder bereid om in de toekomstvisie te kiezen voor het niet verder verarmen van de ecologische diversiteit ten gunste van een landschappelijke inrichting? Vervolgens het onderwerp landbouw. De PvdD wil graag dat in de toekomstvisie een stappenplan wordt opgenomen om landbouw meer met en voor de natuur te laten werken en de balans tussen natuur en landbouw te herstellen. Kan de wethouder aangeven hoe de gemeente erop termijn voor gaat zorgen dat de weilanden die in eigendom van de gemeente zijn, een natuurinvulling krijgen? En hoe kan in overleg met de pachters worden gekomen tot bio diverse natuur inclusief mogelijke landbouw op de percelen? Voorts dient in de toekomstvisie betaald parkeren opgenomen te worden bij de landgoederen en dient eerder al iets gedaan te worden om het parkeren in de bermen onmogelijk te maken.

Mevrouw Schilderman (D66) merkt op dat er een tekort is aan fietsparkeerplaatsen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt of de PvdD ook vindt dat de pachters perspectief geboden moet worden met betrekking tot nieuwe verdienmodellen.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) sluit aan bij het punt van D66 over de fietsparkeerplaatsen.

De heer Te Hoonte (VVD) denkt dat het goed is als er meer fietsparkeerplaatsen komen. Betaald parkeren hoeft alleen niet te worden ingevoerd.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) deelt de ervaringen met betrekking tot het tekort aan fietsparkeerplaatsen. In reactie op mevrouw Zwinkels zegt zij, dat wellicht met steun van de gemeente de overstap gerealiseerd kan worden. Vervolgens gaat zij in op water. In het huidige

beheerplan staat, dat nog niet zoveel bekend is over het watersysteem. Is erin het nieuwe beheerplan meer aandacht voor? Is er inmiddels een waterplan en zo niet, wanneer komt dat dan? Verder vraagt de PvdD of in het bio diverse gebied niet meer gehengeld zou kunnen worden. Vervolgens komen er steeds meer bedrijven en woningen op de Uithof en in Maarschalkerweerd. Hierdoor neemt de recreatiedruk op de landgoederen verder toe. Kan de wethouder toezeggen dat in de toekomstvisie duidelijk wordt gemaakt hoe ervoor wordt gezorgd dat de ontwikkelingen in de omliggende gebieden niet ten koste gaan van ecologie, rust, natuur, dieren op de landgoederen? Misschien kan een buffer rond landgoederen behouden worden. Voorts kunnen verbindingen vanuit de landgoederen met groene gebieden eromheen zoals fort Vechten en landgoed Oostbroek worden versterkt. Tot slot vraagt de PvdD of in de toekomstvisie ook een scenario opgenomen kan worden zonder een 'dak op bak' en de verbreding van de A27.

Mevrouw Schilderman (D66) merkt op dat mensen graag zwemmen in het gebied. Ziet de wethouder mogelijkheden om dit te faciliteren en in goede banen te leiden? Verder ziet de fractie mogelijkheden om meer functies toe te voegen aan het gebied.

De heer Virginia (GroenLinks) vindt dat een goede evaluatie heeft plaatsgevonden. GroenLinks is tevreden met de aankondiging van het college dat er proactief een antwoord wordt opgesteld. De partij vraagt hoe de wethouder met het door het college gestelde uitgangspunt met betrekking tot de verbreding van de A27, rekening gaat houden in het overzicht van de plannen en acties. Verder hebben de Vrienden van Amelisweerd en buurtschap Amelisweerd-Rhijnauwen een aantal aandachtspunten meegegeven die de fractie zeer waardevol vindt. Kan de wethouder deze aandachtspunten meenemen in haar overzicht van plannen en acties?

De heer Bosse (PvdA) zegt dat de PvdA-fractie zich afvraagt hoe de evaluatie expliciet een plek gegeven kan worden in de omgevingsvisie. Kan de wethouder hierop terugkomen?

De heer Bosch (PVV) vraagt wat de pachters vinden van de constructie. Zien zij perspectief?

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat het CDA blij is met de aankondiging en het onderzoek dat is gedaan onder de verschillende belanghebbenden. Met betrekking tot droogte en de impact daarvan op de landgoederen, vraagt de fractie hoe dit wordt meegenomen in de herziening. Verder is het CDA blij met de aankondiging van de pilot voor de bodycams voor de boswachters en met de handreiking richting de moestuinen om een rol te spelen bij het beheer van de paden. Hoe wil het college hier opvolging aan geven? Tot slot is de partij een voorstander van natuur inclusieve landbouw. Het is fijn dat dit een plek heeft gekregen.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) dankt de wethouder en ambtenaren voor het feit dat binnenkort de herziening komt. Met betrekking tot de verbreding van de A27 sluit zij aan bij hetgeen mevrouw Sasbrink hierover heeft gezegd. Verder dienen omliggende landgoederen betrokken te worden zodat drukte kan worden verspreid. Tot slot dient er aandacht te zijn voor zwerfafval. Horecagelegenheden kunnen gestimuleerd worden om mee te doen met een pilot om bijvoorbeeld zelf koffiebekers mee te nemen. Zou de wethouder hierover in gesprek willen gaan?

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt of evaluaties van verschillende gebieden eens bij elkaar gebracht kunnen worden. Er kan dan gekeken worden, wat geleerd wordt.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat de toekomstvisie zoals men die kent, is gemaakt in de tijd van achterstallig onderhoud en het succes van Amelisweerd. De staat van het onderhoud en de bezoekersaantallen waren niet meer met elkaar in evenwicht. Inmiddels zijn er zoveel ontwikkelingen waardoor er nagedacht moest gaan worden over de ontwikkelopgaven. Mevrouw Sasbrink gaf aan een oud beheerplan te hebben gezien. Het zou goed kunnen dat een aantal dingen achterhaald is. Bij mollen en ratten wordt er bijvoorbeeld in principe niet bestreden. Mollen

worden gezien als goede partners als het gaat om bodemkwaliteit en ratten in de natuur bij het landgoed zijn geen probleem. Het kan wel zijn dat ratten wat overlast geven bij gebouwen. Hierbij wordt vooral ingezet op preventie door bijvoorbeeld voedsel weg te halen. Bij de eikenprocessierups wordt vooral het wegzuigen ingezet. Met betrekking tot het laten liggen van hout en eikenhout merkt de wethouder op, dat dit inderdaad de bedoeling is. Een enkele keer komt het echter voor dat een mooi stuk hout gebruikt wordt om bankjes te maken voor het gebied zelf maar dit is niet de standaard en is niet commercieel gedreven. Het college heeft niet de indruk dat er teveel hout ligt. Hakhout is een cultuurhistorisch element. Dit wordt bewust in stand gehouden, ook om het ecosysteem in stand te houden. Hakhout is niet commercieel gedreven maar bedoeld om een cultuurhistorisch element in stand te houden en een biotoop. Dan de lastige verhouding tussen natuur en recreatie. Oplossingen hiervoor moeten niet alleen binnen de landgoederen gevonden worden. Het groen moet ook meegroeien om de recreatiedruk te spreiden. Dit is een opdracht voor in de komende jaren. Met betrekking tot het zwemmen merkt zij op, dat de provincie het bevoegd gezag is hieromtrent en dat vragen over zwemmen belangrijk zijn in het vervolgproces.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de wethouder zwemmen ook mogelijk wil maken.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan eerst te willen weten of zwemmen wijs is of niet. Er dient bekeken te worden of het veilig is. Dan de vraag over wanneer een en ander met betrekking tot Natuurnetwerk Nederland is afgerond. Hier kan zij nog geen jaartal voor geven. Recent zijn nieuwe beheerafspraken gemaakt met de pachters. Verder dient gekeken te worden hoe de landbouwfunctie verder ontwikkeld kan worden. Op de vraag van de heer Bosch antwoordt de wethouder, dat de pachters het prettig vinden om een toekomstbeeld te hebben en dat er dus een beheerovereenkomst is gesloten. Dan het parkeren. In de vorige visie is expliciet niet gekozen voor betaald parkeren. Er zijn grote stappen gezet op het gebied van parkeren van auto's en fietsen en tegelijkertijd gaat er nog een verkeersonderzoek plaatsvinden. Hierin kan ook weer een afweging rondom betaald parkeren plaatsvinden. Het is wel zo, dat het hier de gemeente Bunnik betreft. Ten aanzien van fietsparkeerplaatsen merkt zij op, dat het goed is om te bekijken of richting de toekomst nog extra plekken gecreëerd moeten worden. Vervolgens de waterkwaliteit van het grondwater. Dit is geen onderdeel van het beheerplan. Een deel valt onder het mandaat en gezag van het Waterschap. Er zal samen met het Waterschap opgetrokken worden om ook de belangen van Amelisweerd te behartigen. Verder zijn afspraken over niet meer hengelen ook onderwerp van discussie. Voorts dient een visie ontwikkeld te worden op het gebied en de groene structuur. Met betrekking tot het 'dak op de bak' en de A27 merkt zij op, dat de gemeente een positie kan hebben maar niet het bevoegd gezag is. De heer Bosse sprak over het terug laten komen van de evaluatie in de omgevingsvisie. Het gaat dan om de omgevingsvisie van de gemeente Bunnik. Dit kan van harte aan de gemeente worden aanbevolen. Dan de paden bij de moestuinen. Het gesprek hierover loopt. Vervolgens het zwerfafval. Het is een goed idee om met horecazaken in overleg te gaan. Tot slot stelde de heer Te Hoonte voor om alle evaluaties bij elkaar te brengen. De wethouder vindt dit lastig omdat de gebieden zo verschillend zijn.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt met betrekking tot de moestuinen of als er acties komen, deze gaandeweg opgepakt kunnen worden. Het lijkt haar niet nodig om een nieuw plan af te wachten.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat soms Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten of de gemeente Utrecht beheerder is. De gemeente Utrecht is bijvoorbeeld beheerder van natuurgebieden op grond van de gemeente Bunnik. Dit is allemaal historisch zo ontstaan maar de logica ontbreekt soms. Wanneer is het nu effectief om Staatsbosbeheer in te zetten en wanneer doet de gemeente het zelf?

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat dit past binnen het vraagstuk binnen de recreatieschappen. Hetgeen er nu is, is het resultaat van historische ontwikkelingen en is

nauwelijks uit te leggen. Er dient goed beredeneerd te worden waar men naartoe wil. Vervolgens antwoordt de wethouder bevestigend op de vraag van mevrouw Zwinkels. Tot slot wees de heer Virginia op de brief van de Vrienden van Amelisweerd. Op een aantal onderdelen hieruit is zij al ingegaan. Informatie en communicatie is een spanningsveld, ook binnen de brief. Hierdoor wordt het gebied wellicht nog aantrekkelijker gemaakt. De balans tussen ecologie en recreatie komt hierdoor weer meer onder druk te staan. De informatie en communicatie zou plaats kunnen vinden bij het koetshuis bij Amelisweerd. Verder dient de regie helder te zijn. Het klopt dat er veel organisatieonderdelen betrokken zijn en ook nog de provincie en de gemeente Bunnik. Er dient overlegd te worden over hoe het loket naar buiten toe beter kan worden.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt of in de toekomstvisie een tweede scenario kan komen zonder de verbreding van de A27. De fractie wacht het plan af dat al is toegezegd in de loop van dit jaar.

8. Samenwerkingsovereenkomst met Stedin 2020-2024

De voorzitter constateert dat dit agendapunt vervalt.

De voorzitter schorst de vergadering om 16.10 uur.

Verslag openbare vergadering commissie Stad & Ruimte

Datum 7 januari 2021
Locatie Beeldvergaderen
Verslag door Remko Schotsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag 28 januari 2021

Aanwezigen

De voorzitter, mevrouw R. Heijne, de wethouder de heer K. Diepeveen en de leden de heer B. Işik (PvdA), mevrouw S. Schilderman (D66), de heer G. te Hoonte (VVD), mevrouw J. van Ophem (Student & Starter), mevrouw Sasbrink (PvdD), de heer E. Virginia (GroenLinks), de heer T. Schipper (SP), mevrouw J. Zwinkels (CDA), de heer R. van der Graaf (ChristenUnie en de heer D. Bosch (PVV).
Van de griffie is aanwezig mevrouw M. Leenders (Commissiegriffier)

Verslag openbare vergadering commissie Stad & Ruimte

9. Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte 23
LIJST VAN TOEZEGGINGEN.....39

9. Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte

De voorzitter, **mevrouw Heijne**, heropent de vergadering om 20.00 uur en heet alle deelnemers welkom. Ook de volgers van de livestream worden welkom geheten.

Mededelingen

Wethouder
De wethouder heeft geen mededelingen.

Commissieleden
De commissieleden hebben geen mededelingen.

Periodiek maakt de gemeente Utrecht een nota over het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. In deze nota brengt de gemeente in beeld wat de staat is van de kwaliteit van de openbare ruimte, gebaseerd op door de raad vastgestelde kwaliteitsniveaus. De belangrijkste veranderingen ten opzichte van voorgaande nota's betreffen de inzet op ontwikkelend beheren als nieuwe beheerfilosofie; het wegwerken van het achterstallig onderhoud in maximaal 10 jaar tijd en de financiële strategie die de gemeente wil inzetten om de begroting meer robuust te maken.

Eerste termijn

De heer Virginia (GroenLinks) stelt dat de openbare ruimte van het grootste belang is voor de stad, de inwoners en de natuur. Mensen begeven zich graag in de openbare ruimte en de Coronatijd heeft het belang van fijne, groene wandel- en fietsroutes duidelijk gemaakt. Daarnaast is een goed onderhouden openbare ruimte onmisbaar voor het herstel van biodiversiteit, het bodemleven en de groen/blauwe stedelijke structuur. De Nota beheer openbare ruimte is voor

GroenLinks een overzichtelijke nota waarin goed wordt beschreven hoe er in de openbare ruimte wordt bijgedragen aan de ambities op het gebied van duurzaamheid, mobiliteit, klimaat biodiversiteit, toegankelijkheid en het tegengaan van ongelijkheid. De fractie is blij dat ook in deze nota het principe ‘groen tenzij’ een plek heeft gekregen en ziet veel kansen om bij het beheer van de openbare ruimte te werken aan een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. GroenLinks ziet de positieve kanten van het ontwikkelend beheer zoals meer efficiëntie. De wethouder wordt gevraagd aan te geven of ontwikkelend beheer bij de komende grote ruimtelijke ontwikkelingen echt het uitgangspunt wordt. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst kwam naar voren dat er binnen de gemeentelijke organisatie nog veranderingen nodig zijn om te komen tot een integrale samenwerking. Als dit het geval is, zou dat jammer zijn en misschien ook kostbaar. De wethouder wordt gevraagd aan te geven of de kosten voor het snel komen tot een integrale samenwerking opwegen tegen de meerkosten van het onderhoud van de openbare ruimte wanneer niet wordt gewerkt volgens het ontwikkelend beheer.
Bij het groenbeheer van de openbare ruimte worden vaak bladblazers gebruikt. Bladblazers produceren veel overlast en brengen veel schade toe aan de leefomgeving van insecten, wormen en spinnen en zijn eigenlijk overbodig. Het laten liggen van bladeren of wegharken zijn prima alternatieven. Bij de behandeling van Utrecht kiest voor gezonde lucht heeft het college aangegeven het uitgangspunt ‘elektrisch tenzij’ te hanteren, ook bij aanbestedingen en dat bij groenbestekken wordt uitgegaan van geluidsarme machines. De wethouder wordt gevraagd of hij bereid is het gebruik van bladblazers bij het gemeentelijk beheer van de openbare ruimte zo snel mogelijk uit te faseren.
Door Utrecht wordt droog zout voor de gladheidsbestrijding gebruikt. Dit, terwijl nat zout, dat is vermengd met water, effectiever en voordeliger is.

De heer Te Hoonte (VVD) stelt dat GroenLinks heeft aangegeven dat de nota goed invulling geeft aan duurzaamheid en dergelijke maar leest dit zelf niet terug in de nota. Zo staat er vrijwel niets over circulariteit in de nota.

De heer Virginia (GroenLinks) antwoordt dat een ieder de nota met eigen bril leest en daardoor ook een eigen beleving krijgt bij de nota. Die beleving is bij GroenLinks positief al kan er altijd meer. De nota gaat uit van een nieuwe en betere aanpak en dat stelt GroenLinks tevreden.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt op welke wijze er invulling wordt gegeven aan duurzaamheid en circulariteit in de nota en wat er op deze gebieden gaat veranderen.

De heer Virginia (GroenLinks) antwoordt dat er niet zozeer duurzamer gewerkt gaat worden maar dat de uitgangspunten om te komen tot duurzaamheid in de openbare ruimte meer aandacht krijgen.

De heer Işik (PvdA) vraagt hoe GroenLinks tevreden kan zijn over de nota terwijl de partij acht jaar in het college zit en er nu 10 jaar nodig is om de opgelopen achterstand op het gebied van onderhoud in te lopen.

De heer Virginia (GroenLinks) geeft aan ook het achterstallig onderhoud te betreuren en stelt dat de fractie daar in het verleden ook vragen over heeft gesteld. Daarbij is de openbare ruimte toegenomen en met beperkte middelen kunnen niet alle achterstanden ingelopen worden. Hier worden voorstellen voor gedaan en de fractie hoopt dat op die manier de achterstand ingelopen wordt.
De heer Virginia vervolgt en geeft aan dat het gebruik van nat zout ook beter is voor bomen en planten in de berm. De wethouder wordt gevraagd toe te zeggen dat bij de bestrijding van gladheid uitsluitend nog nat zout gebruikt zal worden.
Voor een goed beheer van de openbare ruimte is monitoring nodig zodat prioriteiten gesteld kunnen worden voor onderhoud en verbetering. Voor de fractie zou monitoring in combinatie met een buurtschouw een mooi instrument zijn voor participatie op buurtniveau. De wethouder wordt gevraagd hierop te reageren.
De fractie heeft nog enige zorgen over de financiële strategie. In het kader van duurzaam begroten is een financiële strategie ontwikkeld om de begroting meer robuust te maken. Dit is toe te juichen maar voor de fractie is het nog onduidelijk hoe solide de bekostiging van de nieuwe aanpak op langere termijn zal zijn. Gevraagd wordt of de wethouder kan bevestigen dat de financiële strategie structureel gedekt kan worden.

De toenemende vervangings- en onderhoudsinspanning leidt op lagere termijn tot extra benodigde financiële middelen. Wat GroenLinks betreft blijven de ambities voor de openbare ruimte in Utrecht overeind. Gevraagd wordt of de wethouder kan bevestigen dat met de financiële strategie geen beperkingen zullen ontstaan voor deze ambities. Een mogelijkheid om het onderhoud van de openbare ruimte betaalbaar te houden is een betere controle op het uitgevoerde werk. Hierdoor kunnen al in een vroeg stadium eventuele tekortkomingen worden vastgesteld en verholpen. Gevraagd wordt hoe de wethouder aankijkt tegen een betere controle op uitgevoerd werk.
Op 29 oktober 2020 is de Citydeal openbare ruimte gestart. Een aantal grote gemeenten en de ministeries van BZK en LNV ondertekenden de Citydeal.

De heer Te Hoonte (VVD) sluit aan op de opmerking over controle op uitgevoerd werk en wil daar ook toezicht op werk dat niet in opdracht van de gemeente plaatsvindt in meenemen. Zo worden straatstenen soms na kabelwerkzaamheden op de kop teruggelegd.

De heer Virginia (GroenLinks) herkent dit.
Hij vervolgt en licht toe dat de Citydeal uitgaat van een samenhangende aanpak van het beheer van de openbare ruimte. Deze aanpak bestaat uit de onderdelen aandacht voor de financieringsstrategie, samenwerking met stakeholders en partners, gebruik van data, aandacht voor de Omgevingswet en een gezonde, klimaatrobuuste, natuurinclusieve en veilige leefomgeving. Dit lijkt op wat er in de nota staat beschreven en gevraagd wordt hoe deze Citydeal aansluit bij het voorgestelde beheer van de openbare ruimte en of Utrecht zich bij de Citydeal kan en wil aansluiten.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat een goede, leefbare en schone openbare ruimte van groot belang is voor de gezondheid en het welzijn van de inwoners van Utrecht. In de Coronatijd is de openbare ruimte nabij intensiever gebruikt en zal dan ook intensiever onderhouden moeten worden. De fractie onderschrijft de ambitie van het college om steeds meer ontwikkelingen te gaan beheren. Waar voorheen de nadruk lag op het behoud van functionaliteit wil het college nu meegaan met de veranderende behoeften en de gemeentelijke ambities op de momenten dat groot onderhoud plaatsvindt. Het is goed dat dit gebeurt omdat er daarmee kansen op een fysieke leefomgeving die de gebruikers stimuleert om te sporten, spelen en elkaar te ontmoeten in een aantrekkelijke groene openbare ruimte.
Met betrekking tot het ontwikkelend beheer wordt gevraagd wat er in de praktijk gaat veranderen. Gevraagd wordt hoe het college ervoor gaat zorgen dat de verbinding tussen beheer en ontwikkeling op een duurzame manier tot stand komt zodat vervanging bijdraagt aan de doelen die in Utrecht worden nagestreefd. In de nota staat beschreven dat er in de organisatie plannen gemaakt worden en dat er acties ondernomen worden om hier invulling aan te geven. Gevraagd wordt of het mogelijk is de raad hier over op de hoogte te houden en over de invulling van deze acties te informeren. Ook wordt gevraagd welke planning bij deze acties en plannen hoort.
Een van de acties is voor de fractie het bekend maken van de onderhoudsplanning bij de ontwikkelorganisaties zodat ‘werk met werk’ gemaakt kan worden. gevraagd wordt of de wethouder bereid is de raad hierover te informeren.
De andere manier van werken heeft volgens de nota ook invloed op de benodigde kennis en houding van de organisatie. Dit leidt tot hogere kosten, zo is er 15 fte. extra nodig. De wethouder wordt gevraagd toe te lichten waar deze extra mensen voor nodig zijn. Er moet namelijk ook veel winst te behalen door een intensievere samenwerking met de bestaande ontwikkelorganisaties waar deze kennis al aanwezig is.
De fractie zou ook graag zien dat de inwoners meer betrokken worden bij het beheer en onderhoud. Dat betekent niet alleen informeren over wat er wanneer gedaan gaat worden, maar ook het actief opvolgen van meldingen en deze betrekken bij het onderhoud. Gevraagd wordt of er nu al standaard wordt bekeken welke meldingen er via Slim Melden zijn binnengekomen, of deze betrokken worden bij het onderhoud. Als dat u nog niet het geval is, wordt gevraagd of dit onderdeel kan worden van de standaard werkwijze.
Corona zal de komende jaren blijven en daarom werken veel mensen thuis. Het gevolg daarvan is dat mensen steeds meer wandelen en recreëren in de nabije omgeving. In de nota staat dat de openbare ruimte over het algemeen wordt schoongehouden met ambitieniveau B, met A-accenten. De A-accenten vallen op dit moment voornamelijk in de wandelgebieden in de binnenstad en Leidsche Rijn-centrum. De wethouder wordt gevraagd welke mogelijkheden hij ziet om de A-accenten, eventueel tijdelijk, te verschuiven naar groene ommetjes in de wijk en hier flexibeler mee om te gaan. Op deze manier kan ervoor gezorgd worden dat ook routes in wijken

en buurten goed schoon blijven en inwoners van Utrecht de nabije openbare ruimte intensief kunnen gebruiken om te blijven bewegen.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt of de ChristenUnie ‘in plaats van’ of ‘er bovenop’ bedoelt met het verschuiven. In het laatste geval zouden er extra financiële middelen nodig zijn.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt of het mogelijk is om de accenten tijdelijk te verschuiven omdat Corona ervoor zorgt dat mensen op andere plekken, meestal nabijer, recreëren.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan dat eerder de kwaliteitsniveaus zijn vastgesteld om vast te leggen hoe en waar op welk niveau onderhouden wordt. Gevraagd wordt of ChristenUnie nu voorstelt om dit anders te gaan doen. Aan de wethouder wordt gevraagd of voorzien is om dit op een moment te herijken.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie)antwoordt dat er tijdens bijna een jaar Corona op andere plekken in de stad gerecreëerd en gewandeld wordt. Daarom wordt de wethouder gevraagd hoe flexibel Utrecht om kan gaan met de kwaliteitsniveaus en of het mogelijk is om, als blijkt dat het onderhoud in de binnenstad en in Leidsche Rijn-centrum wat minder nodig is, het onderhoud ingezet kan worden in de wijken bij de groene ommetjes.

De heer Bosch (PVV) geeft aan dat ChristenUnie wil inzetten op de groene ommetjes en vraagt waarom hij de ChristenUnie niet hoort over het achterstallig onderhoud in Kanaleneiland en Overvecht.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt dat de nota er is om aan de slag te gaan met het achterstallig onderhoud. In de nota is ook aangegeven waar dit onderhoud zit en de nota kan dan ook juist heel veel betekenen voor Overvecht en Kanaleneiland.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat er met betrekking tot het achterstallig onderhoud zoveel inspecties zijn gedaan dat er 40 miljoen euro afgestreept kon worden. Er moet niet gedaan worden alsof er een grote som geld vrijkomt voor achterstallig onderhoud. Het is nu eerst lager gedefinieerd.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt dat in de nota staat dat bij de vorige nota niet volledig duidelijke was waar het onderhoud zat en dat het daarom hoger is begroot. Er is nu beter onderzoek gedaan waardoor er meer inzicht is gekomen en er beter begroot kan worden.
Recent is er gesproken over de visie op de slimme digitale stad. Dit biedt kansen om de stad duurzamer en veiliger te maken en om onderhoud beter in te plannen. Zo kunnen sensoren in het wegdek helpen bij het prioriteren welk deel van wegdek als eerste aan vervanging toe is. Hier is weinig over terug te lezen in de nota. De ChristenUnie vindt het belangrijk dat deze ontwikkelingen goed gevolgd worden en betrokken worden bij de beheer- en onderhoudscyclus. De wethouder wordt gevraagd waarom dit niet is opgenomen in de nota. Er wordt op dit moment veel nieuwe openbare ruimte ingericht zoals de Merwedekanaalzone en de Cartesiusdriehoek. Het is belangrijk dat er aan de voorkant goed wordt nagedacht over hoe deze gebieden met behulp van slimme technologie goed beheerd worden.
De fractie is van mening dat inwoners actiever betrokken zouden kunnen worden. gevraagd wordt welke ruimte de wethouder ziet om aan de slag te gaan met ‘blanco canvas’; af en toe heel bewust gaten openhouden in de openbare ruimte waarbij de inwoners worden uitgenodigd deze gaten zelf in te vullen en te onderhouden. Zo wordt het beheer van de openbare ruimte een verantwoordelijkheid van alle Utrechters en niet alleen van de gemeente. Gevraagd wordt welke mogelijkheden de wethouder ziet op dit gebied bij bijvoorbeeld de binnentuinen van de Merwedekanaalzone.

De heer Schipper (SP) nodigt de heer Van der Graaf uit om een rondje te maken door Hoograven Zuid waarbij vrijwel iedere boom een bordje staat: beheerd door bewoners. De ChristenUnie wordt opgeroepen niet al te hoge verwachtingen te hebben van zelfbeheer, en de winstwaarschuwing wordt afgegeven dat dit niet het ei van Columbus is.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) meent dat dit ook niet het ei van Columbus is maar het zou wel een mogelijkheid kunnen zijn om op nieuwe plekken, als de Merwedekanaalzone, niet alles vooraf al helemaal dicht te timmeren en zelf te gaan beheren.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat de binnentuinen van de bewoners zijn en dat huurdersverenigingen of een VvE in de Merwedekanaalzone binnentuinen kan maken. De vrees is dat door de oproep van de ChristenUnie de gemeente zich hier nu mee gaat bemoeien en dat het tegenovergestelde van de wens van de ChristenUnie hiermee wordt bereikt.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat de oproep is om niet alles helemaal dicht te regelen. Er blijft in de Merwedekanaalzone nog veel openbare ruimte over en de fractie wil dat de gemeente ruimte laat aan bewoners om met initiatieven te komen.
De fractie vindt het ook belangrijk dat delen van de openbare ruimte demontabel en verplaatsbaar zijn. Ook de toekomst vraagt soms om een tijdelijke invulling van de openbare ruimte, bijvoorbeeld zoals te zien was met de skatebaan op het Jaarbeursplein of met vrijgekomen parkeerruimte. Gevraagd wordt of de wethouder bereid is dit toe te voegen aan de nota.

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan dat het onderwerp impact heeft op de kwaliteit en leefbaarheid van de stad. Het is belangrijk eerst de basis op orde te hebben. Het gaat om een grote vervangingsopgave en daar gaan grote kostenposten mee gepaard. Het is dan ook goed dat het achterstallig onderhoud preciezer in beeld is gebracht. De fractie is nog wel benieuwd naar de analyse daarvan. Het college beschrijft veel meevallers en gevraagd wordt of er ook tegenvallers zijn.
De fractie heeft eerder al aangekondigd meer te zullen gaan letten op de beeldkwaliteit van nieuwbouwplannen. De kwaliteit van de openbare ruimte en het zuinig zijn op de investeringen in de openbare ruimte is erg belangrijk. Zwerfafval en vandalisme moeten harder aangepakt worden en de mooie dingen als geveltuintjes, muurschilderingen en straatmeubilair moeten beschermd worden.
De fractie wil met betrekking tot het geluidswereld asfalt ook graag zien dat het alternatief van klinkers wordt overwogen.
Het CDA heeft eerder de motie ‘Geen zesjescultuur’ ingediend en zou hier op pagina 35 van de nota graag een vermelding van zien. Aansluitend op D66 is ook het CDA benieuwd naar een eventuele herijking van de CROW-normering.
Iedereen is verantwoordelijk voor de openbare ruimte en de fractie had dan ook graag iets over zelfbeheer teruggezien in de nota. De nota zou hier een aparte nota over naar de raad sturen en gevraagd wordt hoe het daar mee staat en hoe de relatie wordt gelegd met het voorliggende stuk. Ook vindt het CDA het belangrijk dat er tijdig in de praktijk wordt ingegrepen. Een cyclus van 10 klinkt goed maar de gemeente moet flexibel genoeg blijven om tussentijds problemen aan te pakken.
Op pagina 9 staat dat ontwikkelend beheer direct tot verbeteringen lijkt en gevraagd wordt hoe dit er in de praktijk uit ziet.

Mevrouw Schilderman (D66) ziet mogelijkheden voor betere participatie met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte. Het komt voor dat inwoners uit de stad met goede ideeën als bijvoorbeeld een geveltuintje drie maanden moeten wachten op een reactie van de gemeente. Een van de fractieleden heeft verkeersbollen in de straat zijn en de buurt is daar nooit over bevraagd. Voorgesteld werd om hier plantenbakken voor in de plaats te plaatsen. De gemeente heeft toen aangegeven dat er handtekeningen verzameld moeten worden, een voorstel voor het Initiatievenfonds geschreven moet worden en pas daarna zou er naar dat kleine stukje in de openbare ruimte gekeken kunnen worden. D66 meent dat dit beter kan.

De heer Schipper (SP) vraagt wat verkeersbollen zijn.

Mevrouw Schilderman (D66) antwoordt dat dat grote betonnen bollen zijn die op de weg worden geplaatst met als doel dat je er niet langs kunt rijden.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat D66 nu spreekt over inspraak over de openbare ruimte en stelt dat er veel initiatieven zijn geweest die door dit college zijn afgewezen. Gevraagd wordt hoe D66 deze inspraak voor zich ziet.

Mevrouw Schilderman (D66) antwoordt dat de inspraak beter kan. Het lijkt nu alsof de gemeente op een deelonderdeel een ambitie heeft en daar de participatie op inricht terwijl het beter zou zijn om mensen te vragen hoe zij willen dat hun straat ingevuld wordt. De ChristenUnie heeft juist een goede suggestie gedaan voor een blanco canvas. Het Buurtbudget is ook een mogelijkheid en de wethouder wordt gevraagd hoe het staat met de uitvoering van de motie 'De buurt die stuurt'. Hier lijkt vooral vanuit financieel perspectief naar gekeken te worden maar de motie kent ook een ruimtelijk perspectief.

De heer Virginia (GroenLinks) deelt het belang van het betrekken van bewoners. Gevraagd wordt hoe D66 aankijkt tegen participatie bij de grote nieuwe ontwikkelingen als de Merwedekanaalzone waar nog geen mensen wonen.

Mevrouw Schilderman (D66) antwoordt dat dat een Interessante uitdaging is. Niet alleen omwonenden zouden kunnen participeren maar ook toekomstige bewoners. Zo is bij koopwoningen vaak al bekend wie de nieuwe bewoners worden. De fractie is in deze ook benieuwd naar de ideeën van het college.

De heer Bosch (PVV) stelt aan dat D66 aangeeft graag te willen luisteren naar bewoners die iets over hun eigen straat willen zeggen en dat de gemeente dat proces stroperig maakt. De bewoners van de Maliebaan hadden ook een duidelijke visie maar dat leek D66 toch niet zo belangrijk te vinden. Gevraagd wordt hoe dit geduid moet worden.

Mevrouw Schilderman (D66) kan zich niet vinden in de kwalificatie stroperig. De vraagstelling begint af en toe verkeerd. Er wordt geparticipeerd over een specifiek invullingsplan terwijl er ambities zijn op stedelijk niveau zoals veiliger en sneller kunnen fietsen en vergroening. Er wordt vaak maar op een klein stukje geparticipeerd en de gemeente zou met bewoners in gesprek moeten gaan over hoe bij een herinrichting de ambities waargemaakt kunnen worden.
Het college krijgt de suggestie dat persoonlijk contact het best werkt. Een best practice is de sportcontainer die in Overvecht is geplaatst waarbij een ambtenaar bij de jongeren in de buurt persoonlijk is langsgegaan en heeft gevraagd wat zij zouden willen.

De heer Te Hoonte (VVD) noemt dit participatie op een hoger niveau. De ambitie van de gemeente is echter niet altijd de ambitie van de bewoners, dan wordt de ambitie toch doorgedrukt en dan wordt er aan het eind nog even gevraagd om te participeren over de kleur van het asfalt. Vervolgens blijkt de participatie niet goed te zijn omdat het klinkers hadden moeten zijn. Soms is het ook gewoon luisteren en snappen dat je als gemeente iets gekozen hebt wat de buurt niet wil. Het kan ook voorkomen dat mensen dwars gaan liggen omdat ze vooraf niets is gevraagd.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan een ander idee te hebben over wat je met de stad wilt. Het lijkt alsof de VVD iedereen op een nimby-niveau 100% wil geven wat ze bedacht hebben. D66 ziet dat anders, de raad is ook gekozen om bepaalde ambities neer te zetten. Soms is er een specifieke ambitie om iets op een bepaalde plek te realiseren en andere ambities gaan over bijvoorbeeld vergroenen van de straat en bij het open van de weg voor bijvoorbeeld rioolwerkzaamheden kan dan prima aan de buurt worden gevraagd hoe zij hun straat daarna ingevuld willen zien.

De heer Te Hoonte (VVD) stelt dat het erom gaat als je ambities hebt, je ook zult moeten accepteren dat niet iedereen die ambities deelt en dat mensen soms iets anders willen en verwacht hadden van een partij als D66 dat ze zou willen dat mensen participeren en meedenken. Daarbij hoort ook dat je moet accepteren dat mensen soms iets anders willen dan wat wordt aangeboden en dat zit er vaak niet in.

De heer Işik (PvdA) stelt dat de PvdA recentelijk een motie heeft ingediend om bewoners meer ruimte te geven bij de herinrichting van vrijgekomen parkeerplaatsen waarop het college heeft aangegeven andere ambities te hebben en zelf de inrichting te zullen bepalen. Gevraagd wordt hoe het komt dat dit zo tegenstrijdig is.

De heer Bosch (PVV) merkt op dat zodra de participatie niet past bij de ambities van het college de bewoners aan het kortste eind trekken. Gevraagd wordt waar participatie op houdt en waar de ambitie begint.

Mevrouw Schilderman (D66) antwoordt de motie niet scherp voor ogen te hebben. De gemeente kan nog stappen zetten om de ambities duidelijker te communiceren naar bewoners zodat ook duidelijker is waarover wel en waarover niet gesproken kan worden. D66 wil kijken naar hoe op een betere manier vastgelegd kan worden dat bewoners inspraak hebben en wil integraler naar draagvlak kijken dan naar afzonderlijke stukken als bijvoorbeeld parkeren.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat het lastige aan het ontwikkelend beheer is dat er voorheen een heel duidelijke scheiding was in de functie aanpassen en het in stand houden. Dit gaat nu door elkaar heen lopen en de wethouder wordt gevraagd hoe de raad dit in de toekomst gaat ziet en hoe het ontwikkelend beheer zich gaat verhouden tot de portefeuilles Groen en Mobiliteit.

Mevrouw Schilderman (D66) ziet ook dat dit meer door elkaar gaat lopen en stelt dat D66 wil dat er integraler meegesproken kan worden.
In de nota wordt aangegeven dat er als eerste aan de slag wordt gegaan in de wijken Overvecht, Zuid en Zuidwest. De wethouder wordt gevraagd of hij bereid is hier een actieplan voor te maken. De fractie ziet mogelijkheden om hier combinaties aan te brengen omdat zeker Overvecht en Zuid wijken zijn die een belangrijke opgave hebben in het terugbrengen van de snelheid naar 30 kilometer per uur. Dit brengt veel herinrichting met zich mee en de fractie ziet mogelijkheden voor een gezamenlijk programma hierop.
De afgelopen jaren is de raad meermaals verrast door een slechtere staat van onderhoud dan gedacht. Hierbij valt te denken aan het project Wal- en kluismuur. Daarnaast is er het onbekende onbekende zoals de kademuur waarvan de gemeente niet wist dat deze van de gemeente was en de kelder waarvan de gemeente niet wist dat die er was. Gevraagd wordt welke methode het college gebruikt om met het onbekende onbekende rekening te houden. Twijfel over of alles wel in beeld is, is gezond en hier zou ook in risicotermen over gesproken worden. De wethouder wordt om een reactie gevraagd.
Het achterstallig onderhoud is een van de drijvende reden om meer te activeren en het geld over meer jaren uit te smeren. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst heeft de heer Wijmenga van de ChristenUnie het risico geschetst dat hierdoor de begroting voor langere tijd meer wordt vastgezet. De wethouder wordt gevraagd of het mogelijk is om het bedrag hoger te zetten of bijvoorbeeld 1 miljoen euro wat op andere plekken ook wordt gebruikt door de gemeente als minimumomvang voor een investering om te gaan activeren. Het is voor D66 belangrijk dat de begroting niet helemaal vast wordt gezet voor een toilet of een aantal bankjes en dat er flexibiliteit blijft.
In de toekomst zal de druk op de ondergrond groter worden. Dit hopelijk door meer boomwortels en waarschijnlijk door meer water en zwaardere elektriciteitsnetten. Dit vraagt ook meer ruimte. Het toevoegen van glasvezel aan de ondergrond wordt door de fractie ook gezien als belangrijke maatregel die genomen kan worden om de stad klaar te maken voor de toekomst. De fractie ziet het verzwaren van het elektriciteitsnet en het toevoegen van glasvezel als no-regret-maatregel. De wethouder wordt gevraagd welke rol hij hier voor de gemeente ziet en of hij bereid is om hiervoor te tenderen bij een grootschalige aanpak van gebieden.
Gevraagd wordt wanneer het actieplan tegen zwerfvuil komt.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt de wethouder of deze nota alle andere nota's over beheer van de openbare ruimte vervangen of dat ze naast elkaar blijven bestaan. Gevraagd wordt hoe de verschillende nota's over de openbare ruimte zich tot elkaar verhouden en welke invloed het ontwikkelend beheer hierop gaat hebben.
De nota gaat uit van de CROW-normen, dat is echter alleen een beeldkwaliteitsnorm. Er staan wel andere normen genoemd in de bijlage. Gevraagd wordt waarom de wethouder de CROW-norm belangrijk genoeg vindt voor in de nota en normen voor bomen alleen voor de bijlage en normen voor klimaatadaptatie of circulariteit worden helemaal niet genoemd. De fractie wil de stap van functioneel naar ontwikkelend beheer graag koppelen aan normen die verder gaan dan alleen beeldkwaliteit en gevraagd wordt of de wethouder hier een toezegging op wil doen.

De heer Bosch (PVV) merkt op dat CROW-normen bij weginrichting niet alleen op beeldkwaliteit zijn gericht. Het is ook een reden waarom de politie wel of niet handhaaft in 30 kilometer per uurgebieden. Het lijkt dan ook goed om de CROW-normen aan te houden bij de herinrichting van wegen.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) antwoordt dat de CROW-normen kunnen blijven bestaan maar dat het opvalt dat er ook normen voor gezondheid, circulariteit, biodiversiteit en klimaat gehanteerd zouden moeten worden. Een voorbeeld van een CROW-norm is dat onkruid op verharding gereinigd moet worden. De wethouder heeft daarentegen aangegeven proeven te willen gaan doen met stoepplantjes en wordt gevraagd of hij het met de PvdD eens is dat het verwijderen van onkruid in het kader van de biodiversiteit onwenselijk is.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt of er al andere normen bestaan en of deze al elders gebruikt worden.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) weet dat er normen voor groen zijn en dat er gemeenten zijn die werken met normen op het gebied van circulariteit. Zo kan er bijvoorbeeld gekeken worden naar het materiaal waar bankjes van worden gemaakt of het hergebruiken van objecten in de openbare ruimte.
De wethouder wordt gevraagd of hij het met de PvdD eens is dat openbare ruimte voor dieren als aandachtspunt meegenomen moet worden zodat er in het beheer ook standaard nagedacht wordt over gevolgen van maatregelen voor dieren in de stad.
Met betrekking tot de maatregelen 6 en 7 in de nota wordt gevraagd in hoeverre er met dit soort verschuivingen van betaling nog sprake is van functioneel beheer en welke consequenties ze hebben voor de aandacht voor biodiversiteit, klimaat en groenbeleid.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt of de PvdD van mening is dat er te weinig aandacht is voor groen en waar zich dat dan in uit.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) geeft aan uit de raadsinformatiebijeenkomst te hebben begrepen dat een verschuiving van functioneel naar ontwikkelend beheer het principe van wie bepaalt, betaalt naar voren komt. Dat houdt in dat als er vanuit Groen een wens zou zijn om de openbare ruimte anders in te richten terwijl er al een openbare ruimte-project staat gepland, Groen die wens zelf zou moeten betalen. Gevraagd wordt of er daadwerkelijk sprake is van een transitie of van het verschuiven van gelden.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt of dit een pleidooi is voor een integrale benadering.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) antwoordt dat haar niet duidelijk is wat het de beweging van functioneel naar ontwikkelend beheer betekent en of het nu juist wel of niet gemakkelijker wordt om wensen vanuit Groen toe te voegen aan een project in de openbare ruimte.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat de openbare ruimte schoon, veilig en toegankelijk moet zijn. Daarnaast moet de openbare ruimte aansluiten op de tijd. De openbare ruimte in Overvecht lijkt op die van 37 jaar geleden, alleen de bomen zijn wat gegroeid. Dat blijkt ook uit de grafiek in de nota, de openbare ruimte van Overvecht stamt uit 1974 en die van de binnenstad uit 1999. Het uitblijven van investeringen die de openbare ruimte aanpassen aan de huidige tijd kan een gemis zijn voor de doorontwikkeling van een wijk. De VVD is dan ook blij met de komst van ontwikkelend beheer en met de nota. Gevraagd wordt of er werkelijk iets anders gedaan gaat worden. In feite staat op pagina 45 bij punt 7 dat de gemeente functioneel beheer blijft doen. Er wordt dus gesteld dat er ontwikkelend beheer wordt gedaan maar iedere aanpassing moet door een ander worden betaald.
Het laten staan van extra budget is een goede oplossing maar ook een beetje een boekhoudkundige truc. Er wordt afgeschreven op veel investeringen en er is een inspectie gedaan waardoor 40 miljoen van het achterstallig onderhoud is verdwenen. Er is door de inspectie geen stoeptegel in de stad beter te komen te liggen.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt wat de voorkeur is van de VVD met betrekking tot beheer.

De heer Te Hoonte (VVD) antwoordt dat zijn beeld zou zijn is dat als je een scheve stoep ziet deze niet zomaar hersteld moet worden zonder te vragen of dat nog wel is wat de mensen willen. Nu blijkt uit de nota dat als er nieuwe wensen zijn vanuit Mobiliteit of Groen deze dan ook vanuit die portefeuilles moeten worden betaald. En dat is gewoon functioneel beheer. De wethouder wordt om een reactie gevraagd.

In de nota staat het woord circulariteit twee keer genoemd en een keer ‘circulaire ambitie’. De fractie zou willen zien dat nu eens stappen worden gezet op dit gebied. Bij het bestraten van delen van de stad gingen de oude klinkers eruit en kwamen er gloednieuwe voor terug en niet duidelijk is wat met de oude klinkers is gedaan. Er zou nagedacht kunnen worden waar in de stad voetpaden aangelegd kunnen worden met de klinkers die eruit gehaald zijn. Zo kunnen ook speeltoestellen opgeknapt en hergebruikt worden. Op dit gebied heeft het college nog wat huiswerk te doen en de wethouder wordt om een toezegging gevraagd.

De heer Bosch (PVV) vraagt of het geen onderdeel is van het contract met de aannemers dat zij bijvoorbeeld de klinkers hergebruiken.

De heer Te Hoonte (VVD) denkt dat dat zo werkt maar meent dat de stad hier zelf meer stappen in kan zetten.
Het fluisterasfalt is een mooi initiatief maar het irriteert wel dat bijvoorbeeld in Leidsche Rijn stil asfalt wordt aangelegd maar dat de deklaag nog ontbreekt omdat er ergens nog een bouwproject moet worden afgerond. Ook hier kan meer aan gedaan worden.

Mevrouw Van Ophem (Student & Starter) stelt dat met een groeiende stad de druk op de openbare ruimte groter wordt. Meer mensen zullen vaker van de openbare ruimte gebruik maken om te ontspannen omdat ze zelf geen tuin of terras hebben. Dat vraagt om een kwalitatief goede openbare ruimte die aansluit bij de belevingswereld van de Utrechter. Voor Student&Starter betekent dat meer ruimte voor groen, spelen en bewegen.
De fractie sluit aan bij de ChristenUnie met betrekking tot de slimme digitale stad en het betrekken van bewoners.
De fractie staat positief tegenover het ontwikkelend beheer, de leefomgeving verandert en daar zijn aanpassingen voor nodig. Student&Starter ziet graag dat er meer modulair gedacht gaat worden en dat er handige technieken worden toegepast zodat de ruimte op termijn weer aangepast kan worden aan de behoefte die dan speelt. Zo kan er ook gedacht worden aan een winter- en zomerversie van een openbare ruimteplek en kan in park in de zomer worden gebruikt voor terrassen en in de winter voor een schaatsbaan. De wethouder wordt gevraagd dit modulaire perspectief mee te nemen in het ontwikkelend beheer.
De fractie acht het noodzakelijk om, wanneer het achterstallig onderhoud is weggewerkt, de zaken goed bij te houden zodat de stad in de toekomst niet weer voor verrassingen komt te staan. Bij de restauratie van de Dom is destijds niet voor niets een motie ingediend om de raad eraan te herinneren dat het onderhoud van zulke monumenten in de openbare ruimte essentieel is en niet op zich kan laten wachten. Onderhoud gaat over beheren en weten wanneer herstelwerkzaamheden nodig zijn. De afgelopen jaren is meermaals voorgekomen dat er onvoorzien achterstallig onderhoud is zoals de werven en de kades. Het is belangrijk dat de gemeente hier van leert. Dat vraagt dat de raad, de bewoners en andere partijen eerder bekend moeten zijn met onderhoudsplannen, bijtijds inspecties doen kan veel ellende voorkomen.
Gevraagd wordt of de gemeente nu er een integraal beheer- en ontwikkelplan voor de openbare ruimte ook herzien gaat worden hoe vaak er inspecties nodig zijn.
De ondergrond is een onderbelicht deel van de openbare ruimte. Student&Starter heeft met de VVD en D66 een raadsinformatiebijeenkomst over energieopslag georganiseerd. Met de energietransitie gaat er veel ondergronds gepaard. De fractie vindt het positief dat erkend wordt dat er momenteel een tekort is aan mensen, kennis en kunde om de ondergrond optimaal te beheren en dat hiervoor scholing en expertise naar binnen wordt gehaald. Het zou voor bewoners en andere partijen wenselijk zijn om inzicht te krijgen in wat er wel en wat er niet kan met de ondergrond. Gevraagd wordt of deze vertaalslag ook naar die doelgroepen gemaakt gaat worden.
de wethouder wordt om een reactie gevraagd.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt hoe Student&Starter aankijkt tegen het dilemma dat bomenplant vaak niet mogelijk is omdat er zo veel onder de grond zit als kabels en leidingen.

Mevrouw Van Ophem (Student & Starter) antwoordt hier later op terug te zullen komen.

De heer Schipper (SP) licht toe dat de heer Oldenborg in 2003 de zogenaamde Oldenborggelden had gevonden in de begroting, ter waarde van 40 miljoen euro, voor het inlopen van het achterstallig onderhoud in de openbare ruimte. Er is met die gelden weinig aan het onderhoud gedaan wat bij de SP heeft geleid tot een pleidooi voor het structureel ophogen van het

onderhoudsbudget. Nu blijkt uit de nota dat de gemeente vergeten is voor een aantal zaken te sparen. Dat is eerder voorgekomen, bij de Domtoren en de binnenkant van het stadhuis. Gevraagd wordt wanneer de gemeente hier nu een keer van gaat leren. De huidige wethouder heeft een vergelijkbaar bedrag gevonden door anders te definiëren. De andere financieringsmethode legt een zwaar en structureel beslag op de begroting.
De VVD vroeg of er met het ontwikkelend beheer nu wat anders gedaan gaat worden. Uit de definitie op pagina 8 blijkt dat er gekeken wordt welke andere opgaven en ambities er liggen in het gebied zodat deze tegelijkertijd meegenomen kunnen worden. Het is opmerkelijk dat dat blijkbaar tot nu toe niet werd gedaan en dat is ook moeilijk voor te stellen. Gevraagd wordt wat er nu anders gaat worden gedaan dan voorheen.
Het is goed dat er personeel bijkomt en dat er meer wordt opgeleid. Dit zou hebben te maken met reorganisaties en uitstroom van personeel in de afgelopen jaren. De fractie heeft al vaak gezegd dat bij een groeiende stad meer mensen nodig zijn en gevraagd wordt waarom hier niet eerder op is geacteerd en wanneer de formatie op peil en ingewerkt is. De SP is er nog niet van overtuigd dat deze nota het ei van Columbus is.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat Corona extra druk legt op de openbare ruimte en gevraagd wordt hoe de wethouder hier mee omgaat.
Er is achterstand opgelopen in alle wijken en er is 10 jaar nodig om dat in te halen. Gevraagd wordt hoe dat mogelijk is, en wat dat voor Utrecht betekent en wat dat betekent voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte.
De wethouder stelt voor om een beslag te doen van 950.000 euro per jaar, vanaf 2025. De fractie vraagt zich af of dat voldoende is en wil hier op vooruit lopen. Gevraagd wordt waarom deze investering niet nu al gedaan kan worden en of er een planning kan komen. Het college wordt gevraagd dit toe te zeggen.
De openbare ruimte kan een grote invloed hebben op de veiligheid en de sociale cohesie. De fractie hoopt dat bewoners meer betrokken worden. Gevraagd wordt waar alle miljoenen voor Overvecht naar toe gaan, de PvdA zou graag zien dat er ook in de openbare ruimte wordt geïnvesteerd. De participatieprocessen kunnen beter georganiseerd worden en de wethouder wordt gevraagd dit toe te zeggen.
Toezicht op de uitvoering is cruciaal. In Lombok is Stedin bezig geweest met het vervangen van leidingen. Het heeft vervolgens 3 dagen gekost om een ambtenaar op de been te krijgen om toezicht uit te voeren op de werkzaamheden. De wethouder wordt gevraagd toe te zeggen dat er standaard controle wordt uitgevoerd.
Gevraagd wordt wat ontwikkelend beheer betekent. De hoop wordt uitgesproken dat dat een integrale benadering is en dat de bewoners meer zeggenschap krijgen. In het kader van een integrale werkwijze is het belangrijk dat alle afdelingen van de gemeente van elkaar weten wat er in de wijken in het kader van de openbare ruimte gebeurt zodat zij hun werkzaamheden op elkaar kunnen afstemmen.
Er een motie over klimaatadaptatie aangenomen waarin staat dat er waterdoorlatende parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd bij nieuwbouw. De wethouder wordt gevraagd een voorbeeld te noemen waar deze motie tot uitvoering is gebracht. Ook wordt de wethouder gevraagd toe te zeggen dat er voortaan bij nieuwbouw wel waterdoorlatende parkeerplaatsen worden aangelegd.
Bij het inrijden van de stad ligt er veel zwerfafval bij de stoplichten. De gemeente moet zorgen voor een mooie uitstraling van de stad. De wethouder wordt gevraagd toe te zeggen dat hier extra aandacht voor komt.

De heer Bosch (PVV) sluit grotendeels aan bij de inbreng van de SP. De inrichting van Overvecht stamt uit grotendeels 1974 en is aan vervanging toe. De wethouder wordt naar de termijn van de vervanging gevraagd en wanneer in Overvecht de openbare ruimte weer de nieuwste van de stad is.

De voorzitter schorst de vergadering om 21.20 uur
De voorzitter hervat de vergadering om 21.35 uur

Wethouder Diepeveen dankt de leden voor hun rijke en gevarieerde inbreng. Er zijn vragen gesteld waar de wethouder schriftelijk op terug zal moeten komen.
Er is door velen gevraagd wat er van het ontwikkelend beheer verwacht kan worden en wat er gaat veranderen. Het college ziet dat er tot nu toe veel op de korte termijn is gewerkt en dat er

gelden zijn gebracht waar de noden het hoogst waren. Nu je te maken hebt met grote veranderingen in de samenleving en een drukker wordende stad en uitdagingen op het gebied van klimaat, vergroening en gezondheid, schiet deze strategie tekort. Dat is de reden dat er nu naar ontwikkelend beheer wordt gegaan. Dit houdt in dat er eerst naar een 5-jaarplanning en dan naar een 10-jaarplanning wordt toegewerkt. Het college denkt de 5-jaarplanning eind dit jaar gereed te hebben om de periode 2022 tot 2026 te kunnen overzien. Een langjarige planning heeft als voordeel dat je al jaren van te voren weet welk project staat gepland en dat je zowel intern als extern in overleg kunt gaan om te komen tot een verbeterslag en het maken van werk met werk. Die ambitie was er al maar met een langjarige planning met meer budget en een sterkere organisatie verwacht het college dat dit een enorme meerwaarde gaat opleveren. Er zal slimmer gepland kunnen worden waardoor hetzelfde geld beter gaat renderen. Als er uit het budget van Groen bijvoorbeeld geld vrijkomt voor een bepaalde ontwikkeling en tegelijkertijd vanuit beheer en onderhoudsgelden gedeputeerde beschikbaar komt en je door werk met werk te maken met hetzelfde geld meer kunt doen dan is dat winst voor de ambitie van de vergroening én winst voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Er wordt dus daadwerkelijk naar ontwikkelend beheer toegewerkt. Er is bij een aantal partijen wat aarzeling of dit gaat werken. De wethouder kan niet beloven dat morgen de effecten direct zichtbaar worden. De gemeente komt van ver, er is achterstallig onderhoud in de openbare ruimte, er is ook achterstallig onderhoud in de organisatie. Stadsbedrijven is een stiefmoederlijk bedeeld organisatieonderdeel, dat is al decennia lang zo.

De heer Schipper (SP) vindt het goed dat er meer in samenhang wordt gedaan en dat er een lange termijnplanning komt. De fractie kan zich echter niet voorstellen dat er nog niet met externe partijen en andere afdelingen naar de openbare ruimte is gekeken. Gevraagd wordt wat er nu anders gedaan gaat worden, met welke partijen samengewerkt gaat worden en welke budgetten gaan worden ingezet.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat de stad het achterstallig onderhoud heeft weg te werken en dat de stad groeit. Om geen nieuw achterstallig onderhoud te laten ontstaan en om de organisatie te versterken is extra budget nodig. Dit is berekend op 26 miljoen euro. Daarbij wordt aan de raad een financiële strategie voorgelegd waarin structureel jaarlijks een bedrag op de begroting wordt gezet. In het verleden is niet gespaard omdat op korte termijn werd gewerkt en gepland. Als de financiële jas ruimer wordt en de 26 miljoen waarmee het college het budget voor vervangingsinvesteringen en groot en regulier onderhoud wil gaan ophogen door middel van 950.000 euro extra op de begroting vanaf 2025, dan wordt er structureel gespaard. Als er bijvoorbeeld 1 miljoen tegen een afschrijving van 10 jaar ook 10 jaar lang voor 100.000 euro op de begroting wordt gezet, kan er na die 10 jaar weer iets vervangen worden. Dat is een enorm verschil ten opzichte van de huidige werkwijze.

De heer Schipper (SP) geeft aan dat zijn vraag was dat ontwikkelend beheer uitgaat van integraliteit en samenwerking en dat dat volgens hem al gedaan werd.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat dat al een beetje werd gedaan. De uitdagingen en ambities met betrekking tot vergroening, 30 kilometer per uur, ontharding en circulariteit zijn veel groter geworden. Een meerjarige planning kan helpen om vanuit Stadsbedrijven, Ruimte en ook marktpartijen om efficiënter samen te werken en gezamenlijk ambities in te brengen. Een voorbeeld hiervan is de Amazonedreef waar meerdere partijen meededen en ook andere partijen hun investering inbrachten.

De heer Işik (PvdA) vraagt waarom deze besparing niet eerder is georganiseerd.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat Stadsbedrijven de afgelopen jaren is ingericht als een technische en operationele club met onvoldoende strategische en beleidsmatige capaciteit. Een stad als Rotterdam is hier veel verder in en met de nota wordt geprobeerd om hier verandering in aan te brengen. Bij het vaststellen van de begroting heeft de raad de ambitie geformuleerd om over te gaan op ledverlichting. Dat is ook een vorm van ontwikkelend beheer. Utrecht begint dus niet op mul maar de raad moet zich wel realiseren dat de organisatie zowel kwantitatief als kwalitatief niet in staat is om de uitdagingen van de stad aan te kunnen.
Richting de ChristenUnie merkt de wethouder op dat de raad met jaarrapportages over de voortgang wordt geïnformeerd. De jaarrapportage komt altijd in het eerste half jaar en zal een koppeling met de Voorjaarsnota krijgen. De rapportage gaat over de voortgang van het

ontwikkelend beheer en over de ontwikkeling van de organisatie. Alleen een sterkere organisatie is in staat om het ontwikkelend beheer gestalte te geven.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan dat er in de nota staat dat er komend jaar concreet aan acties wordt gewerkt en plannen over hoe dit meer op elkaar kan aansluiten. Gevraagd wordt of de raad al op een eerder moment geïnformeerd kan worden.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat in de loop van dit jaar het meerjarige investeringsprogramma opgesteld wordt en dat dat een goed moment is de raad weer te informeren. Het college vraagt de raad met de nota richting te geven. De financiële vertaling van de financiële strategie komt aan de orde bij de integrale afweging bij de Voorjaarsnota.

De heer Schipper (SP) vraagt wanneer de wethouder verwacht dat de organisatie op orde is.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat er een plan is voor het op orde brengen van de organisatie en eind 2023 moet de organisatie op orde zijn.
Er is veel gesproken over participatie. Participatie is een onderdeel dat meer tot zijn recht kan komen bij ruime budgetten en betere bemensing. In de raadsinformatiebijeenkomst is mevrouw Glas van de Fietsersbond gekomen en bewoners hebben dat ook gedaan. Een centraal element daarin was het benutten van de ervaringsdeskundigheid van de omwonenden en het betrekken van verkeersadviseurs. Een sterkere organisatie geeft de ruimte om de participatie een steviger rol te geven. Een betere planning speelt daar ook een rol bij.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat de wethouder van Mobiliteit heeft gezegd dat de ruimte die aan bewoners gegeven wordt beperkt is omdat er een stedelijke opgave is bij de herinrichting van de openbare ruimte.

Wethouder Diepeveen verwijst naar het debat tussen D66 en VVD of wat participatie nu is. Er zijn ambities en de raad geeft richting maar tegelijkertijd kun je tijdens de participatie aangeven waar het wel en waar het niet over gaat, daar is de participatieladder voor. Tijd en ruimte om participatie goed te doen is van belang.

Mevrouw Schilderman (D66) is blij dat de wethouder participatie belangrijk vindt maar was op zoek naar meer dan dat. De wethouder wordt gevraagd of hij bereid is en van plan is om voorstellen te doen over hoe de participatie wordt gedaan. Hierbij wordt gedacht aan de wijze waarop de grote opgave in de openbare ruimte in Overvecht aan te pakken, bijvoorbeeld in combinatie met de 30 kilometer per uur. D66 heeft een aantal suggesties gedaan maar denkt ook aan een formelere manier van vastleggen zoals bijvoorbeeld bij de draagvlakmeting van parkeren, maar dan breder.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat participatie ook in grote onderhoudsprojecten wordt gedaan zoals bij de verschillende Dreven in Overvecht. Daarnaast wil het college voor Overvecht een omgevingsprogramma maken en daar krijgt ook de participatie gestalte in.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan te hebben gevraagd of er standaard naar de meldingen in Slim Melden wordt gekeken en of, als dat niet zo is, dat onderdeel kan worden van de werkwijze.

Wethouder Diepeveen geeft aan dat de werkwijze zo moet zijn dat ook meldingen bij de inrichting betrokken worden. Het is verstandig om hier een werkwijze voor te ontwikkelen en het is de moeite waard om dit de komende tijd verder uit te werken.
Veel klinkers worden hergebruikt in parkeervakken. Er loopt een project om de Zeeheldenbuurt waterbestendig te maken waarbij klinkers verhuizen van de rijbaan naar de parkeervakken. De Cremerstraat is ook een voorbeeld. Er zijn geen standaard afspraken met aannemers hierover. Wel worden er soms op maat afspraken gemaakt.
Student&Starter sprak over modulair, en ChristenUnie over flexibele inrichting. In het circulaire perspectief past dat ook goed. Dit is meer aan de orde als de gemeente volgens het principe ‘Onverhard tenzij’ of ‘Groen tenzij’ de komende tijd in de stad op veel plekken de verharding willen doen afnemen.
Waterdoorlatende parkeerplaatsen zijn er in het Anthoniuskwartier en Rijnvliet.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt of circulariteit en flexibel inrichten alsnog in de nota komt.

Wethouder Diepeveen geeft aan daar nu geen antwoord op te hebben en hier in een brief voor de behandeling in de raad op terug te komen.
Met betrekking tot het achterstallig onderhoud heeft de VVD gesteld dat er lager gedefinieerd is. De gemeente heeft echter veel meer dan bij de vorige raming van het achterstallige onderhoud de raming gebaseerd op inspecties. De zekerheidspercentages liggen op onderdelen nu op 90 tot 95%.
Richting het CDA merkt de wethouder op dat er geen tegenvallers zijn. Er is bij de inspecties niets gevonden wat niet voorzien was.
D66 sprak over het onbekende onbekende. Af en toe duiden dingen uit het verleden op zoals de kademuren en de kelders. In het risicomodel zijn calamiteiten opgenomen. Mede door zaken zoals de omgevallen Emmaboom gaat de gemeente breder kijken naar de inspectiesregimes met betrekking tot frequentie en grondigheid.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de wethouder de raad hierover gaat terugkoppelen naar de raad en of de wethouder denkt dat het handig is hier een vast risicopost voor aan te houden. Calamiteit wekt de indruk dat iets op instorten staat maar niet alles dat groot onderhoud nodig heeft staat op instorten.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat D66 ook sprak over te veel vastleggen in de begroting en dit heeft daar wel mee te maken. Het gaat om zekerheid inbouwen, budgetten verhogen, sparen voor de toekomst, een afschrijvingssystematiek hanteren en een voorziening voor groot onderhoud. Daarnaast worden de afschrijvingstermijnen beter gespecificeerd dan tot nog toe. Dit is allemaal gericht op het inbouwen van meer financiële zekerheid.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan dat de wethouder voorstelt om meer te activeren en dus investeringen over veel jaren uit te smeren. Hierdoor wordt een groter deel van de begroting voor een langere tijd vastgezet. Daardoor is er minder ruimte op te vangen. De wethouder zegt dat er geen tegenvaller is maar de fractie denkt niet helemaal dat het zo werkt.

Wethouder Diepeveen geeft aan dat er ook minder verrassingen zijn maar dat ze nooit uit te sluiten zijn. Daarom is er ook het risicomodel. Concernfinanciën heeft meegekeken met deze financiële strategie en heeft aangegeven dat dit een veel solider basis is dan voorheen. De wethouder zal wellicht in de aangekondigde brief nader op dit punt ingaan.
Overvecht is groot en heeft veel openbare ruimte. Het is dan ook een grote klus, die zich samenvoegt met de opgave 30 kilometer per uur. De miljoenen voor Overvecht gaan ook daadwerkelijk naar Overvecht en er gaan ook miljoenen uit de Regiodeal naar de openbare ruimte.
Richting de PVV merkt de wethouder op dat de riolering in Overvecht vervangen moet worden. Daar wordt nu een programma voor gemaakt wat inhoud dat de gemeente over 20 jaar klaar is. De riolering is een belangrijke maatgever voor het ontwikkelend beheer, ook omdat het een grote financier is.

De heer Işik (PvdA) vraagt of de wethouder kan toezeggen dat er voor Overvecht een apart plan komt over wat er gaat gebeuren met de gelden en wat de planaanpak is voor Overvecht in het kader van de openbare ruimte.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat dit behandeld wordt in het kader van het omgevingsprogramma voor Overvecht.
De wethouder is het er mee eens dat het bewustzijn ten aanzien van het belang van de ondergrond moet groeien, er is tot nu toe te weinig aandacht voor geweest. De ruimtevraag neemt toe. In Q3 van 2021 komt het college met een voorstel voor een nieuwe verordening Kabels en leidingen. Bij de Voorjaarsnota zal het college een voorstel doen aan de raad waarin middelen beschikbaar komen voor het opstellen van een strategie voor de ondergrond. Er moeten snel grote stappen worden gezet in de ruimtelijke ordening van de ondergrond wil Utrecht alle ambities rond warmtenetten, energietransitie, glasvezel en het verzwaren van het elektrisch netwerk haar beslag laten krijgen. Om wortels van bomen te ontzien moet er meer gewerkt worden met leidingenstraten en mantelbuizen.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt of de verordening en de strategie in samenhang naar de raad komen.

Wethouder Diepeveen geeft aan dat de samenhang zal worden aangeduid. Er is echter urgentie met betrekking tot de verordening en die zal vooruit getrokken worden.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de wethouder mogelijkheden ziet om als gemeente een voortrekkende rol te nemen in het alvast verzwaren van het elektrisch netwerk en in glasvezel. De wethouder wordt gevraagd om die notie mee te nemen in het op te stellen voorstel en daar over te rapporteren.

Wethouder Diepeveen geeft aan dat te zullen doen. Er wordt met telecombedrijven gesproken over glasvezel en het college zal terugkomen op de vragen van D66.
De wethouder wil in relatie tot de financiële strategie benadrukken dat ook het tijdig investeren in groot onderhoud inhoudt dat je bezig bent om niet nieuw achterstallig onderhoud te laten ontstaan. Dat heeft ook een element van duurzaamheid en duurzaam gebruik van de openbare ruimte in zich.
De ChristenUnie vroeg naar de kwaliteitsniveaus en het druktevolgend aanbrengen van verschuivingen Dat doet het college ook. In de Coronabrieven heeft de raad daar over kunnen lezen. Dit betreft extra inzet waar extra drukte is, wat de laatste tijd vooral de parken waren. Niet alleen de binnenstad, Leidsche Rijn centrum en het Stationsgebied vallen onder het A-niveau, maar ook de parken.
Het herijken van de kwaliteitsniveaus staat niet op de rol omdat er al zoveel te gebeuren staat.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan niet alle parken terug zien bij de A-accenten en gevraagd wordt of het stuk uit 2016 nog geldig is en of hier nog over gesproken kan worden.

Wethouder Diepeveen geeft aan ook hier in de brief op terug te zullen komen.
Met betrekking tot de vraag van de PvdD over normen die verdergaan dan beeldkwaliteit geeft de wethouder aan dat het college niet de bedoeling heeft gehad om alle beleidsnota's over te doen. Er zijn normen opgenomen in de Nota Volksgezondheid en in bijvoorbeeld de Nota Circulariteit. De openbare ruimte speelt daar een belangrijke rol in. Het college wil met de voorliggende nota de voorwaarde scheppen om ervoor te zorgen dat de ambities op het vlak van circulariteit ingevuld kunnen worden.
Met betrekking tot onkruid en verharding neemt de wethouder niets terug van hier eerder over gewisseld is bij de begroting. Toen zijn ook toezeggingen gedaan.
Voor de gevolgen voor dieren verwijst de wethouder naar het dierenwelzijnsbeleid.
Er zijn opmerkingen gemaakt over monitoring. GroenLinks sprak over een samenhang met een buurtschouw. Dat is geen vreemde gedachte maar het college wil bij de monitoring wel haar professionaliteit vergroten. Het is interessant om te kijken welke mogelijkheden er zijn al hebben buurschouwen vaak betrekking op een kleiner gebied dan bij monitoring efficiënt is. In de aangekondigde brief zal de wethouder hier nader op terugkomen.
VVD sprak over straten die open lagen, dicht zijn gegooid en vervolgens weer geopend moeten worden. Dit heeft te maken met meerjarenplanningen en beter plannen en betere contacten met partijen die kabels en leidingen in de grond leggen. Hier moet de gemeente in verbeteren. Het college wil dit punt in de strategie voor de ondergrond een plek geven.
ChristenUnie en Student&Starter spraken over slimme technologie. Met camera's en slimme software kan de gemeente nu al verschillende fracties van zwerfvuil onderscheiden. Er wordt ook al gewerkt met vulgraadsensoren en met scanauto's op de werven. Utrecht begint ervaring op te doen met slimme technologie en het college meent dat dit de komende jaren een steeds grotere rol zal gaan spelen. Dit ook in monitoring als hulpmiddel bij een goede planning.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan specifiek gevraagd te hebben naar op welke manier datagestuurd beheer en sensoren een plek kan krijgen in de Merwedekanaalzone en de Cartesiusdriehoek waar de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht. Ook was gevraagd waarom dit niet in de nota staat genoemd.

Wethouder Diepeveen geeft aan deze vraag gemist te hebben. Er wordt nu ervaring opgedaan en het ligt voor de hand dat daar ook bij nieuwe ontwikkelingen stappen in worden gezet.

Het college streeft naar een nuloptie voor tweetaktbladblazers. Nu is al 80% elektrisch, maar er kunnen situaties voorkomen waarbij deze niet sterk genoeg zijn. Ze worden wel steeds van betere kwaliteit dus Utrecht komt steeds dichter bij die nuloptie.
Gladheidsbestrijding wordt in Utrecht vooral met nat zout en pekel gedaan. Daarmee wordt bespaard op zout. Het college volgt de technologische ontwikkelingen om ook op dit punt verder te kunnen verbeteren.
Tot nog toe liep Utrecht te ver achter om aan te sluiten bij de Citydeal. De onderwerpen van de Citydeal en de voorliggende nota sluiten op elkaar aan en het college wil nu actief gaan verkennen of Utrecht zich bij de Citydeal kan gaan aansluiten.
ChristenUnie noemde de binnentuinen van de Merwedekanaalzone in relatie tot het blanco canvas. Utrecht streeft naar publieke toegankelijkheid van de binnenterreinen en betrokkenheid van bewoners is daarbij een belangrijk uitgangspunt.
Het CDA vroeg naar klinkers in plaats van asfalt. Bij de F.C. Dondersstraat wordt deze discussie ook met de omwonenden gevoerd. Het is denkbaar dat daar op een combinatie van asfalt voor de fietsers en klinkers voor de beeldkwaliteit en omdat ze waterdoorlatend zijn wordt uitgekomen.
De wethouder zal uitzoeken of pagina 35 van de nota een geëigende plek is om de motie over de zesjescultuur op te nemen.
De Nota Zelfbeheer komt in Q1 van dit jaar naar de raad.
De buurt die stuurt is onderdeel van het programma Samen stad maken en valt onder Wijkgericht werken en Financiën. Elk half jaar wordt er een voortgangsrapportage aan de raad gestuurd. De laatste is van december 2020.
Het Actieplan Zwerfvuil is er al en het college heeft al wat voortgang kunnen melden.
Met betrekking tot het zwerfvuil bij de stoplichten licht te wethouder toe dat het college in maart of april 2021 komt met een hotspotaanpak.
De VVD sprak over fluisterafval en het uitblijven van de laatste deklaag. Als er nog gebouwd wordt is het niet onlogisch om de deklaag nog niet te plaatsen. De wethouder kan zich wel voorstellen dat als dat jarenlang duurt, dat niet fijn is voor de bewoners. Dit is maatwerk en de gemeente zal goed op signalen moeten reageren.

Gemiste antwoorden

De heer Işik (PvdA) geeft aan nog niets te hebben gehoord over toezicht op uitvoering.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt of de directe verbeteringen die uit het ontwikkelend beheer zouden voorkomen meegenomen kan worden in de brief.

De heer Virginia (GroenLinks) geeft aan te hebben gevraagd naar de controle op uitgevoerd werk.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat ook gemist te hebben en het toezicht op anderen die werk doen in de openbare ruimte. Ook wordt gevraagd of circulariteit in de nota wordt verwerkt.

Wethouder Diepeveen antwoordt op de toezicht op uitvoering en de controle op de uitvoering door anderen in de brief terug te willen komen.
Het ligt niet in het karakter van deze nota om aandacht te besteden aan materialen van speeltoestellen.
Met betrekking tot het ontwikkelend beheer geeft de wethouder aan dat hij het beeld dat zou kunnen ontstaan dat door planmatig te werken de flexibiliteit vermindert wil wegnemen. Door goed planmatig te werken worden de verrassingen en het lapwerk minder. Door ruimer budget en een sterkere organisatie de mogelijkheden groter.

De voorzitter vraagt of de commissie behoefte heeft aan een tweede termijn anders dan het aankondigen van moties en het bespreken van de behandeltijd.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt of de wethouder de raad kan voorzien van een overzicht van alle beleidsdocumenten die betrekking hebben op de openbare ruimte en hun onderlinge samenhang.

Wethouder Diepeveen antwoordt dat hij dit de raad dit jaar zal sturen. Het college zal duidelijk maken hoe de verschillende bestaande en vastgestelde en nog aankomende nota's over de

openbare ruimte zich tot elkaar verhouden. In de brief zal duidelijk worden gemaakt wanneer dit overzicht naar de raad komt.

Tweede termijn

De heer Virginia (GroenLinks) geeft aan de brief van de wethouder af te willen wachten. Er zijn nog wat vrager over bladblazers en toezicht op afgemaakt werk en wellicht wil de fractie daar nog wat mee. Ook zal GroenLinks misschien aansluiten bij andere fracties. Er wordt gedacht aan een behandeltijd van 90 minuten.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan de brief af te wachten. De fractie neemt de punten van de Slim Meldenapp en de A-accenten mee.

Mevrouw Zwinkels (CDA) gaat terug naar de fractie en komt mogelijk nog met een voorstel.

Mevrouw Schilderman (D66) denkt na over een voorstel op het gebied van activeren en risico's. Ook wordt er nog nagedacht over betere participatie en andere fracties worden uitgenodigd hier over mee te denken.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) geeft aan in tegenstelling tot de wethouder wel andere normen te willen toevoegen. De fractie is ook van mening dat het stuk over onkruid uit de nota moet en dat de gevolgen voor dieren juist wel benoemd moeten worden. Er zullen dus 3 moties of amendementen worden ingediend.

De heer Te Hoonte (VVD) stelt niet blij te zijn met het stuk over circulariteit. Daarnaast is er twijfel over de financiële afwikkeling. Misschien zullen er eerst technische vragen worden gesteld. Een behandeltijd van minstens 90 minuten lijkt wel nodig.

Mevrouw Van Ophem (Student & Starter) zal eerst in de fractie bespreken of er moties worden overwogen.

De heer Schipper (SP) geeft aan graag met D66 mee te kijken en wacht de brief van de wethouder af. Er wordt aan 90 minuten behandeltijd gedacht.

De heer Işik (PvdA) denkt dat 90 minuten voldoende is. Er worden voorstellen overwogen over handhaving en klinkers in plaats van asfalt.

De voorzitter geeft aan dat de wethouder een brief zal sturen voor de raadsbehandeling. Hierin is onder andere aandacht voor het flexibel inrichten van de openbare ruimte, de noodzaak voor een risicopost voor onvoorziene tegenvallers, kwaliteitsniveaus, buurtschouwen, toezicht op uitvoering en controle op uitgevoerd werk. In deze brief wordt ook aangegeven wanneer de brief komt over hoe de verschillende voorgestelde en aangekondigde nota's over openbare ruimte zich tot elkaar verhouden.

Toezeggingen

De wethouder zegt toe dat de raad eind 2021 de meerjarige investeringsprogrammering openbare ruimte toegestuurd krijgt en wordt geïnformeerd over de voortgang van de invoering van het ontwikkelend beheer. Daarna ontvangt de raad jaarlijks een rapportage over ontwikkelend beheer bij de Voorjaarsnota.

De wethouder zegt toe dat de raad in Q3 van 2021 een nieuwe verordening voor kabels en leidingen ontvangt met daarbij de samenhang voor de nog op te stellen strategie voor de ondergrond.

De wethouder zegt dat dat de raad in 2021 een brief ontvangt over hoe de verschillende voorgestelde en aangekondigde nota's over openbare ruimte zich tot elkaar verhouden. Gaat naar de raad, 90 minuten behandeling in de raad.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt wanneer de aangekondigde brief komt.
De voorzitter antwoordt dat het aan het Presidium is dit in te plannen.

De heer Te Hoonte (VVD) wenst aan het DB Presidium mee te geven dat het wenselijk is dat een brief minimaal een week voor de raadsbehandeling naar de raad komt.

De voorzitter sluit de vergadering om 22.50 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Diepeveen

De wethouder zegt toe dat de raad eind 2021 de meerjarige investeringsprogrammering openbare ruimte toegestuurd krijgt en wordt geïnformeerd over de voortgang van de invoering van het ontwikkelend beheer. Daarna ontvangt de raad jaarlijks een rapportage over ontwikkelend beheer bij de Voorjaarsnota.

De wethouder zegt toe dat de raad in Q3 van 2021 een nieuwe verordening voor kabels en leidingen ontvangt met daarbij de samenhang voor de nog op te stellen strategie voor de ondergrond.

De wethouder zegt toe de raad voor de raadsbehandeling een brief te sturen over o.a. flexibel inrichten van openbare ruimte, noodzaak risicopost voor onvoorziene tegenvallers of incidenten, kwaliteitsniveaus, buurtschouwen, toezicht op uitvoering en controle uitgevoerd werk.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare vergadering Commissie Stad en Ruimte

Datum	14 januari 2021
Locatie	Beeldvergaderen
Verslag door	Remko Schotsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	28 januari 2021

Aanwezigen

De voorzitter, mevrouw Q. Rajkowski, de wethouder mevrouw L. van Hooijdonk en de leden, de heer B. Işik (PvdA), mevrouw S. Schilderman (D66), de heer G. te Hoonte (VVD), mevrouw T. Sturkenboom (Student&Starter), de heer E. Virginia (GroenLinks), de heer T. Schipper (SP), mevrouw J. Zwinkels (CDA), de heer R. van der Graaf (ChristenUnie) en mevrouw A. Sasbrink (PvdD).
Van de griffie is aanwezig mevrouw M. Leenders (Commissiegriffier).
Tevens aanwezig zijn ambtelijke vertegenwoordigers van gemeentelijke afdelingen.

Verslag openbare vergadering Commissie Stad en Ruimte

1. Opening..... 1
2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten .....**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
3. Raadsvoorstel Zienswijzen Ontwerp uitgangspunten begroting Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Kadernota begroting Plassenschap Loosdrecht 2022.....2
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 5

1. Opening

De voorzitter, **mevrouw Rajkowski**, opent de vergadering om 15.00 uur en heet alle deelnemers welkom. Ook de volgers van de livestream worden welkom geheten.

Mededelingen

Wethouder
De wethouder heeft geen mededelingen.

Commissieleden
De commissieleden hebben geen mededelingen.

2. Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

De commissieleden willen beide agendapunten bespreken en de agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Raadsvoorstel Zienswijzen Ontwerp uitgangspunten begroting Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Kadernota begroting Plassenschap Loosdrecht 2022

Op 23 november heeft de raad de uitgangspunten voor de begroting 2022 van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden ontvangen en op 24 november de kadernota voor de begroting 2022 van het Plassenschap Loosdrecht. De Dagelijkse Besturen van de beide recreatieschappen bieden de raden en staten de mogelijkheid aan om een zienswijze hierop in te dienen vóór 21 januari 2021. In de voorliggende conceptzienswijzen worden de gemeentelijke aandachtspunten meegegeven.

Het raadsvoorstel wordt behandeld in twee termijnen.

Eerste termijn

Mevrouw Sasbrink (PvdD) wil voor deze zienswijze twee punten meegeven. Veel beheer- en onderhoudswerkzaamheden van het Recreatieschap worden uitbesteed en bij het Plassenschap wordt een kleiner deel uitbesteed. Als de gemeente een aanbesteding uitschrijft voor groenonderhoud is daarin steeds meer ruimte voor biodiversiteit. De PvdD zou graag zien dat er in de zienswijzebrieven een opmerking wordt gemaakt over de kenmerken van aanbestedingen door het Recreatieschap, bijvoorbeeld dat hierin niet alleen de prijs maar ook de kwaliteit, en met name biodiversiteit, leidend is. Gevraagd wordt hoe de wethouder kijkt naar het opnemen van een dergelijke opmerking.
De fractie wil ook dat er gestopt wordt met het jagen en hengelen in deze gebieden. In de exploitatie gaat het Recreatieschap uit van huurinkomsten voor jachtrecht en visrecht en ook het Plassenschap gaat uit van het uitgeven van visrecht. Hengelen en jagen beperkt de vrijheid van dieren en hun recht op ongestoord kunnen leven. Het doden van dieren voor het plezier van mensen is onacceptabel. Aangenomen wordt dat de wethouder het daarover met de PvdD eens is. Jagen en hengelen strookt ook niet met de gemeentelijke Dierenwelzijnsnota waarin staat dat jacht alleen ingezet wordt bij ernstig lijden. De wethouder wordt gevraagd of zij in de zienswijzebrief kan opnemen dat Utrecht van mening is dat jagen en hengelen geen recreatieve waarde hebben en dat het ongewenst is dat het Recreatieschap zich van die inkomsten afhankelijk maakt.
Het gebruik van de terreinen neemt toe maar de inkomsten groeien niet mee. De Stichtse Groenlanden staat steeds meer horeca-activiteiten toe omdat het de inkomsten daarvan nodig heeft. Het valt de fractie op dat er bij de terreinen binnen de Utrechtse gemeentegrenzen veel activiteiten bijkomen. De balans tussen recreatie en bescherming van natuur en landschap zakt steeds schever. Gevraagd wordt of de wethouder dat ook ziet. De wethouder wordt gevraagd in het volgende overleg met het Recreatieschap hier over te spreken en de raad daar een terugkoppeling over te geven.

De heer Virginia (GroenLinks) geeft aan dat er momenteel een grote reorganisatie plaatsvindt met betrekking tot de organisatie van recreatie rondom Utrecht. Het opheffen van de bedrijfsorganisatie Recreatie Midden Nederland heeft grote gevolgen voor de medewerkers. GroenLinks wil daarom zeker weten dat er in de begroting van de schappen ruimte is voor een sociale afvloeiingsregeling voor het personeel. Gevraagd wordt of de wethouder dit kan bevestigen en als de regeling er niet is wordt gevraagd of de wethouder hier aandacht voor kan vragen.

De heer Işik (PvdA) stelt dat de Coronacrisis ervoor zorgt dat er steeds meer gebruik wordt gemaakt van de recreatiegebieden. Dat betekent dat het onderhoud duurder wordt en het behouden van een bepaalde mate van kwaliteit kost ook geld. Het college wordt gevraagd hoe de kwaliteit wordt gewaarborgd. Spreker sluit aan bij de vraag van GroenLinks voor aandacht voor het personeel. Gevraagd wordt of ervoor gezorgd kan worden dat het personeel op een goede manier wordt begeleid. Ook wordt gevraagd hoe de onderlinge solidariteit in U-16-verband blijft in het kader van het waarborgen van de kwaliteit en het betalen van de onderhouds- en beheerskosten.

De heer Schipper (SP) geeft aan dat het voor de SP belangrijk is dat de recreatieterreinen goed toegankelijk blijven voor mensen met een kleine portemonnee. Het is van belang dat dit geborgd

wordt en de fractie zal daar scherp op zijn. Spreker sluit aan bij het punt van GroenLinks over het personeel. Mens volgt werk zal niet één op één lukken en daarom is een goede afvloeiingsregeling nodig en hier dient voldoende budget voor te zijn.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) stelt dat er nog een discussie loopt over het organisatiemodel van de Recreatie- en Plassenschappen. Gevraagd wordt wanneer het afweegmoment in het college en in de raad komt over het organisatiemodel en wanneer de toegezegde brief vanuit de gemeente verwacht kan worden. De fractie is benieuwd naar de inschatting van de wethouder over het proces wat er daarna doorlopen moet worden.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat de VVD zich in principe in het raadsvoorstel kan vinden. In de stukken van de Groenlanden staat iets over de Nedereindse Plas waar in 2021 nog dingen voor gedaan zouden worden en de Hampoort waar nog een grondoverdracht zou plaatsvinden eind 2021 of later. Het lijkt de fractie dat met wat de gemeente nu weet met betrekking tot het mogelijk opheffen van Recreatie Midden-Nederland en de schappen dat het niet wenselijk is dat soort trajecten voort te zetten. De wethouder wordt meegegeven dat aan de brief toegevoegd zou kunnen worden dat alleen zaken mogen worden uitgevoerd die nog passen binnen de voorgestelde kaders die nu worden uitgewerkt.

Mevrouw Zwinkels (CDA) is blij dat de nadruk ligt op het op orde brengen van de basis. In de stukken staat dat voor de Stichtse Groenlanden dat er vertraging zou optreden bij Strijkviertel. Gevraagd wordt hoe een aantal lopende trajecten door kunnen blijven gaan om te voorkomen dat er straks een woonwijk is waarbij geen fatsoenlijk groen is gerealiseerd.
Ook blijkt uit de stukken dat de behoefte aan toezichthouders toeneemt maar dat die capaciteit zeer beperkt is. Het college wordt gevraagd hier op te reageren.

De heer Te Hoonte (VVD) licht toe dat het hem niet gaat over fysieke projecten. Als deze gepland zijn moeten deze gewoon uitgevoerd worden. Het gaat hem over bestuurlijke projecten en overdrachten van gronden.
Fysieke projecten gewoon uitvoeren, maar bestuurlijke projecten en overdracht gronden niet

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt dat een terechte aanvulling.
Ten aanzien van het Plassenschap Loosdrecht las spreker het uitgangspunt dat een verhoging van de deelnemersbijdrage vanwege de transitiekosten niet kan worden uitgesloten. In de zienswijze van het college is te lezen dat het college om een inspanningsverplichting vraagt van het Plassenschap. Gevraagd wordt hoe dit uitgangspunt gelezen moet worden en of het een vrijbrief is waar de gemeente later toch nog de rekening gepresenteerd krijgt.
Ook wordt er geschreven over een gewijzigde systematiek om de staat van het onderhoud te gaan begroten vanaf 2022. Dat deed spreker denken aan het achterstallig onderhoud in de gemeente Utrecht. Gevraagd wordt in hoeverre de gemeente scherp op moet meekijken op hoe de opgave op het onderhoud wordt bepaald.

Mevrouw Sturkenboom (Student&Starter) geeft aan dat de fractie zich kan vinden in de zienswijze. Student&Starter hecht belang aan toegankelijk en het bieden van ruimte aan horecaondernemers. De fractie kan zich vinden in de vragen die zijn gesteld over het personeel en de impact van Corona. Spreker kijkt uit naar de discussies die gaan volgen over de toekomst van de Recreatieschappen.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat er eigenlijk nu een raar gesprek wordt gevoerd in de zin van voorsorteren op begroting van 2022 bij een organisatie waarvan het doel is dat deze dan niet meer bestaat. Dit betekent dat de raad begin volgende week een raadsvoorstel krijgt waarmee de raad haar reactie kan geven op het memo met de uitgangspunten van de Recreatieschappen over de toekomst. Tot die tijd moet geprobeerd worden het werk goed te blijven doen, al is het voor de recreatiesector door Corona een rare en ingewikkelde tijd. De organisatie was al gebrekkig en stond al onder druk vanwege capaciteitsproblemen. Daarom is het traject over de toekomst ingegaan. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat de basis op orde is en daarnaast moeten niet heel veel nieuwe en grote ambities op de schouders genomen worden.
Wat het college betreft zit het sociaal plan in het transitieplan waar de PM-post voor is opgenomen waarvan het college steeds heeft opgeroepen om dat te ramen. Het is lastig dat heel exact te doen als het toekomstige model nog niet bekend is. Er is gesteld dat uitgegaan moet worden van

‘mens volgt taak’ maar het is afhankelijk van welk model gekozen wordt en welke organisaties de erfgenamen worden voor hoeveel mensen dat een oplossing is.
De toegankelijkheid van de terreinen is een onderwerp om bij het raadsvoorstel verder te bespreken.
Met betrekking tot de vraag over het borgen van de kwaliteit merkt de wethouder op dat in ieder geval de basistaken goed uitgevoerd moeten blijven worden, op het land en in de financiële huishouding.
Solidariteit is ook een onderwerp om bij het toekomstbeeld te bespreken. De zoektocht is om het licht te houden, het kost de gemeente nu te veel tijd en geld. Het streven blijft wel om zoveel mogelijk samen te blijven doen en samen lusten en lasten te delen.
De PvdD vroeg naar het meenemen van biodiversiteit in de aanbesteding. De wethouder snapt de discussie maar stelt voor met elkaar te accepteren dat de partijen in een transitiefase zitten en dit soort gesprekken mee te nemen als er een nieuwe constellatie is en dit gesprek met nieuwe partners gevoerd kan worden. Dit geldt ook voor het in het dagelijks beheer en onderhoud meenemen van de balans tussen ecologie en recreatie en jagen en hengelen.
Het is de wethouder niet duidelijk waar het beeld van de PvdD vandaan komt dat er veel exploitatie bij is gekomen. In de beleving van de wethouder zat er de laatste tijd juist niet zo een vaart in. Tijdens een eerder gesprek heeft een aantal partijen opgeroepen om te kijken waar er mogelijkheden voor exploitatie gevonden kunnen worden aan de andere kant is er in de commissie ook aandacht voor de toegankelijk voor mensen met een kleine beurs. Deze twee kunnen prima samengaan maar horeca kan wel helpen om mee te financieren.
Er is gevraagd om het dit jaar niet te zoeken in nieuwe verplichtingen maar om wel te proberen bestaande lopende verplichtingen na te komen in de uitvoering. De wethouder stelt voor hier in de reactie nog een zin aan te wijden.
Voor alles, waaronder het sociaal plan en het transitieplan geldt dat er geprobeerd wordt om erop te sturen dat dat binnen de bestaande budgetten en binnen de bestaande begroting wordt georganiseerd.
Met betrekking tot onderhoud licht de wethouder toe dat er niet een probleem van systematiek is maar achterstallig onderhoud van de onderhoudsplanning. Het lijkt alsof er niet genoeg mensen zijn om die analyse te doen en te borgen dat de planning actueel is. Hier waren zorgen over en dat moet op orde komen. Nu er besluiten genomen moeten worden over assets is het extra belangrijk te weten wat de staat is van wat wordt overgedragen naar een andere partij.
In de analyse van waar over nagedacht moet worden om tot een nieuwe constellatie te komen is gemarkeerd dat de VTH-functie een van de bouwblokken is. De wethouder verwacht niet dat er voor jaar op dat gebied nog veel georganiseerd kan worden. Voor de toekomst wordt er nagedacht over een poolsysteem en het zich verhoudt tot de boa’s die er zijn in de gemeente en de groene boa’s die terreinbeherende organisaties hebben. Er wordt dus nagedacht over hoe er efficiënter met boa’s omgegaan kan worden.

Gemiste antwoorden

Er zijn geen gemiste antwoorden

De voorzitter vraagt of er een strekt ter vervanging komt.
Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat er voor het punt van de VVD en het CDA een aanvulling komt voor de raadsbehandeling.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt of in die aanpassing ook komt te staan dat de lopende projecten en verplichtingen doorgang zullen vinden.

Wethouder Van Hooijdonk beaamt dat.

Tweede termijn

Mevrouw Sasbrink (PvdD) heeft van de wethouder gehoord dat er volgend jaar een andere organisatie komt met een eigen begroting. Tegelijkertijd wordt nu wel gevraagd om een akkoord voor deze begrotingsuitgangspunten. Gevraagd wordt waarom niet nu al een signaal gegeven kan worden over het jagen en hengelen en over de aanbestedingen zodat daar al vast over nagedacht kan worden. Als er toch een strekt ter vervanging komt zouden dit soort onderwerpen alvast meegegeven kunnen worden.

De heer Virginia (GroenLinks) stelt dat de wethouder heeft aangegeven dat sociale plannen en dergelijke binnen de huidige begroting worden gevonden. De ervaring is dat een sluitende begroting nogal een uitdaging is. Gevraagd wordt welke mogelijkheden er zijn als het niet lukt binnen de huidige begroting en of er dan een verzoek bij de gemeente komt en of daar nu al iets voor geregeld dient te worden.

Wethouder Van Hooijdonk licht toe dat de begroting van 2021 anders zal lopen dan vastgesteld door de transitiefase waarin de schappen en de RMN zitten. Wat de wethouder betreft gaat er voor het sociaal plan en andere transitiekosten geherprioriteerd worden.
Richting de PvdD geeft de wethouder aan dat aan een organisatie die aan het overleven is gevraagd wordt om de basis op orde te houden en de lopende zaken te behartigen. Het past niet bij deze fase om nieuwe zaken aan de organisatie te vragen. Binnenkort wordt gesproken over wat de raad wil meegeven aan de nieuwe organisatie. De raad zal zich hier de komende maanden nog een keer over uitspreken en het finale besluit nemen.

De voorzitter stelt vast dat er een strekt ter vervanging komt voor de raadsbehandeling op 21 januari en vraagt of er fracties zijn die dit punt al B-punt door willen geleiden naar de raad.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat als er een strekt ter vervanging komt, het een goed gebruik is dat het punt als B-punt doorgaat. Als het strekt ter vervanging goed is kan het alsnog al A-punt door gaan.

De voorzitter stelt voor om het als B-punt door te geleiden met een behandeltijd van 15 minuten.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) geeft aan nog na te denken of ze meegaat in de reactie van de wethouder en haar punt opspaart voor het volgende overleg. Als ze toch besluit om een motie of amendement in te dienen is 15 minuten voldoende.

De heer Virginia (GroenLinks) vraagt zich af of bij een motie of amendement 15 minuten voldoende is. Een half uur lijkt dan passender.

De voorzitter geeft aan dat afgesproken kan worden dat de motie wordt ingediend zonder verdere toelichting en dat daar dan een kort debat over plaats kan vinden.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) geeft aan te verwachten dat het voor de PvdD ook een A-punt en als er een motie komt zal ze alleen het dictum voorlezen. Een kwartier lijkt haar dan ook voldoende.

De voorzitter stelt een bespreektijd van 15 minuten voor voor dit B-punt dat alsnog een A-punt zou kunnen worden. De voorzitter schorst de vergadering om 15.45 uur.

Toezegging
Er zijn geen toezeggingen gedaan.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Van Hooijdonk

Wethouder Van Hooijdonk heeft geen toezeggingen gedaan.

Verslag openbare vergadering Commissie Stad & Ruimte

Datum	14 januari 2021
Locatie	Beeldvergaderen
Verslag door	Remko Schotsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	28 januari 2021

Aanwezigen

De voorzitter, Van Dun, de wethouder mevrouw L. van Hooijdonk en de leden, de heer B. Işik (PvdA), mevrouw S. Schilderman (D66), de heer M. de Pagter (VVD), de heer J. Koppelaar (Student&Starter), de heer T. Weistra (GroenLinks), de heer T. Schipper (SP), de heer C. Bos (Stadsbelang Utrecht), de heer B. van Steeg (CDA), de heer R. van der Graaf (ChristenUnie), de heer M. van Heuven (PvdD), de heer C. Bos (Stadsbelang Utrecht) en de D. heer Bosch (PVV).
Van de griffie is aanwezig de heer J. Gerrits (Commissiegriffier).
Tevens aanwezig zijn ambtelijke vertegenwoordigers van gemeentelijke afdelingen.

Verslag openbare vergadering Commissie Stad & Ruimte

4. Raadsvoorstel vrijgave uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard……..…6
LIJST VAN TOEZEGGINGEN…….24

De voorzitter, **Van Dun**, heropent de vergadering om 20.00 uur en heet alle deelnemers welkom. Ook de volgers van de livestream worden welkom geheten.

Mededelingen

Wethouder
De wethouder heeft geen mededelingen.

Commissieleden
De commissieleden hebben geen mededelingen.

4. Raadsvoorstel vrijgave uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard

Aan de westkant van de stad staat de leefbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid onder druk. De opgave is om deze wegen leefbaar en verkeersveilig te maken met behoed van een goede verkeersafwikkeling rekening houdend met de verdichting en nieuwe gebiedsontwikkeling.
Op 21 december 2017 heeft de raad ingestemd met het Integraal Programma van Eisen IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) Westelijke Stadsboulevard. Met het raadsvoorstel wordt de raad gevraagd het krediet van 30,32 miljoen euro voor de uitvoering van de Westelijke Stadsboulevard beschikbaar te stellen.

De bespreking vindt plaats in twee termijnen.

Eerste termijn

De heer Weistra (GroenLinks) geeft aan dat formeel slechts over de kredietvrijgave wordt gesproken. Aangezien het Voorlopig Ontwerp (VO) is toegevoegd aan de stukken heeft spreker behoefte toch ook in te gaan op een aantal inhoudelijke punten.
GroenLinks is blij dat het moment van realisatie nu eindelijk dichterbij komt, de huidige route is een grote asfaltbarrière, op punten een racebaan en slecht voor de leefbaarheid van de wijken erom heen. Het is dan ook niet voor niets dat het IPvE destijds met brede steun is aangenomen. Het verbouwen tot een stadsboulevard draagt bij aan het verminderen van barrièrewerking, zorgt voor meer ruimte voor fietsers en groen en met flink minder asfalt blijft de doorstroming toch op peil. De route wordt minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer maar blijft wel bruikbaar voor bestemmingsverkeer.
De verschillende verkeersprojecten zorgen ervoor dat de ruimte een stuk efficiënter gebruikt wordt en bereikbaarheid en leefbaarheid gecombineerd kunnen worden. Toch is het voor GroenLinks teleurstellend dat in West de gewenste daling van het autoverkeer uitblijft. Hoewel duidelijk wordt uitgelegd dat het model de hoeveelheid autoverkeer op het zuidelijk deel zal overschatten in de toekomst is het pijnlijk dat het lijkt alsof het in het zuidelijk deel drukker zal worden. Samengevat staat in het stuk dat de doorstroming beter wordt en de route aantrekkelijker wordt in het model en dat het in de praktijk waarschijnlijk mee zal vallen. De wethouder wordt gevraagd toe te zeggen dat met verkeersmanagement de doorstroming niet zodanig verbeterd wordt dat het een aantrekkelijke route wordt en dat het drukker wordt.
Bij het Meerjarenperspectief bereikbaarheid heeft de wethouder de Motie Maximale ambitie op leefbaarheid bij uitwerking van verkeersprojecten in Noordwest overgenomen waarin wordt opgeroepen te zoeken naar aanvullende maatregelen om het aantal autobewegingen te blijven verlagen.

De heer Bosch (PVV) vraagt of GroenLinks de doelen van het voorstel onderschrijft, zoals doorstroming, maar ook aangeeft dat het niet te gek moet worden.
zegt GroenLinks onderschrijven doelen, maar moet niet te gek worden

De heer Weistra (GroenLinks) antwoordt dat het nooit te gek moet worden. Spreker stelt dat door verkeersmanagement het asfalt efficiënter gebruikt kan worden. Als dat er toe leidt dat er veel meer auto's gaan rijden dan is dat niet goed voor de leefbaarheid.
GroenLinks realiseert zich dat het een grote uitdaging is om het autoverkeer terug te dringen in een snel groeiende stad. De wethouder wordt gevraagd of het mogelijk is om met het nieuwe mobiliteitsplan en de Parkeervisie een sterke reductie van het autoverkeer te bewerkstelligen zodat de leefbaarheid er in Utrecht West verder op vooruit gaat. Hierbij valt te denken aan investeren in alternatieve mobiliteitsvormen, het invoeren van betaald parkeren, een convenant met vrachtvervoerders en nog meer inzetten op thuiswerken.

De heer De Pagter (VVD) sluit aan op het punt op het gebied van een convenant voor het vrachtverkeer en vraagt of de wethouder hierover een toezegging wil doen.

De heer Weistra (GroenLinks) geeft aan dat het aantal parkeerplaatsen langs de route met 5 plaatsen toeneemt. Wat GroenLinks betreft wordt hiermee een verkeerde richting ingeslagen. Meer parkeerplaatsen maken het autoverkeer aantrekkelijker en meer auto's rond de Westelijke Stadsboulevard is ongewenst.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat er van GroenLinks niet meer autoverkeer mag komen en gevraagd wordt of de heer Weistra er mee bekend is dat het autoverkeer in dit plan toeneemt.

De heer Weistra (GroenLinks) is zich daar van bewust en ziet het daarom ook als een risico dat als er meer parkeerplaatsen worden toegevoegd dat bijdraagt aan de toename van het autoverkeer. Dat is niet goed voor de leefbaarheid in Utrecht West.

De heer Bosch (PVV) vraagt of GroenLinks meent dat het toevoegen van 5 parkeerplaatsen zal leiden tot heel veel meer auto's. Dit terwijl aangegeven is dat de route minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand parkeer. Gevraagd wordt wie op die parkeerplaatsen gaan parkeren. Spreker meent dat dat gewoon bewoners zijn.

De heer Weistra (GroenLinks) antwoordt niet te hebben gezegd dat er door 5 parkeerplaatsen heel veel meer auto's komen maar dat dat wat GroenLinks betreft de verkeerde richting is.

GroenLinks wil inzetten op het reduceren van autoverkeer en daar helpt het toevoegen van parkeerplaatsen niet bij.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of het is opgevallen dat in Oog in Al hat aantal parkeerplaatsen afneemt. De wethouder wordt opgeroepen daar van af te zien omdat er veel parkeerdruk is in die wijk.

De heer Weistra (GroenLinks) geeft aan dat in de Schepenbuurt parkeerplaatsen worden verplaatst van de ventweg naar de Schoenerstraat. De bewoners hebben de fractie gemaild met zorgen over het schrappen van het groen en dat dat de leefbaarheid in hun wijk aantast. Wat GroenLinks betreft kan deze toevoeging in de Schoenerstraat geschrapt worden. gevraagd wordt of de wethouder bereid is deze wens uit de buurt ter harte te nemen en richting het Definitief Ontwerp (DO) te onderzoeken of dat geen problemen oplevert. Misschien kan het niet toevoegen of zelfs schrappen van parkeerplaatsen een kostenbesparing opleveren.
De Westelijke Stadsboulevard zorgt voor een flinke toevoeging van bomen en groen en daar is GroenLinks erg blij mee. Dat is goed voor de leefbaarheid en helpt ook bij de klimaatadaptatie. Gevraagd wordt of klimaatadaptatie meegenomen is in het plan en tot welke keuzes dat geleid heeft. In het stuk staat dat er qua groen gekozen wordt voor ‘gewoon kort gras’. Dat is het minst gewenst met betrekking tot de biodiversiteit. Er is juist in Utrecht afgesproken dat dit zo min mogelijk toegepast zou worden. De fractie pleit om er via maaibeleid voor te zorgen dat er een biodiverser groen ontstaat.

De heer De Pagter (VVD) stelt dat het de fractie opgevallen is dat er voor veel dezelfde soorten bomen wordt gekozen. Gevraagd wordt of GroenLinks net als de VVD bang is dat er een snelweg voor bomenziektes gaat ontstaan.

De heer Weistra (GroenLinks) antwoordt dat zijn woordvoerder groen juist wel enthousiast was omdat er ook wordt gesproken dat er in de zijwegen een andere soort bomen komt. De zorg lijkt evenwel terecht en de wethouder wordt om een reactie gevraagd.

De heer Van Heuven (PvdD) geeft aan in de stukken te hebben gezien dat er diverse bomen worden aangeplant om te voorkomen dat er bomenziektes ontstaan.

De heer Weistra (GroenLinks) meent dat er voor een deel van de route dezelfde bomen worden gebruikt en voor een deel ook expliciet rekening gehouden is met het overspringen van ziektes. Er wordt met het Fris Alternatief gewacht tot de Majellaknoop herontwikkeld wordt. Dat is begrijpelijk maar de wethouder wordt wel aangemoedigd om hier zo snel mogelijk vaart mee te maken.
De versoberingen houden in dat op twee plekken de ventweg niet als fietspad wordt ingericht. Besparen houdt in dat er keuzes moeten worden gemaakt en de fractie kan hier op zich mee leven. Gezien de groei van het fietsverkeer is wel de verwachting dat dit op termijn toch nodig blijken. Gevraagd wordt of deze projecten terugkomen op het MPB als wensenlijst.

De heer De Pagter (VVD) stelt dat het deze avond gaat over een besteding van 30 miljoen euro. Binnen 3 jaar moet de weg tussen het 24 Oktoberplein en de Marnixbrug ingericht worden tot een stadsboulevard, naar voorbeeld van ’t Goylaan. De fractie vraagt zich af of het project dat bedrag wel waard is gevraagd wordt op welke punten nog een verbetering van het ontwerp nodig is en of het project wel nu moet worden uitgevoerd. De VVD is van mening dat niet het volledige stuk moet worden uitgevoerd en wil delen van het traject aanpakken. Er zou begonnen moeten worden bij de St. Josephlaan en de Majellaknoop. Voor het hele projecten moet eerst de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) weer op de rit komen omdat er dan een alternatief is voor auto- en vrachtverkeer van oost naar west om de stad. De VVD zal dan ook tegen het voorstel stemmen.
Het lijkt erop dat bij de informatiebijeenkomst aan de bewoners niet goed duidelijk is gemaakt dat de raad nog een laatste beslissing over de project gaat nemen. Bij een bijeenkomst voor bewoners van Oog in Al vroegen bewoners of de raad nog gaat beslissen over de Westelijke Stadsboulevard.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat de VVD een deel van het project niet wil uitvoeren in verband met de NRU. De luchtkwaliteit en het verkeer is echter een groot probleem en vraagt waarom de VVD niet alles in een keer wil uitvoeren.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat in de stukken staat dat het autoverkeer toeneemt en de luchtkwaliteit niet verbetert. Daarom is nu niet nodig om het hele project te doen.
Spreker vervolgt en geeft aan dat bij de bijeenkomst werd gezegd dat de raad alleen nog maar het geld hoeft goed te keuren en niet meer gaat spreken over het ontwerp. Dat vond de VVD erg opmerkelijk. Blijkbaar heeft het college niets geleerd van BIEB++ uit 2014. Het was beter geweest als bij de bijeenkomst was gezegd dat de raad nog gaat spreken over de Westelijke Stadsboulevard, zonder mitsen en maren. Bewoners hadden dan de weg naar de raad kunnen vinden en zou er om aanpassingen gevraagd kunnen worden. gevraagd wordt of de wethouder het daar mee eens is.
De VVD is blij dat er eindelijk werk wordt gemaakt van dynamisch verkeersmanagement. Zo kan ervoor worden gezorgd dat verkeer gewenste routes neemt. Hopelijk kan ervoor gezorgd worden dat meer verkeer de route vanaf de Majellaknoop direct naar de A2 gaat nemen, de NOUW2-route. De fractie is teleurgesteld dat het college heeft aangegeven dat er geen informatieborden komen op de Westelijke Stadsboulevard met geschatte tijden naar knooppunt Oude Rijn vanaf de Majellaknoop. De wethouder zegt dat dat ingewikkeld is maar dat vindt spreker weinig ambitieus. De gemeente moet haar best doen om ervoor te zorgen dat er goede en betrouwbare informatie komt op de weg. Het argument over autonavigatie wat de wethouder aandroeg slaat de plank mis. Automobilisten die dagelijks op en neer rijden naar hun werk gebruiken geen navigatie maar ziet wel dat bord. De wethouder wordt dringend verzocht toe te zeggen dat zijn alsnog informatieborden over de route via NOUW2 op de weg te plaatsen.
Het doel van door middel van moet volgens de VVD altijd zijn dat verkeer de gewenste routes neemt en niet dat files van de ene naar de andere wijk worden verplaatst. Het gevoel leeft dat dat toch dreigt te gebeuren bij de doseer- en bufferlocatie in Leidsche Rijn. Daar komt een bufferlocatie op de Vleutensebaan waar mensen langs wonen en een bufferlocatie bij de Gele Brug waar nog woningen gebouwd gaan worden. Gevraagd wordt of de wethouder het ermee eens is dat bewoners niet de dupe mogen worden van het bufferen. In Overvecht kiest de wethouder er vanwege die reden voor dat het bufferen niet doorgaat. Gevraagd wordt of de wethouder bereid is het bufferen in Leidsche Rijn te laten vervallen. Als dat niet het geval is wordt ze gevraagd nog voor de raadsbehandeling inzichtelijk te maken wat het wegvallen van de bufferlocaties zou beteken zodat de raad daar een gedegen besluit over kan nemen. De wethouder wordt gevraagd te bevestigen dat doserend bufferen alleen plaatsvindt op het moment dat de Westelijke Stadsboulevard het verkeer niet aan dreigt te kunnen, waarschijnlijk alleen tijdens de spitsuren.
Er is ervaring opgedaan met het voorrangsplein op ’t Goylaan. Daar moest na een paar jaar ruim een miljoen euro worden uitgegeven om het kruispunt alsnog veilig te maken en de VVD wil voorkomen dat Utrechters weer de portemonnee moeten trekken voor het aanpassen van deze pleinen op de Marnixlaan. Het is bekend dat het college de ervaring van 't Goylaan zelf heeft meegenomen naar het ontwerp van deze kruisingen maar de wethouder wordt toch verzocht om nog voor de kredietvrijgave een second opinion te laten uitvoeren door een extern bureau.

De heer Van Steeg (CDA) geeft aan dat de heer Van Waveren tijdens het eerste debat over de Westelijke Stadsboulevard een motie ingediend om geleerde lessen van het verkeersplein op 't Goylaan mee te nemen. De VVD heeft daar toen tegen gestemd.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt toen niet in de raad te hebben gezeten en zal dat moeten navragen. Het standpunt is op dit moment dat dat op dit moment wel gedaan moet worden.

Mevrouw Schilderman (D66) begrijpt de wens van de VVD om te kijken of de verkeerspleinen op de juiste manier zijn ingericht. De VVD wil wachten met de kredietvrijgave tot dat moment en gevraagd wordt waarom dat belangrijk is en of de VVD bereid is om eventuele vertraging daar in toe te staan. Een second opinion zou ook gebruikt kunnen worden in een verdere doorontwikkeling.

De heer De Pagter (VVD) kan zich voorstellen dat een second opinion tot extra kosten kan leiden en de wethouder wordt gevraagd toe te lichten welke impact een second opinion zou kunnen hebben. Als dit voor de uitvoering betekent dat er vertraging ontstaat is het voorstelbaar dat er richting het DO de second opinion wordt uitgevoerd en niet per se voor de kredietvrijgave. De VVD vraagt om dit wel voor de kredietvrijgave te doen omdat de raad dan nog een go no go-moment heeft. Als dat niet mogelijk is kan gesproken worden over de periode daarna.

De heer Bosch (PVV) sluit aan bij de vraag van de VVD omdat de PVV ook zorgen heeft over de pleinen.

De heer Schipper (SP) geeft aan dat de VVD niet wil dat de bewoners van Utrecht later nog een keer de portemonnee moeten trekken en vraagt hoe deugdelijk de VVD de raming van het project als geheel vindt.

De heer De Pagter (VVD) vindt dat een goede vraag en is benieuwd of alles voor dit bedrag kan. Er is vrees dat er later extra uitgaven goedgekeurd moeten worden. Dat is bij andere projecten ook gebeurd, zoals bij de NRU. De VVD wil in elk geval voorkomen dat er extra uitgaven komen omdat de verkeerspleinen niet goed zijn aangelegd.

De heer Weistra (GroenLinks) heeft de SP en de VVD gehoord over dat het wel weer duurder zal worden en gevraagd wordt of zij dit feitelijk kunnen onderbouwen. De vergelijking met de NRU gaat niet omdat dat dat een project betreft dat veel verder in de toekomst lag en met veel andere uitdagingen.

De heer Schipper (SP) antwoordt dat hij in zijn eigen bijdrage zal terugkomen op de financiële haalbaarheid.

De heer De Pagter (VVD) meent dat de wethouder zal kunnen beamen dat de kosten bij allerlei projecten in het hele land toenemen.

De heer Weistra (GroenLinks) geeft aan dat in het voorliggende plan rekening is gehouden met prijsbijstellingen. Concrete punten waarvan gedacht wordt dat het niet goed zal gaan kunnen in de commissie besproken worden maar het is niet gepast om op deze manier een sfeer neer te zetten.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat er altijd zorgen zijn over financiële haalbaarheid en dat dat ook altijd zal blijven. Gevraagd wordt of GroenLinks een project kan noemen dat wel binnen de spelregels is gebleven.
Aan GroenLinks, zorgen zijn er altijd, kunt u project noemen dat binnen de afgesproken spelregels gebleven is

De heer Weistra (GroenLinks) verwijst naar het meerjarenperspectief waar heel veel projecten in staan die met een positief resultaat zijn afgesloten en waarbij het geld is herbestemd.

De heer De Pagter (VVD) stelt dat er gesuggereerd wordt dat hij een beeld creëert. Dat is niet het geval. Het is een groot project en er zijn zorgen dat het duurder wordt. Dit is gebaseerd op eerdere ervaringen en wat er nu in het land met projecten gebeurt.
De VVD is benaderd door bewoners van de Cartesiusweg om het autoparkeren helemaal op de ventweg te doen, zoals nu al het geval is, en het niet te verplaatsen naar de hoofdweg. De wethouder wordt gevraagd of zij bereid is deze wens te honoreren.
Met betrekking tot de Majellaknoop merkt spreker op dat er sinds het IPvE een aantal zaken is veranderd in het ontwerp, met name voor de bussen voor Lombok en Leidsche Rijn. De VVD vraagt zich af of de Majellaknoop het meest optimaal wordt ingericht. Zo blijven alle vier de fietspaden op de kruising Spinozaweg/Vleutenseweg bestaan. Het is voorstelbaar dat niet alle fietspaden hoeven te blijven bestaan. Gevraagd wordt of de wethouder bereid is om ook voor de drie kruisingen bij de Majellaknoop een second opinion uit te laten voeren en in het bijzonder naar de fietspaden en de ligging van de busbaan.
In Oog in Al wordt de kruising bij de Everard Meijsterlaan flink aangepakt. De VVD is benaderd door bewoners van het westelijke deel van de weg. Zij vragen zich af of het mogelijk gemaakt kan worden dat automobilisten direct rechts af de Haydnlaan op kunnen rijden. Deze auto's kruisen niet met het fietsverkeer en gevraagd wordt of de wethouder dit wil onderzoeken.
Spreker roept zijn collega's en de wethouder op eerlijk te zijn over het plan, er duidelijk over te communiceren en niet net te doen alsof de Westelijke Stadsboulevard een groen walhalla of een rustige weg wordt en dat de luchtkwaliteit enorm gaat verbeteren. Het wordt drukker op de weg, ook met deze herinrichting.

De heer Işik (PvdA) spreekt zijn waardering uit naar het Fris Alternatief en anderen die veel geïnvesteerd hebben om er iets van te maken. Er ligt nu een voorstel waar de raad 30 miljoen aan moet toekennen om het project te kunnen uitvoeren. De fractie is blij dat het amendement Fris Alternatief wordt uitgevoerd. Er kan nu geld uitgegeven worden om het gebied beter in te richten. De fractie is blij dat het de bedoeling is dat het verkeer daar gaat afnemen en dat de Thomas à Kempisweg naar het park wordt ingericht. Gevraagd wordt hoe het college ervoor gaat zorgen dat er een goede aansluiting komt tussen de Thomas à Kempisweg en het Majellapark. Gevraagd wordt of het college bereid is toe te zeggen dat alle bewonersgroepen op een volwaardige manier bij de uitvoering betrokken worden.
Dergelijke grote infrastructuurprojecten moeten ervoor zorgen dat de luchtkwaliteit verbetert, dat de doorstroming toeneemt en dat er extra groen wordt toegevoegd zodat de leefbaarheid verbetert. Het college heeft als uitgangspunt dat er mogelijk een aantal rijstroken wordt verminderd. De doelstellingen die daaraan gekoppeld zijn kan op de steun van de PvdA rekenen. De fractie vraagt zich wel af of deze doelstellingen behaald kunnen worden. Gevraagd wordt of het college voldoende lessen heeft geleerd van de 't Goylaan. Bij de Monicabrug is een knijp geweest en het verkeer staat daar nog steeds vast. Gevraagd wordt of de gemeente in staat is om ervoor te zorgen dat de geformuleerde doelstellingen gehaald kunnen worden.
De fractie heeft eerder aangegeven dat het het verkeer in het westelijke stadsdeel graag snel uit de wijk wil hebben. De fractie wil graag dat de ontsluiting bij de A2 richting Den Haag moet worden onderzocht. Gevraagd wordt of het college bereid is om dat te doen. Zolang deze ontsluiting er niet is zal het verkeer in het westelijke stadsdeel vast staan. De huidige situatie is met betrekking tot Co2 en de luchtkwaliteit erg zorgelijk.
Bij het station Zuilen is er, gelijk rechtsaf, een fietspad en de fractie wil hier een extra functie aan toekennen om de Vlampijpstraat snel te kunnen bereiken. Het voordeel daarvan is dat er minder rondgereden wordt. Het college wordt om een reactie gevraagd. De fractie overweegt een motie over dit punt.
Spreker sluit aan bij GroenLinks over het versnellen van het Thomas à Kempisplantsoen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan dat de Vlampijpstraat ook een uitrit van de brandweer is.

De heer Işik (PvdA) is daar van op de hoogte en vindt het de moeite waard om over dit idee met de brandweer te spreken. Het voordeel van het voorstel is dat bestemmingsverkeer sneller op de locatie komt en dat er minder Co-2 wordt uitgestoten.
Met betrekking tot Gebied 5 merkt spreker op dat er recent is gesproken over sluipverkeer bij de Halve Maan. Gevraagd wordt welke bijdrage de Westelijke Stadsboulevard levert om het sluipverkeer daar te verminderen.
Gevraagd wordt of het college in het kader van klimaatadaptatie bereid is om ervoor te zorgen dat alle parkeerplaatsen waterdoorlatend worden ingericht. De fractie overweegt een motie over dit punt.
Gevraagd wordt of het college alle bushaltes op het traject toegankelijk zijn voor rolstoelen. De fractie overweegt een motie over dit punt.
Het is gebruikelijk dat het college twee keer per jaar de stand van zaken met betrekking tot een project aan de raad communiceert. Gezien de omvang van dit project zou de PvdA willen dat er een extra rapportage wordt aangeleverd aan de raad en de wethouder wordt gevraagd dit toe te zeggen.
Er is te weinig gezegd over het monitoren van het project. Het college wordt gevraagd toe te zeggen zorgvuldig te zullen monitoren en de raad tijdig te informeren over consequenties en risico's.
De PvdA maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van het gebied tijdens de uitvoering. Gevraagd wordt wat het college hier over kan zeggen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) meent dat het goed is dat er nu wordt gesproken over het VO van de Westelijke Stadsboulevard. Er wordt al jaren gewacht op verbeteringen in dit deel van de stad, in Noordwest hebben projecten lang stil gelegen. De leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn al jaren punten van aandacht. Het VO heeft veel aandacht voor betere oversteekbaarheid, voetgangers en de inzet om de weg voor langzaam verkeer aantrekkelijker en veiliger te maken. Zo wordt de groei van automobiliteit voorkomen en worden andere vormen van mobiliteit aantrekkelijker gemaakt.

De fractie maakt een compliment voor de wijze waarop het college heeft geprobeerd het ontwerp te versoberen zonder de doelstellingen uit het oog te verliezen. Het project is op deze manier uitvoerbaar geworden en kan snel aan de slag gegaan worden. gevraagd wordt tot wanneer het gedeelte rond de Majellaknoop wordt uitgesteld, wanner de plannen rondom de gebiedsontwikkeling verwacht kunnen worden en hoe het zit met de bewoners die nu vaak met tijdelijke contracten zitten omdat onduidelijk is wanneer de schop in de grond gaat.
Spreker sluit aan bij de vraag van de VVD over het parkeren op de ventweg aan de Cartesiusweg. Mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement zijn belangrijke pijlers van dit plan. In de brief van de wethouder wordt gesproken over flexwerken in buurthuizen. Juist in deze Coronatijd is dat een interessant idee als thuiswerken soms ingewikkeld is. Gevraagd wordt welke mogelijkheden de wethouder ziet om dit verder uit te breiden over de stad en hoe dit experiment loopt/ De fractie wil breder kijken naar welke plekken in de stad er mogelijkheden er zijn voor flexwerken. Zo wordt ervoor gezorgd dat mensen ook na Corona dichter bij huis kunnen blijven werken. De wethouder wordt gevraagd of zij bereid is dit op te nemen in de aanpak en de raad hierover te informeren.
Het is goed om de toezegging te zien dat er geen verkeer gebufferd gaat worden op de Einsteindreef. Het drukke verkeer gaat op momenten wel verdeeld worden. Ook staat er in het ontwerp dat er actief gestuurd gaat worden. gevraagd wordt of er nu wel of niet dynamisch verkeersmanagement wordt toegepast op de Einsteindreef, wat er dan met actief sturen wordt bedoeld en waar een buffer dan neerslaat.
Gevraagd wordt of de wethouder mogelijkheden ziet om mobiliteitsmanagement specifiek in te zetten rondom de werkzaamheden. De werkzaamheden kunnen een natuurlijk moment zijn dat weggebruikers een ander mobiliteitsgedrag gaan vertonen. Het zou mooi zijn dit gedrag ook na de werkzaamheden te kunnen behouden. Gevraagd wordt welke mogelijkheden de wethouder ziet om hier tijdens de werkzaamheden op te sturen. Ook wordt gevraagd welke mogelijkheden de wethouder ziet om mobiliteitsmanagement ook in te zetten bij andere projecten als belangrijke pijler.
In motie 269 is opgeroepen de Marnixlaan verkeersveiliger te maken door het aanleggen van bochten en knikjes die snelheidsverlagend kunnen werken. Op deze manier moet de Marnixlaan gemakkelijker er veiliger te zijn voor voetgangers en fietsers. De fractie deelt met het college dat fysieke en optische versmalling ook effect zal hebben maar vraagt zich af of dit voldoende is. Het risico is groot dat in de nachtelijke uren de Marnixlaan alsnog zal veranderen in een racebaan. Gevraagd wordt of de wethouder bereid is de twee voorrangspleinen zo in te richten dat de snelheid substantieel verlaagd zal moeten worden. Daarnaast wordt de wethouder gevraagd te onderzoeken welke effecten het aanhouden van de verkeerslichten op de kruising Marnixlaan/Amsterdamsestraatweg in de nachtelijke uren hierop kan hebben.
De twee voorrangspleinen worden ingericht met doseerlichten en daarnaast wordt gewerkt met een dynamisch verkeersmanagementssysteem. De wethouder wordt gevraagd of zij bereid is te onderzoeken of deze doseerlichten, wellicht in combinatie met het dynamisch verkeersmanagement ook ingezet kunnen worden op het moment dat de snelheid op de Marnixlaan omhoog gaat.
Er zijn steeds meer mogelijkheden om verkeerslichten te koppelen aan snelheden. Zo kan gezorgd worden dat de doseer- of verkeerslichten aanspringen op het moment dat er te hard gereden wordt om zo de snelheid omlaag te brengen. Gevraagd wordt of de wethouder bereid is deze mogelijkheid te onderzoeken en de raad hierover te informeren.

De heer Bosch (PVV) heeft er begrip voor dat de ChristenUnie het slechte gedrag wil afstraffen. Een auto die achter de auto die te hard rijdt komt dan echter ook in de stop te staan.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt dat het college wordt opgeroepen om naar andere manieren te zoeken om bepaalde snelheden te stimuleren.

De heer De Pagter (VVD) meent dat het goed is dat de ChristenUnie een punt maakt van verkeersveiligheid. De VVD maakt zich ook zorgen over de verkeersveiligheid op dit traject, zeker in de nachtelijke uren. Gevraagd wordt of de ChristenUnie het met de VVD eens is dat er ook ingezet moet worden op handhaving.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) antwoordt dat de fractie probeert te zoeken naar andere mogelijkheden. In motie 269 is de wethouder ook opgeroepen om het in het ontwerp te zoeken.

Handhaven is een manier die kan helpen maar er moet ook op andere plekken gehandhaafd worden.

Mevrouw Schilderman (D66) merkt op dat de afgelopen tijd is gebleken dat handhaving op asociaal autogedrag voor boa's lastig is. Gevraagd wordt of de VVD het met D66 eens is dat er gekeken moet worden dat de politie moet prioriteren zodat de politie hierop kan handhaven.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat de gemeenteraad niet gaat over de politie-inzet. Handhaving door boa's heeft de raad wel in de hand. Er moet dan ook op zoek worden gegaan naar de beste manier om de boa's zo uit te rusten om dat type verkeer ook te kunnen handhaven.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan blij te zijn dat de aanpak van de route nu weer dichterbij komt. De hoop is dat er wordt gekomen tot meer uniforme autowegen zodat het herkenbaarder wordt en er minder gehandhaafd hoeft te worden op asociaal gedrag omdat het logisch is wat de bedoeling is.
Een van de doelstellingen is beter kunnen fietsen. De wethouder wordt gevraagd aan te geven of fietsen nu op alle plaatsen voldoende verbetert. Er wordt op een aantal plekken voor gekozen de ventwegen niet opnieuw in te richten waar vanwege de financiële krapte begrip voor is. D66 vindt het wel belangrijk dat er voldoende plek is voor alle fietsers zodat wellicht op termijn de wegen alsnog omgezet kunnen worden. Er wordt uitgegaan van 3,5 meter brede fietspaden en de wethouder wordt gevraagd of dat overal gehaald wordt.
Vanuit financieel en praktisch oogpunt wordt er nu niet gestart met het Fris Alternatief. De fractie sluit aan bij de woorden die zijn gezegd over hoe belangrijk het Fris Alternatief is en hoe belangrijk het is om de bewoners daarbij te betrekken. De fractie sluit ook aan bij de opmerking van de PvdA over de aansluiting bij het park.
Het park wordt nu niet in het geheel meegenomen. De wethouder wordt gevraagd waar de kosten voor dat park zullen moeten landen en hoe de aansluiting op de fietswegen wordt gezien. Als er twee brede fietsstroken door een heel dun park lopen blijft er wellicht weinig park over. De wethouder wordt gevraagd aan te geven dat er met de aansluiting op de weg rekening is gehouden met het daadwerkelijk gebruiken van het gebied als een park.
Ook D66 vindt het een tegenvaller en niet heel ambitieus dat de wethouder niet aan de slag gaat met bebording in relatie tot de NOUW2. De wethouder wordt opgeroepen om dat anders te doen. Dit omdat het een belangrijke route is en opgevallen is dat de route niet gebruikt wordt omdat mensen er onvoldoende bekend mee zijn en niet omdat het een onconcurrerende route is.
Met betrekking tot de Marnixlaan ziet de fractie een belangrijke herinrichting met meer ruimte voor verkeerspleinen. Spreker kan zich de vraag van de VVD om een second opinion voorstellen. Dit houdt niet in dat de kredietvrijgave niet door zou mogen gaan. De wethouder wordt opgeroepen de second opinion uit te voeren binnen het bestaande budget. Veel van de verbeteringen die uit de ervaringen met de 't Goylaan zijn voortgekomen komen terug, zoals het verder uitrekken van de kruispunten. Toch lijkt een second opinion zinvol.
De ChristenUnie sprak al over het beperkte aantal knikjes op de Marnixlaan. De wethouder wordt gevraagd op welke wijze ze denkt dat ze ervan verzekerd is dat er alsnog niet hard doorgereden gaat worden. De suggestie van de ChristenUnie om te kijken naar of dynamisch verkeersmanagement hier een rol kan spelen is prima.
D66 heeft ook een oproep gekregen van de bewoners van de Cartesiusweg met betrekking tot het parkeren. Spreker deelt de opinie van GroenLinks in deze niet omdat zij de parkeerplaatsen liever aan de doorgaande weg ziet en de in de wijk zou willen schrappen zodat er bijvoorbeeld voor de deur gespeeld kan worden. Als er zowel langs de weg als op de ventweg parkeerplaatsen komen ziet D66 de mogelijkheid om in de woonstraten parkeerplaatsen weg te halen zodat een eventuele verkeersaanzuigende werking niet voor zal komen.

De heer Weistra (GroenLinks) geeft aan net als D66 parkeerplaatsen in de woonstraat te willen schrappen. Waar het GroenLinks om gaat is dat in het totale plangebied parkeerplaatsen toegevoegd worden en daar ziet de fractie een risico in.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan dat als er 5 parkeerplaatsen bijgekomen onderzocht zou kunnen worden waar deze plaatsen op een andere plek geschrapt zouden kunnen worden. Het is voorstelbaar dat de parkeerplaatsen op deze weg behouden worden, juist ook om de snelheid te verminderen.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of D66 het met de VVD eens is dat de buurt betrokken zou moeten worden bij waar die parkeerplaatsen dan zouden moeten verdwijnen.

Mevrouw Schilderman (D66) antwoordt dat haar dat een mooie manier van doen lijkt. Er wordt ook gevraagd naar meer ruimte voor groen, om te spelen en om de fiets te parkeren. De hoop is dat de wethouder dat wil toezeggen.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of D66 het dan ook accepteert dat bewoners aangeven dat ze geen parkeerplaatsen willen laten verdwijnen.

Mevrouw Schilderman (D66) antwoordt dat aan het aantal parkeerplaatsen ligt. Het is belangrijk dat alle ambities gerealiseerd kunnen worden. Er zijn veel regels over het weghalen van parkeerplaatsen en weinig over het toevoegen van extra fietsparkeerplaatsen. Spreker meent dat het huidige instrumentarium nog niet geschikt is om hier een balans in te vinden.

De heer De Pagter (VVD) stelt dat D66 de parkeerplaatsen toch weghaalt als de bewoners dat niet willen.

Mevrouw Schilderman (D66) antwoordt dat de heer De Pagter dan niet goed geluisterd heeft. Ze vervolgt en geeft aan dat er al eerder is gesproken over het betrekken van inwoners bij het inrichten van hun straat. Dit zou daar een mooi moment voor kunnen zijn aangezien parkeren niet de enige behoefte van inwoners is.
Met betrekking tot hinderplanning merkt spreker op dat het belangrijk is dat mensen nog steeds verschillende locaties moeten kunnen bereiken en dat fietsers tijdens werkzaamheden door kunnen blijven fietsen. De wethouder wordt gevraagd dit te bevestigen en gevraagd wordt of de wethouder bereid is de raad te informeren over hinderplanning en de bereikbaarheid van het gebied.

De heer Schipper (SP) memoreert dat de raad december 2007 voor het FO en het IPvE heeft gestemd. De fractie van de SP was destijds niet enthousiast. Spreker heeft zich nu sterker verdiept in de diverse maatregelen dan destijds en dat stemt hem niet per se vrolijk. Spreker komt tot de conclusie dat het veel gedoe is voor veel geld, met maar zeer beperkt effect. Er komt meer verkeer tussen de spitsen en hopelijk minder verkeer tijdens de spitsen. In Oog in Al komt meer verkeer per etmaal. De verwachtingen van het dynamisch verkeersmanagement lijken hoog gespannen, bij 't Goylaan is te zien dat de situatie suboptimaal is met lange wachttijden voor fietsers en overstekende voetgangers. Daar is verbetering mogelijk en daarom wil de fractie de verwachtingen voor de Westelijke Stadsboulevard wat temperen. Een aantal verkeersmaatregelen bevalt de SP niet. Een daarvan is het vele kerende verkeer bij de st. Josephlaan, de Cartesiusweg en Oog in Al. Vooral het keren bij de St. Josephlaan bij de Geraniumstraat lijkt moeizaam omdat de situatie onoverzichtelijk is. De fractie stelt een doorsteek van de buurtjes voor.
Het wegvallen van linksaf kunnen slaan bij de Cartesiusweg en Oog in Al is opmerkelijk. Dit vooral bij de Cartesiusweg omdat daar een hele woonwijk wordt gebouwd. Kerend autoverkeer is niet veilig.
De SP wil het parkeren op de ventweg bij de Cartesiusweg behouden zoals het is.
Er is een versobering door het niet uitvoeren van het Fris Alternatief. Dat verbaast de fractie omdat de woningbouwplannen al uit 2001 stammen. 12 jaar geleden is een sloopbesluit genomen en gevraagd wordt waar op wordt gewacht. De kosten voor de herinrichting aldaar komen dus later en zitten nu alleen niet in de planning. Het hele plan zal dus duurder worden dan wat nu vrijgegeven wordt, een deel van de kosten komt alleen later.

De heer Weistra (GroenLinks) merkt op dat bij de Majellaknoop een deel van de kosten vervallen omdat als er nu gewerkt zou worden, er geluidsbeperkende maatregelen genomen zouden moeten worden. Als er later wordt gebouwd komen deze kosten dus niet terug.

De heer Schipper (SP) geeft aan verbaasd te zijn over pagina 84 waar gesproken wordt over geluidsonderzoek. Gevraagd wordt waarom dat gedaan zou moeten worden als er toch gesloopt wordt. Daarnaast zal de Thomas à Kempisweg alsnog heringericht moeten worden. Omdat het verkeer daar toeneemt zal ook bij de nieuwe woningen iets aan geluidsreductie gedaan moeten worden.

De fractie is niet optimistisch over de financiële haalbaarheid. Zo wordt er gesproken over hergebruik van onderlagen en funderingen van wegen maar niet duidelijk is of er zicht is op de kwaliteit daarvan.
De planning is optimistisch. Gevraagd wordt hoe hard die planning is en wat het effect is van vertraging op de begroting.
Naast de besluitvorming over dit gebied loopt de Nota Beheer openbare ruimte. Dar wordt de nadruk gelegd op een integrale benadering bij de aanpak van openbare ruimte en andere projecten. Dat wordt in het voorstel niet teruggezien en gevraagd wordt of de wethouder een aantal voorbeelden kan geven waaruit blijkt dat de samenhang er wel is.
Op bladzijde 68 staat voor de bussen wordt uitgegaan van de dienstregeling van eind 2019. Dat is opmerkelijk wetende dat er meer gebruik gemaakt moet worden van het OV en dat er een autoluwe wijk wordt gebouwd in de Cartesiusdriehoek. De wethouder wordt gevraagd hier op te reageren. Gevraagd wordt waarom er niet meer OV in de modellen is meegenomen.

De heer Bosch (PVV) merkt op dat lijn 16 wordt genoemd terwijl deze wordt opgeheven.

De heer Schipper (SP) geeft aan dat op pagina 57 met stelligheid wordt gesproken over herinrichting van de NRU. Het idee achter de Westelijke Stadsboulevard is dat het verkeer meer over de ring blijft rijden en wat de SP betreft is de NRU nog verre toekomst.
Er is bij de fractie hooguit zeer beperkt enthousiasme over het plan voor de Westelijke Stadsboulevard en er is grote onzekerheid over de financiën op langere termijn.

De heer Van Steeg (CDA) geeft aan dat het project een hoge symbolische waarde heeft. Het idee dat er in het gebied het nodige moet gebeuren wordt breed gedeeld op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid. Dit project is echter zo groot dat de CDA op onderdelen zorgen heeft. Gevraagd wordt of het niet beter zou zijn om het project in delen op te splitsen zoals de VVD ook al voorstelde.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt of het CDA meent dat door fasering het project goedkoper kan.

De heer Van Steeg (CDA) geeft aan niet gezegd te hebben dat het goedkoper zou worden maar dat de fractie een aantal vragen en zorgen heeft. Zo zou er gekeken kunnen worden naar de zaken waar de partijen het wel over eens zijn zoals het Fris Alternatief.

Mevrouw Schilderman (D66) merkt op dat iedereen een snelle uitvoering van het Fris Alternatief wenselijk vindt. Ze meent dat spreker niet voorstelt om de bestaande huizen te isoleren om vervolgens te starten en vervolgens een herontwikkeling te doen en vraagt of dat juist is.

De heer Van Steeg (CDA) beaamt dat.
De heer Van Waveren heeft een motie ingediend om de geleerde lessen van 't Goylaan mee te nemen. Op 't Goylaan bleek dat nog het nodige moest gebeuren en geïnvesteerd moest worden om de stadsboulevard verder te ontwikkelen. Het verkeersplein op 't Goylaan heeft een nieuwe impuls gekregen. Door Corona is niet duidelijk wat het effect daar van is. De wethouder wordt gevraagd of het niet beter is te wachten met de verkeerspleinen en de situatie bij 't Goylaan eerst goed te analyseren. Ook met betrekking tot de verkeersveiligheid worden op 't Goylaan de nodige risico's gelopen en gevraagd wordt wat op dat gebied bij de Westelijke Stadsboulevard is geleerd. Er zijn bij 't Goylaan problemen met de hulpdiensten. Ook in dit plan staat dat hulpdiensten als de nood hoog is via de fietspaden moeten gaan. Dat lijkt gevaarlijk en onwenselijk en de wethouder wordt gevraagd hoe zij dat ziet.
Het CDA vindt het belangrijk dat bewoners goed worden gehoord. De fractie sluit aan bij de opmerkingen over de Cartesiusweg en de keerpunten bij Oog in Al en de inrichting van de wijken. Gevraagd wordt in hoeverre deze plannen in goed overleg met de bewoners zijn gemaakt.
Er wordt veel geïnvesteerd met dit plan maar mobiliteit en doorstroming verbeteren niet veel. De geluidshinder neemt niet significant af en de luchtkwaliteit wordt niet significant beter. Er kan dus afgevraagd worden of het de investering waard is.

De heer Weistra (GroenLinks) verwijst naar de opmerking van de heer Van de Steeg dat er weinig verbetering is op een aantal punten al verbetert de leefbaarheid wel. Gevraagd wordt welke alternatieven het CDA heeft om het autoverkeer terug te dringen en de luchtkwaliteit te verbeteren.

De heer Van Steeg (CDA) antwoordt dat dit plan nu voorligt en dat hij daar kritisch op is.

De heer Weistra (GroenLinks) meent dat het het CDA zou sieren dan met een alternatief te komen. Met dit plan komen verbeteringen op het gebied van barrièrewerking, groen en doorstroming en GroenLinks meent dan ook dat het een goede investering is.

De heer Van Steeg (CDA) antwoordt dat er een aantal goede punten in het plan zitten maar dat de fractie met betrekking tot de keerpunten en de rotonde problemen voorziet en vraagt zich daarom af of alles in een keer uitgevoerd moet worden en of het de investering waard is. De fractie sluit aan bij de VVD op het gebied van bufferen en bij de ChristenUnie over het verkeer vanuit Overvecht richting de Marnixlaan.

De heer Van Heuven (PvdD) ziet in het VO prima ambities voor minder asfalt en meer groen en kan die lijn steunen. Er komen 402 nieuwe bomen bij, dat is een mooi aantal. Gevraagd wordt of de wethouder kan toezeggen dat de te planten bomen volwassen en waar mogelijk biologisch zijn en dat de boomsoorten geselecteerd worden op een maximale bijdrage aan de biodiversiteit. Er komt weliswaar minder asfalt maar er blijven veel auto's rondrijden en voor een betere lucht en minder Co-2 zijn er grotere bomen nodig.
Een pijnpunt is dat een groot deel van circa 50 bomen die gekapt gaan worden, 45 stuks, staan op of rond de Majellaknoop. Dit wordt een groot asfaltknooppunt maar ook hier komen wenselijke en bestaande ecologische routes samen die onderdeel uitmaken van de groenstructuur. De Majellaknoop is dus ook een ecologisch kruispunt. De aanwezige bomen zijn nodig en verdienen het om gespaard te worden. Wellicht kan toekomstig asfalt net iets anders aangelegd worden om de ecologisch meest waardevolle bomen te sparen. De wethouder wordt gevraagd toe te zeggen om bij de Majellaknoop per boom of per deellocatie te beargumenteren waarom het niet te combineren is met het toekomstige asfalt en om met een ecoloog naar de combinatie van herinrichting van straten en het ecologisch kruispunt te kijken en uit te zoeken welke bomen echt onmisbaar zijn.
Een ander pijnpunt is de versoberingen vanwege onvoldoende budget. Zo loopt ook het Fris Alternatief vertraging op. Het college kiest voor veel plannen tegelijk door de hele gemeente maar door te weinig geld worden ze minden goed uitgevoerd dan aangekondigd. De PvdD stelt voor om het traject aan te leggen als bedoeld, zonder versoberingen en om budget uit andere infrastructurele projecten te onttrekken. De fractie denkt hierbij aan de NRU waar de kosten zodanig oplopen dat die weg een draak van beton wordt. De wethouder wordt gevraagd toe te zeggen geld uit andere projecten te vinden, zoals de NRU, om de Westelijke Stadsboulevard optimaal aan te leggen.
Bij de NRU zal de PvdD terugkomen op de ingenomen positie van het college dat het aantal autobewegingen door meer thuiswerken en andere redenen gaat afnemen.
Rond de stadsboulevard komt veel groen in de vorm van gras, bollen en beplanting en het college wordt gevraagd te kiezen voor biologische inheemse flora die zorgen voor een stevige impuls voor de biodiversiteit. Onderhoudsvriendelijkheid moet dan ook geen leidend criterium zijn bij het vergroenen van de Westelijke Stadsboulevard.
De intentie dat verlichting vanuit duurzaamheid niet vervangen wordt, wordt onderschreven. Echter, het college wordt wel opgeroepen om de verlichting die naar boven straalt wel te vervangen omdat dit een bron van lichtvervuiling is en het nachtgedrag van vleermuizen verstoort. Bestaande verlichting die onvoldoende duurzaam is kan ook vervangen worden.
De PvdD ziet het belang van klimaatadaptatie en ziet dan ook graag concrete punten zoals zoveel mogelijk waterdoorlatende verharding en stukjes snippergroen op plekken die nu grijs zijn.
De fractie vindt het jammer dat het aantal parkeerplaatsen in het gebied gelijk wordt gehouden. De autodruk in de stad zal met de Westelijke Stadsboulevard niet afnemen. Daar zijn meer autowerende maatregelen nodig zoals minder straatplekken en het invoeren van betaald parkeren.

De heer Bosch (PVV) heeft gehoord dat de VVD niet met het voorstel instemt. Voor de PVV lijkt het net alsof André van Schie er nog bij is. In het onderwerp is de stem van de VVD te zien, Het is net iets minder erg dan de plannen van het huidige college.
Het college geeft aan dat doorstroming een van de doelen van de Westelijke Stadsboulevard is, maar gelooft daar schijnbaar zelf niet in. Gevraagd wordt waarom hulpdiensten gebruik moeten maken van fietspaden en of dat het directe gevolg is van het te snel maken van belangrijke verkeersaders in de stad en hoe veilig dat is voor fietsers.

De PVV is geen voorstander van de omweg die het verkeer moet maken bij de Thomas à Kempisweg en verwacht daar opstropend verkeer onder andere uit de richting van Leidsche Rijn. Dat was onlangs al te zien toen de Thomas à Kempisweg enkele dagen afgesloten was. Leefbaarheid is niet alleen een parkje, flanerende hipsters of bootcampende raadsleden. Een goede doorstroming is ook leefbaarheid.
Ook het parkeren in deelgebieden 1 en 3 heeft een verkeerde werking voor de doorstroming en de verkeersveiligheid als wel de leefbaarheid. Bewoners moeten verder lopen en soms 3 keer oversteken om bij hun woning te komen. Dat is niet veilig en niet leefbaar. Gevraagd wordt waar bijvoorbeeld een verhuiswagen moet gaan staan als bewoners aan de ventweg gaan verhuizen.
De PVV wil conform de wensen van de bewoners het parkeren aan de ventweg van de Cartesiusweg behouden. De fractie stelt voor om deze ook in gebieden 1 en 3 te behouden en desnoods om te vormen naar een fietsstraat met auto's te gast. Deze ventwegen zijn echt van de bewoners en zullen minimaal door auto's worden gebruikt. De wethouder wordt gevraagd te reageren. De fractie meent dat dit de leefbaarheid, doorstroming en veiligheid ten goede zou komen. De wethouder erkent dat deze zaken onder druk staan en geeft aan dat de Westelijke Stadsboulevard daar voor nodig is. In een groeiende stad is het raar te beweren dat smallere wegen leidt tot betere doorstroming.
Het college stelt dat veel mensen gaan kiezen voor een andere vorm van vervoer dan de auto en gaat er, zonder enige onderbouwing, van uit dat er 275 autoritten minder plaats gaan vinden in de avondspits. Gevraagd wordt of de wethouder het met de PVV eens is dat dit cijfer uit de lucht gegrepen is.
De NRU speelt een belangrijke rol bij het slagen van de Westelijke Stadsboulevard en zorgt ervoor dat er onvoldoende alternatieven zijn voor het verkeer. De PVV zal het voorstel vanwege deze punten niet kunnen steunen.

De heer Işik (PvdA) meent dat de PVV alles slecht vindt en vraagt wat er volgens de PVV beter zou moeten.

De heer Bosch (PVV) antwoordt dat niet alles slecht is. Er zitten ook mooie punten in het plan zoals de plekken waar twee keer twee rijbanen blijven.

De heer Koppelaar (Student&Starter) merkt op dat het erop lijkt dat Student&Starter het eens is met de VVD op het gebied van mobiliteit. De fractie staat nog wat in dubio met betrekking tot het voorstel. Student&Starter staat wel achter de ambities van de Westelijke Stadsboulevard maar een deel van het geld waar nu over gesproken wordt had de fractie liever geïnvesteerd in de aanpak van de NRU. Bij de behandeling van het MPR 2020 stemde de fractie ook voor een amendement van het CDA en de VVD om een deel van dit budget eerst te gebruiken om de NRU aan te pakken en delen van de Westelijke Stadsboulevard. Dat amendement heeft het niet gehaald.
De fractie vindt het lastig om het voorstel van de bewoners met betrekking tot de Cartesiusweg goed op waarde te schatten. De wethouder wordt gevraagd waarom de parkeerplaatsen van de ventweg naar de rijbaan moeten.
Een zorgpunt is de Majellaknoop. Student&Starter is bang voor een kip of ei-situatie gaat ontstaan omdat zowel de aanpassing van de Westelijke Stadsboulevard en de eventuele bouw van nieuwe woningen met elkaar samenhangen. De fractie vindt het heel belangrijk dat daar zo veel mogelijk vaart gemaakt gaat worden.
De fractie kan zich vinden in het VO maar blijft zitten met het liever willen investeren in de NRU omdat als de buitenring wordt aangepakt er een alternatief ontstaat voor de binnenring.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt waar de zorg met betrekking tot de Majellaknoop zit. Iedereen wil snel aan de slag, dat het park er komt en dat de woningen worden opgeknapt. Dan zal de voorgestelde volgorde aangehouden moeten worden.

De heer Koppelaar (Student&Starter) geeft aan dat gesteld is dat met betrekking tot woningbouw is gezegd dat dat afhangt van wat er gaat gebeuren met de Westelijke Stadsboulevard. Als het voorstel wordt aangenomen dient er daarna nog een traject doorlopen worden voordat duidelijk is wat er bij de Majellaknoop ontwikkeld gaat worden. Aan de andere kant wordt er gezegd dat er dan nog niet begonnen kan worden met de Westelijke Stadsboulevard. De fractie heeft de motie van GroenLinks hierover ook gesteund.
De fractie twijfelt nog of het voor of tegen het voorstel gaat stemmen.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) geeft aan dat de uitkomst van de onderzoeken is dat er meer verkeer komt voor Oog in Al. Daar is Stadsbelang Utrecht niet voor. Om de bereikbaarheid te verbeteren zal er meer moeten worden gedaan dan het nemen van fysieke maatregelen als het knijpen van wegen en dynamisch verkeersmanagement. Er moet dan bijvoorbeeld gekozen worden voor het creëren van andere voorkeursroutes door verkeersstromen om te leiden en door te compartimenteren. Vanaf de St. Josephlaan is het niet mogelijk linksaf de Amsterdamsestraatweg op te gaan. Dat zorgt er voor dat dat deel van de Amsterdamsestraatweg rustiger wordt en is een voorbeeld van het omleiden van verkeersstromen. De fractie begrijpt niet dat dergelijke afslagverboden niet vaker worden toegepast. Zo kan verkeer vanaf de Amsterdamsestraatweg ook een afslagverbod de St. Josephlaan op krijgen. Auto's gaan dan rechtsaf de Marnixlaan op en is de kans groot dat de verkeersdrukte zal afnemen op de St. Josephlaan, Cartesiusweg, Spinozalaan, Thomas à Kempisweg richting Oog in Al en de A2.
Dit principe kan ook toegepast worden op de verkeerspleinen Royaards van den Hamkade en Laan van Chartroise. Afslagverboden kunnen tijdelijk of permanent zijn om de voorkeursroute om te buigen. Zo wordt druk richting da A2 verlaagd, het verkeer richting de Norbruislaan wordt gespreid en richting de NRU. De druk op de Westelijke Stadsboulevard kan hierdoor flink afnemen.
Er moet alles aan gedaan worden om minder druk op de Westelijke Stadsboulevard te realiseren. Daarom moet het college openstaan voor afslagverboden en de effecten hiervan zouden onderzocht moeten worden. De wethouder wordt gevraagd dit toe te zeggen.
De fractie sluit aan bij de financiële zorgen zoals geuit door de VVD en de SP en bij de oproep om het Fris Alternatief zo snel mogelijk uit te voeren.

De heer Bosch (PVV) vraagt waar Stadsbelang Utrecht de Westelijke Stadsboulevard wil knippen.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) antwoordt dat afslagverboden er toe kunnen leiden dat het verkeer richting de NRU rijdt en het is de wens dat mensen niet door wijken naar wijken rijden maar zo snel mogelijk van de rondweg gebruik maken.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat partijen hebben gevraagd of de doelstellingen worden gehaald. Vanaf het begin af aan is gezegd dat de Westelijke Stadsboulevard niet alleen over verkeer gaat maar ook over verbetering in de stad, meer groen, meer klimaatadaptatie en een vriendelijker omgeving. Het project heeft altijd drie poten gehad. Herinrichting is het meest zichtbare deel, maar ook verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. De laatste geeft de tools in handen om meer te gaan sturen. Uit onderzoeken onder omwonenden blijkt dat er nog veel potentie zit in het mobiliteitsmanagement. Het verkeer wordt niet weggetoverd, dat is ook nooit gezegd. Wel is gezegd dat met minder asfalt en meer kwaliteit toch het verkeer verwerkt kan worden. Deze lijn wordt dan ook voortgezet.
GroenLinks vroeg naar de inzet van verkeersmanagement als blijkt dat het aantal auto's stijgt. Er wordt gestuurd op de kwaliteit van de leefomgeving, de tools zijn beschikbaar en de gemeente wil ook meer sturen dan nu is het verkeersmodel verondersteld is. Bij 't Goylaan is het volle pond van de tools nog niet gebruikt voor de kwaliteit.
Over hoe het aantal auto's teruggedrongen kan worden, wordt gesproken bij de behandeling van het nieuwe mobiliteitsplan. In dat plan is een beeld gegeven van in hoeverre nu knoppen zijn opengedraaid.
De PVV stelde dat het cijfer over de vermindering van het aantal autoritten ongefundeerd was. Dat is niet het geval, er is veel gerekend, er komt geen cijfer uit de lucht vallen.

De heer Weistra (GroenLinks) dankt de wethouder voor de beantwoording en de reflectie op het mobiliteitsplan. De fracties die kritisch zijn op het plan zeggen dat er te weinig autoverkeer af gaat om iets te doen voor de leefbaarheid. Spreker proeft een brede urgentie in de raad om op leefbaarheid in te zetten en moedigt de wethouder aan om daar ook bij het mobiliteitsplan vol voor te gaan.
Wethouder Van Hooijdonk memoreert dat het in Utrecht al een tijd lukt om het autoverkeer niet te laten groeien in een groeiende stad. Ook richting de toekomst is dat wat het college voorspelt. In het gebied komen er veel bewoners bij met de Spoorzone en de Cartesiusdriehoek.

Een aantal partijen heeft gesproken over het dynamische bord om mensen naar de NOUW2 te leiden. Het is ingewikkeld, heeft wellicht niet alleen maar positieve effecten en is ook niet gratis. Er is in de raad wel veel enthousiasme voor en de wethouder wil deze vraag nog een keer mee terugnemen en van alle kanten bekijken om de raad daarover vervolgens terug te rapporteren.

De heer Weistra (GroenLinks) heeft er begrip voor dat een dynamisch bord ingewikkeld is en merkt op dat een bord met uitleg welke route tijdens de spits meestal sneller is zou ook een oplossing zou kunnen zijn.

Wethouder Van Hooijdonk dankt voor deze aanmoediging, dat maakt het eenvoudiger. In Q1 zal ze terugkomen bij de raad met informatie over de mogelijkheden om een (dynamisch) bord te plaatsen om verkeer naar de NOUW2 te leiden.

De heer De Pagter (VVD) roept de wethouder eerst te onderzoeken of een dynamisch bord te kijken en daarna pas naar het alternatief van GroenLinks te kijken.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat er vragen zijn gesteld over Leidsche Rijn en Overvecht in relatie tot verkeersmanagement. Er wordt niet gebufferd in Overvecht en wel in Leidsche Rijn. Dat laatste is nodig voor de Majellaknoop en het college denkt dat dit verantwoord kan. In Overvecht wordt verkeersmanagement ingezet door te spreiden in plaats van te bufferen.

Het streven van het college is om het aantal parkeerplaatsen gelijk te houden. Dat is soms ingewikkeld. In Oog in Al zijn een aantal plekken vervallen in verband met de verkeersveiligheid en het college wil daar aan vast houden. Het college ziet daar geen ruimte om de drie vervallen plekken elders in te passen.

GroenLinks en D66 hebben een goed punt met betrekking tot de parkeren in de Schoenerstraat. Hier wordt nog over gesproken met bewoners in de Schepenbuurt en in de buurt van Cartesius. Door de mogelijke invoer van betaald parkeren zou de behoefte af kunnen nemen. Als blijkt dat het zonder deze plekken kan is dat een win winsituatie.

GroenLinks vroeg naar de toename van de parkeerplaatsen. Het college wil streven naar stabilisatie. Waar kwaliteit kan worden bereikt door niet met een plus meer op nul te eindigen dan lijkt dat beter. De lijn van D66 om liever parkeerplaatsen aan de weg te organiseren dan in de wijk wordt gevolgd.

Er kwamen veel reacties op de ventweg langs de Cartesiusweg en de keuze om parkeren aan de hoofdweg te organiseren. De reden is dat de berm dan helemaal groen uitgevoerd kan worden. Het college verwacht dat het veiliger is voor fietsers in verband met openslaande portieren en inparkeren aan de hoofdbaan kan een snelheidsverlagend effect hebben. Hier wordt nog met bewoners over gesproken.

De heer Işik (PvdA) vraagt welke onveiligheid het college tot nu toe heeft meegemaakt aan de ventweg.

Wethouder Van Hooijdonk herhaalt het gevaar van de openslaande deuren. Parkeren aan de hoofdbaan gebeurt ook in Oog in Al en daar zijn geen klachten over.

De heer De Pagter (VVD) geeft aan dat de situatie toch niet verandert omdat het geen fietsstraat wordt. Dat zou reden kunnen zijn om af te spreken met bewoners dat het blijft zoals het is.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt meer argumenten te hebben genoemd. Voor het college valt de afweging anders uit en het gesprek gaat hier nog over gevoerd worden.

De heer Van Steeg (CDA) stelt dat de wethouder in gesprek gaat met de bewoners maar ze houdt wel vast aan de plannen. Gevraagd wordt wat dat gesprek dan betekent.

Wethouder Van Hooijdonk licht toe dat de plannen wegend, de afweging zo uitvalt als die nu is. Mochten er onverwacht zwaarder wegende argumenten komen die nu nog niet bekend zijn zou dat kunnen veranderen.

De wethouder weet niet of het in het MPB komt om van deze weg een fietsstraat te maken maar het blijft wel op het verlanglijstje van het college staan.
fiets

Richting D66 merkt de wethouder op dat zij van mening is dat de fietsvriendelijkheid verbetert. De ventweg is een van de weinige plekken waar de wensen niet helemaal vervuld maar op alle andere punten worden bijvoorbeeld de kruispunten en de verhardingen beter. Zo ook de dwarsverbindingen.

De wethouder is bereid om met betrekking tot de verkeerspleinen een second opinion te doen maar wil daarin de voorgestelde lijn van D66 volgen. De raad wordt hierover geïnformeerd en tussen het VO en het DO zal gezorgd worden dat dit goed extern getoetst is. Het college heeft dit intern al onderzocht maar begrijpt de wens om hier met vreemde ogen naar te laten kijken.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) geeft aan ook gevraagd te hebben of de pleinen dan voldoende snelheidsremmend zijn en stelt voor die vraag ook in de second opinion mee te nemen.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat deze vraag ook meegenomen kan worden.

Op de vraag over het benutten van de doseerlichten benutten in de nacht zal de wethouder terugkomen.
De PvdA en het CDA vroegen naar de reflectie op de verkeerspleinen en ook naar de tweezijdige fietspaden en het college heeft echt geprobeerd lessen te trekken uit de ervaringen bij 't Goylaan.

De SP stelde vragen over keren. Keren wordt vaker onmogelijk gemaakt door de middenberm door te trekken. Er kan ook een keerverbod worden ingevoerd. Waar het college het keren wel wil toestaan is er ook de verwachting dat dat veilig kan.

De heer Schipper (SP) merkt op dat hij parkeren op de st. Josephlaan bij de Geraniumstraat niet veilig vanwege de buiging in de weg en gevraagd wordt of de wethouder hier naar wil kijken.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat zij hier naar zal kijken en in de verzamelbrief op zal terugkomen.

De VVD vroeg ook naar een second opinion ten behoeve van de Majellaknoop. Er is al veel over deze plek nagedacht en er zijn 12 varianten met subvarianten ontwikkeld. Het college durft te zeggen dat hier voldoende naar is gekeken.

Er waren vragen over het Thomas à Kempisplantsoen. De behoefte om de vaart erin te houden wordt breed gedragen. De wethouder heeft begrepen dat dit gedeeld wordt door de partners die in deze aan zet zijn. De planning is nu dat er in 2023 gebouwd kan gaan worden. Het is een separaat ruimtelijk traject met eigen participatie waarbij de bewoners goed worden meegenomen.
Vanuit het project Westelijke Stadsboulevard wordt het gebied leeg opgeleverd. Vanuit dat lege vlak dat wordt toegevoegd aan de gebiedsontwikkeling en de financiële dekking komt dan ook vanuit die gebiedsontwikkeling.
D66 sprak over een park maar het college heeft altijd de verwachtingen gemanaged. Het is nog niet duidelijk of dat ruimtelijk en financieel mogelijk is.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de wethouder bereid is om mee te geven dat de gemeente een groene invulling voor zich ziet en dat als blijkt dat dit niet uit de gebiedsontwikkeling kan, er in de begroting naar middelen wordt gezocht. Ook kan worden meegegeven dat er niet twee fietspaden in dat gebied moeten worden voorzien.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt nu niet met geld te kunnen strooien wat er nog niet is en op plannen te reageren die er nog niet zijn. De raad wordt hier vanuit de gebiedsontwikkeling over geïnformeerd.

Mevrouw Schilderman (D66) merkt op dat de wethouder wel kan toezeggen dat de inzet groen is en als dat niet mogelijk blijkt, zij terugkomt bij de raad.

Wethouder Van Hooijdonk licht toe dat de basishouding ‘Groen tenzij’ is. De inzet om het zo groen mogelijk te maken is duidelijk. De wethouder is wel voorzichtig met wat er hier nu beloofd kan worden. Er zal in het gebied iets met geluidsisolatie gedaan moeten worden evenals met geurcontouren. Het college zet zich wel in voor zo veel mogelijk groen.

De PvdA vroeg naar een verbinding tussen het Majellapark en het Thomas à Kempisplantsoen. Dat is een goede vraag om mee te nemen in de verdere gebiedsontwikkeling.
De PvdA vroeg ook naar het sluipverkeer. De gemeente is nog in overleg met mensen uit Oog in Al en Halve Maan over circulatiemaatregelen en dat is bedoeld om sluipverkeer te voorkomen. Bewoners hebben zelf ook ideeën aangedragen die getoetst worden bij de buurtgenoten.

De VVD vroeg naar rechtsaf slaan van de Everard Meysterlaan naar de Haydnlaan. Het college ziet dit als niet inpasbaar doordat het grote fietsstromen betreft. In de modellen van de gemeente bleek dat niet te kunnen.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat bewoners nu juist de fietsstroom kruisen. Door rechtsaf te kunnen hoeft dat niet meer.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan hier in de brief op te zullen terugkomen.

Met betrekking tot klimaatadaptatie en groen geeft de wethouder aan te vermoeden dat er gekozen is voor gazon in verband met de zichtlijnen. Ook hier zal zij op terugkomen.
Met betrekking tot bomen is het idee om te kiezen voor diversiteit met bijvoorbeeld in de middenberm andere bomen dan in de buitenste berm. En in zijstraten andere bomen dan in de hoofdstraat. Tegelijkertijd is het idee ook de kiezen voor soortgelijke bomen waarvan verschillende varianten in een ras kunnen bestaan.
Richting de PvdD zegt de wethouder ja tegen biologische en inheemse bomen. Volwassen bomen is een rekbaar begrip. In ieder geval is het plan om te kiezen voor een grotere orde bomen.

Waterdoorlatende verhardingen zijn ingecalculeerd.
Er is op het niveau van individuele bomen gekeken bij de Majellaknoop. Het college zal met een rapportage hierover komen.

De heer Weistra (GroenLinks) geeft aan het woord klimaatadaptatie niet te hebben kunnen vinden in het plan. Spreker heeft de indruk dat er op dit gebied wel keuzes gemaakt zijn en hoopt dat er bij het DO ook rekening mee gehouden wordt.

Wethouder Van Hooijdonk verwijst naar de vraag van de SP over samenhangende keuzes en werk met werk maken. Nu al is meegenomen de afkoppeling van het riool. Er wordt met Eneco overlegd over afstemming met betrekking tot het vervangen van een warmteleiding en met betrekking tot klimaatadaptatie wordt er erg veel verharding weggehaald.

Het vrachtverkeer is nog steeds binnen het convenant maar het college zal weer naar de cijfers kijken.

Alle haltes die in het gebied worden meegenomen in de herinrichting zullen toegankelijk zijn volgens de normen.

De dienstregeling uit 2019 is gebruikt omdat de regeling van 2030 nog niet bekend is.

In uiterste nood kunnen hulpdiensten altijd gebruik maken van het fietspad. De stad wordt niet ingericht op hulpdiensten maar er wordt wel mogelijk gemaakt dat zij in geval van nood van A naar B kunnen.

Buurtwerkplekken is een ingewikkeld concept in Coronatijd is. De wethouder kan nu nog niet zeker of het concept werkt. Mobiliteitsmanagement is een serieus onderdeel van de Westelijke Stadsboulevard dus daar zal ook meer programma op georganiseerd worden.

Stadsbelang Utrecht pleitte voor afslagverboden. De studie Noordwest is gedaan waarbij is gekeken naar knips en afslagverboden en het college heeft daar de conclusie uit getrokken die bij de raad bekend is.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) geeft aan dat het niet over segmenteren maar over compartimenteren had. Hij doelde niet op het Thomas à Kempisplantsoen maar op de mensen die vanuit de Royaards Van der Hamkade komen en die vanuit de Amsterdamsestraatweg komen die graag snel naar de A2 willen. Door een linksafverbod te realiseren kun je deze automobilisten een andere voorkeursroute laten kiezen.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat er in een aantal rondes dit soort modellen is bekeken voor Noordwest Utrecht. Duidelijk is dat er altijd waterbedeffecten zijn en de gemeente is uitgekomen op een knip op de Catharijnesingel en een afslagverbod bij de Kaatstraat.

De PvdA vroeg naar een extra ontsluiting en de Vlampijpstraat. Het college denkt dat dat laatste auto's het gebied intrekt waar dat niet wenselijk wordt geacht. Het gebied moet ook nog verder ontwikkeld worden. Een ongeregelde kruising daar is ook moeilijk veilig te maken. Met betrekking tot de extra ontsluiting hebben veel mensen het idee dat het verkeer dan veel sneller de stad uitgaat maar vergeten dat het verkeer er dan ook sneller in gaat. Het college meent dat het een aantrekkend effect heeft en dat is ongewenst.

Voor het functioneren van de Westelijke Stadsboulevard is de NRU niet randvoorwaardelijk. De NRU is een vraagstuk op zich, maar de Westelijke Stadsboulevard kan afzonderlijk worden beschouwd.

Het college wacht betere tijden af en als de grootste lockdown is opgeheven wordt er onderzoek gedaan naar de herkomst- en bestemmingenrelaties om te kijken wat mensen aangeboden moet worden tijdens de werkzaamheden. Er wordt niet alleen gedacht aan omleidingen maar ook andersoortige alternatieven en prikkels om bijvoorbeeld meer thuis te werken of op andere tijden te reizen.
Dat fietsen mogelijk blijft tijdens de werkzaamheden is een van de prioriteiten.

Het college verwacht dat het richting de zomer meer helderheid heeft over het DO en de uitvoeringsstrategie.

Het CDA vroeg naar het opsplitsen van het project. In de uitvoering gebeurt dat natuurlijk wel maar de hele besluitvorming, financiering en contractering wordt wel in zijn geheel gedaan. Dat is ook een vorm van efficiency en kostenbesparing.

De VVD vroeg naar de participatiebijeenkomst. De wethouder heeft meegekregen dat het VO werd bedoeld en dat de raad over het krediet moet besluiten is duidelijk. De wethouder weet niet of dat duidelijk genoeg is gezegd, maar zo was het wel bedoeld.

Het lijkt de wethouder een goed idee om de raad meet voortgangsinformatie te verstrekken. Dat betekent dat de raad twee keer per jaar op de hoogte wordt gebracht over het project.
In de monitoringsrapportage wordt elk jaar gerapporteerd over de effecten van projecten. Dat is ook een goede plek om te rapporteren wanneer de Westelijke Stadsboulevard er is.

SP vroeg of er goed genoeg naar de funderingen is gekeken. Over de ramingen zijn second opinions gedaan. Er is gezocht naar versoberingen en de juiste financiële inzichten. Het college is niet over één nacht ijs gegaan en heeft goed naar de financiële kant gekeken. Zo is er ruimte gemaakt voor prijsstijgingen, zijn er risicoreserveringen gekomen en toen is er ook naar de onderlagen gekeken.

De PvdD vroeg naar het onttrekken van geld om de minder sobere variant uit te voeren. Dit heeft het college niet voorgesteld en de raad heeft dit niet bedacht bij de MPB en dit kan nu niet meer veranderd worden. Het college wil snel aan de slag, de gemeente is nu ook vergevorderd maar er zijn in de hele stad opgaven en daarom lijkt het niet wijs geld uit andere projecten te halen.

Gemiste antwoorden

De heer Işik (PvdA) vraagt naar het onderzoek naar ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een ontsluiting van de A2 richting Den Haag.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan deze vraag te hebben beantwoord door te zeggen dat dit voor het geen wenselijke route. De verwachting dat het vooral een extra ingang voor autoverkeer wordt en dat is geen wenselijk model.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat het hem gaat om het verkeer van binnen naar buiten.

Wethouder Van Hooijdonk stelt dat het dan eenrichtingsverkeer zou zijn. Het college vindt het onverstandig extra infrastructuur aan te leggen, dat is bovendien ook prijzig. Daarnaast moeten er doorsnijdingen maken wat de ruimtelijke kwaliteit niet ten goede komt. Wat het college betreft is dat geen verstandige weg.

De heer Schipper (SP) vraagt naar het wegvallen van het linksaf slaan bij de Cartesiusweg, het geluidsonderzoek bij de woningen bij het Thomas à Kempisplantsoen en hoe hard de planning nog is.

De heer Van Heuven (PvdD) mist antwoord op zijn vragen over verlichting en beplanting met een impuls voor de biodiversiteit.

De heer De Pagter (VVD) vraagt naar het inzichtelijk maken van het wegvallen van bufferen bij Leidsche Rijn en naar een bevestiging dat doseren en bufferen alleen plaatsvindt wanneer de Westelijke Stadsboulevard het verkeer niet aankan.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt naar de 2 fietspaden in het Thomas à Kempisplantsoen.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt of de wethouder mobiliteitsmanagement ook op andere projecten in de stad wil inzetten.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt geen reden te zien waarom de planning niet realistisch is. Het geluidsonderzoek is wel in beeld gebracht maar er ook uitgeknipt.
Met betrekking tot het linksaf slaan is bij de Cartesiusdriehoek een verkeersmodel gemaakt voor de gebiedsontwikkeling; de ene kant erin en de andere kant eruit. Bij de Leidseweg is het linksaf slaan bewust verdwenen. Er zijn nu veel mensen die spookrijdend van links komen. Het college wil dit natuurlijke gedrag faciliteren omdat de verwachting is dat het dan veiliger wordt. Omdat het een grote fietsstroom is wil het college de oversteek veiliger maken, onder andere door mensen maar een rijstrook te laten oversteken met een goed middenberm zodat het in twee stappen kan. De fietsstromen worden dus net op een andere manier geplaatst waardoor het veiliger wordt. Dan kun je alleen nog maar mogelijk maken dat auto's vanaf het 24 Oktoberplein de Leidseweg in kunnen.
Op de verlichting zal de wethouder terugkomen.
Met betrekking tot de beplanting geeft de wethouder aan te zullen proberen er iets moois van te maken waarbij naar inheemse planten en biodiversiteit wordt gekeken.
Wellicht zal er in de verzamelbrief nog iets opgenomen worden over het bufferen bij Leidsche Rijn. Een belangrijke reden om te bufferen zal zijn dat het verkeer het niet meer aankan. De raad en het college moeten nog samen spreken hoe met mobiliteitsmanagement om te gaan. Het middel mobiliteitsmanagement wordt ingezet om de doelen te bereiken en de doelen zijn niet alleen gericht op doorstroming maar ook bijvoorbeeld op leefbaarheid. De wethouder kan daarom niet toezeggen dat mobiliteitsmanagement alleen voor doorstroming en het voorkomen van opstroping gebruikt zal worden. Er ligt echter nu nog geen kader waarin dat gezegd wordt.
Bij de gebiedsontwikkeling van het Thomas à Kempisplantsoen zal naar de fietsverbindingen gekeken worden. Er is daar veel fietsverkeer en het is voor fietsers prettig om aan beide zijden over te kunnen steken. Het stuk moet nog ontworpen worden maar in algemene zin is het niet verstandig een overbodig fietspad aan te leggen. Dit moet onderdeel van de ontwerpopgave worden.
Er is een programma voor mobiliteitsmanagement. De gemeente leert hier steeds meer over en het wordt ook op andere plekken in de stad ingezet.

Tweede termijn

De heer De Pagter (VVD) komt met moties op het gebied van de ventweg bij de Cartesiusweg en over de Majellaknoop. Ook zal nog een en ander uitgezocht worden met betrekking tot het bufferen bij Leidsche Rijn.

De heer Işik (PvdA) overweegt een motie over de aansluiting op de A2.

De heer Schipper (SP) wacht de brief af over de keerpunten, denkt na over een amendement over het linksaf slaan op de Cartesiusweg richting de Cartesiusdriehoek en doet mee met de VVD als het gaat om het parkeren op de ventweg bij de Cartesiusweg.

De heer Weistra (GroenLinks) is tevreden met de beantwoording en meent dat de behandeling kort kan.

De heer Bos (Stadsbelang Utrecht) is niet blij met de beantwoording met betrekking tot de compartimentering. Spreker wil een initiatief leggen ten aanzien van afslagverboden.

De heer Bosch (PVV) kijkt graag mee met de motie van de VVD over de ventweg bij de Cartesiusweg en overweegt zelf een motie te aken over de ventweg bij de Marnixlaan.

Mevrouw Schilderman (D66) is blij met de second opinion voor de Marnixlaan. Spreker kijkt uit naar het stuk over de bebording en overweegt hier een voorstel op. Er zal nog worden nagedacht over de invulling met de twee fietspaden in het Thomas à Kempisplantsoen.
Gevraagd wordt of de VVD het parkeren op de Cartesiusweg ziet als en en of in plaats van.

De heer De Pagter (VVD) antwoordt dat hij in plaats van bedoeld en stelt voor om hier richting de raadsbehandeling contact over te houden.

De heer Van Steeg (CDA) is blij met de second opinion voor de verkeerspleinen maar is minder tevreden over de antwoorden met betrekking tot de geleerde lessen van 't Goylaan en de hulpdiensten. Spreker kijkt graag met de VVD mee naar de motie over de Cartesiusweg.

De heer Van Heuven (PvdD) hoopt dat de rapportage over de bomen bij de Majellaknoop komt voor de raadsbehandeling. Mogelijk komt de PvdD met een voorstel hierover.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) neemt het inzetten van mobiliteitsmanagement tijdens de werkzaamheden en bij andere projecten en de verkeersveiligheid mee terug naar de fractie.

Wethouder Van Hooijdonk meent dat parkeren op de ventweg en op de hoofdweg van de Cartesiusweg suboptimaal is, dan is het bovendien twee keer minder groen.
De bomenrapportage kan met de raad gedeeld worden, de rapportage ligt klaar.

De heer Weistra (GroenLinks) stelt dat het beslispunt gaat over het vrijgeven van het budget. Spreker ziet geen aanleiding daar iets in te veranderen. Inhoudelijke punten kunnen nog bij de DO worden besproken.

De voorzitter concludeert dat het punt als B-punt door gaat naar de raad met een behandeltijd van 60 minuten.

Toezegging

De voorzitter dankt een ieder en sluit de vergadering om 23.00 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Van Hooijdonk

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad in Q1 een verzamelbrief ontvangt met daarin informatie over:

- resultaten van het 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 snelheidsbeperkingen;
- 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.

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(2/681) 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	Merwedekanaalzone	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(3/681) 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	Merwedekanaalzone	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(4/681) 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)	Openbare ruimte	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(5/681) 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.	Openbare ruimte	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(6/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	08-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(21/681) 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.	Wonen	04-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(22/681) 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.	Handhaving Openbare Ruimte	02-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(24/681) 20/M459	Raad 17-12-20	Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021	Economische Zaken	M459 Bezoekers zijn geen marketingdata	Economische Zaken	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(25/681) 20/M458	Raad 17-12-20	RV Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst	Economische Zaken	M458 Wijkontwikkelingsmaatschappij tijdig evalueren en versterken met partners	Economische Zaken	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(26/681) 20/M452	Raad 17-12-20	Actuele Moties	Wonen	M452 Compensatie sociale huurwoningen Wilhelminawerf	Wonen	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(27/681) 20/M451	Raad 17-12-20	Actuele Moties	Wonen	M451 Komt KWP de gemaakte afspraken alsnog na	Wonen	24-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(30/681) 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.	Openbare ruimte	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(31/681) 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.	Openbare ruimte	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(35/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(36/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	03-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(37/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	02-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(38/681) 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.	Energie	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(40/681) 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.	Openbare ruimte	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(44/681) 20/T592	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M456 Maak gebruik van CBS cijfers	Mobiliteit	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(45/681) 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	Mobiliteit	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(46/681) 20/T590	Raad 17-12-20	RV Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad	Mobiliteit	M455 draagvlak bij opheffen parkeerplaatsen	Mobiliteit	18-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(47/681) 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	Mobiliteit	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(48/681) 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).	Economische Zaken	01-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(49/681) 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.	Mobiliteit	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(50/681) 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.	Mobiliteit	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(51/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(57/681) 20/LIS69	Raad 14-12-20		Groen	Nazending voor LIS raadsvergadering 17 december 2020. Advies griffie: voor concept reactie in handen stellen van het college en deze aan de raad voorleggen. De reactie moet uiterlijk op 26 februari 2021 bij het Plassenschap Loosdrecht e.o. en recreatieschap Stichtse Groenlanden binnen zijn.	Groen	04-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(58/681) 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	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(59/681) 20/T577	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M439 Hulp bij bemiddeling bij overlast door houtrook	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	04-03-21 *(stand van zaken) Afgehandeld middels bericht op de website, te vinden via de volgende link: https://www-.u-trecht.nl/wonen-en-le--ven/gezonde-leefomgeving/luchtkwaliteit/*
(60/681) 20/T576	Raad 08-12-20	RV Utrecht kiest voor gezonde lucht	Milieu en Emissieloos Vervoer	M447 Actief deelmobiliteit aanbieden	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	11-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(61/681) 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	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	11-11-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(62/681) 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.	Wonen	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(63/681) 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.	Wonen	31-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(64/681) 20/T572	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Vastgoed	M434 Ook een nieuwe plek voor de kledingbank	Vastgoed	04-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(69/681) 20/T567	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Handhaving EZ	M423 De 25-graden-plusregeling ook laten gelden voor terrassen buiten de binnenstad	Handhaving EZ	04-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(70/681) 20/T566	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M420 Meer betaalbare koopwoningen door erfpacht, verleggen van meerwaardeafracht	Wonen	04-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(76/681) 20/T559	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Dierenwelzijn	M402 Inzicht in inspanningen en resultaten diervriendelijk bouwen	Dierenwelzijn	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(78/681) 20/T557	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Dierenwelzijn	M399 Scherpere indicator 'Evenementen met dieren'	Dierenwelzijn	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(81/681) 20/T554	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Openbare ruimte	M393 Slimmer melden	Openbare ruimte	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(82/681) 20/T553	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M392 Ruimte voor lopen	Mobiliteit	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(83/681) 20/T552	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Handhaving en vergunningen	M390 Geen vertraging voor verkeersveiligheid	Handhaving en Vergunningen	28-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(84/681) 20/T551	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M389 Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen	Wonen	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(85/681) 20/M435	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M435 Onderzoek doen naar toekomst OV Utrecht	Mobiliteit	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(88/681) 20/M433	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Mobiliteit	M433 Geluidhinder A12 Hoograven	Mobiliteit	30-06-21 *(stand van zaken) wordt afgehandeld Q1 2021*
(91/681) 20/T547	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Ruimtelijke Ontwikkeling	M379 Meer mogelijk op zelfbouwkavels	S Nieuwenhuizen (Ruimtelijke Ontwikkeling)	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(102/681) 20/T540	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Vastgoed	M356 Vastgoedportefeuille onder de loep	Vastgoed	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(103/681) 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	Openbare ruimte	03-01-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(105/681) 20/M376	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Wonen	M376 Terug naar Volkshuisvesting 1e stap	Wonen	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(107/681) 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.	Circulaire Economie	20-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(108/681) 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.	Mobiliteit	11-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(109/681) 20/LIS66	Raad 30-11-20		Groen	LIS raad 17 december 2020. Ontwerp Kadernota 2022 Plassenschap Loosdrecht e.o. Afdoeningsadvies griffie: voor concept zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren. De zienswijze moet voor 21 januari ingediend worden. Echter vindt er op 21 januari een raad plaats. Een raad eerder is de veegraad en is qua planning niet haalbaar. Dit zou vast aangekondigd kunnen worden bij het Recreatieschap dat we iets later zijn (of bij A-punt de versie uit commissie vast toesturen).	Groen	18-01-21 Zie Raadsvoorstel Zienswijzen recreatieschappen begroting en kadernota 2022 van 16 december 2020 (kenmerk 7169912).

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(110/681) 20/LIS65	Raad 30-11-20		Groen	LIS raad 17 december 2020. Recreatieschap Stichtse Groenlanden Ontwerp uitgangspunten begroting 2022 recreatieschap Stichtse Groenlanden. Afdoeningsadvies griffie: Voor concept zienswijze in handen stellen van het college en de raad hierover informeren. De zienswijze moet voor 21 januari ingediend worden. Echter vindt er op 21 januari een raad plaats. Een raad eerder is de veegraad en is qua planning niet haalbaar. Dit zou vast aangekondigd kunnen worden bij het Recreatieschap dat we iets later zijn (of bij A-punt de versie uit commissie vast toesturen).	Groen	18-01-21 Zie Raadsvoorstel Zienswijzen recreatieschappen begroting en kadernota 2022 van 16 december 2020 (kenmerk 7169912).
(113/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	31-03-21 *(stand van zaken) Volgt in Q1 2021*
(114/681) 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.	Openbare ruimte	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(116/681) 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.	Wonen	19-01-23 *(antwoord niet aangegeven)*
(117/681) 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	Wonen	24-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(118/681) 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	Wonen	21-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(119/681) 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.	Economische Zaken	25-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(126/681) 20/T521	Raad 26-11-20	RV Vrijgave krediet Kanaalstraat-Damstraat	Mobiliteit	M355 Doorlopende voetgangersroute	Mobiliteit	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(127/681) 20/T520	Raad 26-11-20	RV Vrijgave krediet Kanaalstraat-Damstraat	Mobiliteit	M354 Uitvoering buurtvisie Kanaalstraat-Damstraat	Mobiliteit	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(129/681) 20/T518	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M347 starten met afvalpreventiecampagne	Circulaire Economie	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(130/681) 20/T517	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M346 meer e-waste inzamelen	Circulaire Economie	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(133/681) 20/M348	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M348 vaart maken met kostenbesparingen en nieuwe technieken in de afvalinzameling	Circulaire Economie	31-08-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(134/681) 20/M345	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M345 minder (plastic) afval kan, kom met een afvalpreventieplan	Circulaire Economie	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(135/681) 20/M344	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M344 Biedt het college de helpende hand aan ouderen en mensen met beperking?	Circulaire Economie	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(136/681) 20/M343	Raad 26-11-20	RV Grondstoffennota	Circulaire Economie	M343 Behoud de City Bin voorlopig	Circulaire Economie	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(137/681) M342	Raad 26-11-20	Actuele Moties	Mobiliteit	M342 Teleurstelling en onbegrip over Tracébesluit verbreding A27'	Mobiliteit	31-03-21 *(stand van zaken) wordt afgehandeld in Q1 2021*
(138/681) 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.	S Nieuwenhuizen (Leidsche Rijn)	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(139/681) 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.	S Nieuwenhuizen (Openbare ruimte)	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(140/681) 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.	Wonen	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(141/681) 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.	Wonen	26-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(142/681) 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.	Wonen	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(143/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	31-03-21 *(stand van zaken) Volgt in Q1 2021*
(144/681) 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.	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(145/681) 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.	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(146/681) 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.	Mobiliteit	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(147/681) 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.	Mobiliteit	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(148/681) 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.	Stationsgebied	01-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(149/681) 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.	Stationsgebied	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(150/681) 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.	Stationsgebied	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(151/681) 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).	Stationsgebied	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(152/681) 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.	Stationsgebied	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(153/681) 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.	L Wolfkamp (Vastgoed)	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(154/681) 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.	Vastgoed	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(155/681) 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	J Schuitemaker (Vastgoed)	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(156/681) 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	Dierenwelzijn	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(157/681) 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	Dierenwelzijn	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(158/681) 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	Groen	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(159/681) 20/T491	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 een brief over biodiversiteit	Groen	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(160/681) 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	Groen	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(161/681) 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)	Groen	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(162/681) 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.	Openbare ruimte	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(164/681) 20/T486	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De wethouder komt in 1e kwartaal 2021 terug op het bomenbeleid	Groen	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(165/681) 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	Openbare ruimte	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(166/681) 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	Openbare ruimte	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(167/681) 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	Openbare ruimte	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(176/681) 20/T472	cie. M&S 18-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De wethouder zegt toe in Q1 2021 met een nota speelruimte te komen.	Groen	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(185/681) 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	Economische Zaken	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(186/681) 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)	Economische Zaken	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(187/681) 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.	Economische Zaken	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(218/681) 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 gebeurd in Amsterdam).	Handhaving en Vergunningen	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(229/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	28-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(231/681) 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).	Economische Zaken	28-11-25 *(antwoord niet aangegeven)*
(232/681) 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	Economische Zaken	30-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(233/681) 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	Mobiliteit	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(234/681) 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.	Mobiliteit	31-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(236/681) 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.	Groen	09-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(237/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	07-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(238/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	21-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(239/681) 20/M336	Raad 05-11-20	RV Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	M336 Upcycle Center Utrecht 2	Circulaire Economie	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(240/681) 20/M335	Raad 05-11-20	RV Utrecht Circulair 2020-2023	Circulaire Economie	M335 klein en groot versterken elkaar	Circulaire Economie	05-02-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(260/681) 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.	Mobiliteit	01-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(261/681) 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.	Circulaire Economie	01-07-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(262/681) 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.	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(263/681) 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.	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(264/681) 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	Erfgoed	10-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(265/681) 20/LIS58	Raad 29-10-20		Economische Zaken	LIS raadsvergadering d.d. 5 november 2020. De heer A. Breunesse over Zienswijze Uitwerkingsbesluit Tijdelijke uitbreiding terrassen en satellietterrassen. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	Economische Zaken	10-12-20 *(stand van zaken) Afgedaan met het versturen van een antwoordbrief op 16 december jl. Afschrift aan raad volgt zo spoedig mogelijk.*
(266/681) 20/LIS57	Raad 29-10-20		Merwedekanaalzone	LIS raadsvergadering d.d. 5 november 2020. Mevrouw Engelman over Samen Stad maken / Nieuwe Omgevingswet. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord	Merwedekanaalzone	10-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(267/681) 20/LIS56	Raad 21-10-20		Openbare ruimte	LIS raadsvergadering 5/11/2020. De heer K. Koren over vernielen van het kostbare en vaak specifieke wegdek tijdens het periodieke onderhoud van de wijk. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. de raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	Openbare ruimte	02-12-20 De binnengekomen brief is beantwoord op 15 december 2020. Afschrift aan raad is ook op 15 december verzonden.
(268/681) 20/M318	Raad 15-10-20	RV Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M318 Laat ontwikkeling nieuwe stad ten goede komen aan bestaande stad	Stationsgebied	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 dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(269/681) 20/M317	Raad 15-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M317 ook onderzoek doen naar ondergronds parkeren	Stationsgebied	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.*
(270/681) 20/M315	Raad 15-10-20	Raadsvoorstel Startnotitie Omgevingsvisie Jaarbeurs	Stationsgebied	M315 Voorzieningen dichtbij als uitgangspunt.	Stationsgebied	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.*
(271/681) 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	P Maaswinkel (Energie)	15-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(274/681) 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.	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	17-12-20 *(stand van zaken) Q4 2021*
(275/681) 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.	Stationsgebied	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.*
(276/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(277/681) 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.	Openbare ruimte	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(278/681) 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	Openbare ruimte	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(288/681) 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	Openbare ruimte	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(289/681) 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.	Merwedekanaalzone	12-11-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(290/681) 20/LIS51	Raad 30-09-20		Ruimtelijke Ontwikkeling	LIS raadsvergadering 15 oktober 2020. De heer T. Wouters, voorzitter VVE Pardoen over afsluiting Heycopstraat en verplaatsing voetbalkooi Heycopstraat. Afdoeningsadvies griffie: ter afdoening in handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	Ruimtelijke Ontwikkeling	11-11-20 Antwoordbrief is op 16 oktober 2020 verzonden en het afschrift aan de raad op 27 oktober 2020.
(291/681) 20/T361	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1,	Ruimtelijke Ontwikkeling	M308 Voorkom trillingshinder met duurzaam beton	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(292/681) 20/T360	Raad 01-10-20	Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1	Ruimtelijke Ontwikkeling	M307 Keuzevrijheid in mobiliteit	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(293/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(294/681) 20/M309	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Wijziging Afvalstoffenverordening en APV Opt-in systeem	Circulaire Economie	M309 Een reclamefolder is geen huis-aan-huisblad	Circulaire Economie	31-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(295/681) 20/M305	Raad 01-10-20	Raadsvoorstel Vaststelling Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 1,	Ruimtelijke Ontwikkeling	M305 Poging inpassing bomen Spoordijk	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(297/681) 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.	Openbare ruimte	22-04-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(298/681) 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.	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	18-03-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(299/681) 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.	Wonen	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(304/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	31-12-20 *(stand van zaken) Loopt*
(305/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(306/681) 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.	Circulaire Economie	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.*
(307/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	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.*
(308/681) 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	Eddie van der Waard (Milieu en Emissieloos Vervoer)	31-05-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(314/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	11-11-21 *(stand van zaken) loopt.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(318/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	17-12-20 *(stand van zaken) loopt.*
(319/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	31-03-21 *(stand van zaken) volgt in q1 2021*
(322/681) 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.	Mobiliteit	12-11-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(323/681) 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.	Mobiliteit	12-11-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(325/681) 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	J Schuitemaker (Vastgoed)	30-06-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd medio 2021.*
(326/681) 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;	J Schuitemaker (Vastgoed)	04-03-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad wordt hierover geïnformeerd bij de Jaarrekening 2020.*
(327/681) 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)	Jord Bodewitz (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.*
(328/681) 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	Jord Bodewitz (Vastgoed)	01-07-21 *(stand van zaken) De gemeenteraad zal hierover worden geïnformeerd bij het Meerjaren Perspectief Utrechts Vastgoed (MPUV) 2021.*
(329/681) 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	Jord Bodewitz (Vastgoed)	04-03-21 *(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.*
(330/681) 20/LIS49	Raad 24-09-20		Handhaving Ruimtelijke Ontwikkeling	Op LIS raadsvergadering d.d. 1 oktober 2020. Voorgesteld behandeladvies griffie: burgemeester en wethouders verzoeken de raad per raadsbrief te informeren over de stand van zaken in Utrecht.	Wilfred Matser (Handhaving)	05-11-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(331/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(332/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(333/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(334/681) 20/T316	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	M283 Buurgemeente zijn solidair	Groen	17-03-21 *(stand van zaken) Zoals in M283 staat wordt de raad binnen een half jaar (uiterlijk 17 maart 2021) geïnformeerd.*
(335/681) 20/T315	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	M282 Nu al nadenken over toekomstige organisatiemodel recreatieschappen	Groen	31-03-21 *(stand van zaken) Zoals in M282 staat wordt de raad begin 2021 geïnformeerd.*
(336/681) 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.	Mobiliteit	31-03-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q1 2021*
(337/681) 20/M281	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen, ontwerp-begroting 2021	Groen	M281 Toegankelijke recreatieterreinen	Groen	31-12-20 *(stand van zaken) De inhoud van deze motie wordt meegenomen bij de besprekingen en besluiten over de toekomst van de recreatieschappen. Hierover wordt de raad in Q1 2021 geïnformeerd.*
(338/681) 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.	Mobiliteit	31-12-20 *(stand van zaken) Komt op zijn vroegst eind Q4 2020.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(339/681) 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.	Stationsgebied	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.*
(340/681) 20/T305	Raad 17-09-20	Raadsvoorstel Ontwerp-Regionale Energiestrategie en concept-bod	Energie	M276 Natuur en duurzame energie	P Maaswinkel (Energie)	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(341/681) 20/T304	Raad 17-09-20	LIS raad 17 september 2020	Mobiliteit	Het college informeert de raad in het vierde kwartaal van 2020 over de voortgang van de gesprekken met bewoners van de Linge- en Maasstraat over de afbakening van het gebied voor invoering van betaald parkeren.	Mobiliteit	31-03-21 Zie raadsvoorstel Aanpassing gebiedsindeling Zuidwest (Lingestraat e.o.) voor procedure invoering betaald parkeren, zoals op 5 januari 2021 aan de raad verzonden (kenmerk 8295023).
(347/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-10-20 *(stand van zaken) Brief volgt in september 2020*
(350/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-03-21 *(stand van zaken) volgt in q1 2021*
(351/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(353/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	10-09-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(354/681) 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.	Markten en Havens	31-03-21 *(stand van zaken) De startnotitie voor de Watervisie wordt begin 2021 aan de raad gezonden*
(355/681) 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.	Openbare ruimte	31-03-21 *(stand van zaken) Verzending van het nieuwe zelfbeheerbeleid schuift door naar Q1 2021.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(358/681) 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.	Openbare ruimte	01-02-21 *(stand van zaken) N.a.v. prioritering: we informeren de raad in januari 2021*
(361/681) 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	Wonen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de huisvestingsverordening (medio 2021).*
(363/681) 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	Markten en Havens	31-03-21 *(stand van zaken) De startnotitie voor de Watervisie wordt begin 2021 aan de raad gezonden*
(365/681) 20/M263	Raad 16-07-20	Kaderbrief 2020	Wonen	M263 Vergroten van het middensegment ook in kleinere nieuwbouwprojecten	Wonen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij Evaluatie Actieplan Middenhuur: medio 2021*
(367/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(371/681) 20/M203	Raad 16-07-20	Jaarstukken	Vastgoed	M203 raadstoets vastgoed	Jord Bodewitz (Vastgoed)	31-12-20 *(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.*
(372/681) 20/M201	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M201 Maak vaart met het TAK plantsoen	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(stand van zaken) Antwoord volgt in Q4 2020*
(374/681) 20/M195	Raad 16-07-20	Actuele moties	Energie	M195 Inkoop gemeentelijk gas	P Maaswinkel (Energie)	31-12-20 *(stand van zaken) Loopt.*
(377/681) 20/T257	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Samen voor Overvecht	M262 Gerichte aanpak voor de meest kwetsbare wijken	Samen voor Overvecht	01-10-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(379/681) 20/T254	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M260 Motie Westelijke Stadsboulevard inclusief de variant Fris Alternatief versneld uitvoeren	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(380/681) 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.	Markten en Havens	31-03-21 *(stand van zaken) De startnotitie voor de Watervisie wordt begin 2021 aan de raad gezonden*
(381/681) 20/T252	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Openbare ruimte	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	Openbare ruimte	01-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(382/681) 20/T250	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Mobiliteit	M248 Pilot Anders Werken	Mobiliteit	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(384/681) 20/T247	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Economische Zaken	M243 Integrale kijk evenementenfonds	Economische Zaken	30-06-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(385/681) 20/T246	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Economische Zaken	M242 Evaluatie tijdelijke horeca	Economische Zaken	01-03-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(388/681) 20/T242	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Economische Zaken	M229 Utrecht verklein het risico op een nieuwe pandemie	Economische Zaken	31-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(395/681) 20/T232	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Mobiliteit	M202 Noordwest ambities leefbaarheid	Mobiliteit	30-06-21 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q2 van 2021.*
(396/681) 20/T231	Raad 16-07-20	Meerjarenperspectief Ruimte 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M198 Winstneming grondexploitatie LR	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(397/681) 20/T230	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M190 Zonne-thermie	P Maaswinkel (Energie)	23-07-21 *(stand van zaken) Loopt*
(398/681) 20/T229	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M185 Nedereindse plas	P Maaswinkel (Energie)	23-07-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(400/681) 20/T227	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Plan van Aanpak Wervengebied	Openbare ruimte	M158 Zicht op volledige dekking	Openbare ruimte	28-05-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(408/681) 20/M193	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Ruimtelijke Ontwikkeling	M193 Onderzoek naar start woningbouw in Rijnenburg	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(409/681) 20/M192	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	M192 Zorg voor juridische houdbaarheid van eisen aan slagschaduw	P Maaswinkel (Energie)	31-12-20 *(stand van zaken) volgt*
(410/681) 20/M176	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Visie en uitnodigingskader Energielandschap Rijnenburg en Reijerscop	Energie	Motie roei-, sport- en recreatiewater in Rijnenburg	P Maaswinkel (Energie)	31-12-20 *(stand van zaken) Volgt*
(411/681) 20/M174	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M174 Een sociaalveilig Maarschalkerweerd met respect voor elkaar	Ruimtelijke Ontwikkeling	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.*
(412/681) 20/M172	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M172 Tijdelijke (jongeren)huisvesting	Ruimtelijke Ontwikkeling	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 dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(414/681) 20/M169	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M169 Forten toegankelijk	Ruimtelijke Ontwikkeling	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.*
(415/681) 20/M168	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M168 Versnelling planvorming Mytylbrug	Ruimtelijke Ontwikkeling	30-11-21 *(stand van zaken) De voorbereiding wordt in het najaar van 2020 opgestart*
(416/681) 20/M167	Raad 09-07-20	Raadsvoorstel ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	M167 Zorg voor een veilig Maarschalkerweerd	Ruimtelijke Ontwikkeling	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.*
(424/681) 20/M140	Raad 09-07-20	Actule moties	Economische Zaken	M140 soepele vergunningen bij versoepelingen	Handhaving EZ	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(426/681) 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.	Mobiliteit	31-12-20 *(stand van zaken) Deze wordt afgehandeld in Q2 2021*
(427/681) 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.	Niek Tijhuis (Vastgoed)	31-03-21 *(stand van zaken) De pandvisie wordt verwacht in 1e kwartaal 2021.*
(428/681) 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.	Demian Keetelaar (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.*
(429/681) 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.	Wonen	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(430/681) 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	Groen	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q1 2021 geïnformeerd.*
(451/681) 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.	Wonen	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.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(454/681) 20/T149	cie. S&R 23-06-20	Jaarstukken 2019	Mobiliteit	De wethouder zegt toe de indicatoren te herzien bij het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid (Q4 2020/Q1 2021) (o.a. P&R doelstellingen per locatie en verhogen ambitie).	Mobiliteit	31-03-21 Deze toezegging is onderdeel van de raadsbrief Vrijgave concept Parkeervisie voor inspraak (17-12-2020).
(456/681) 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.	M Gierveld (Vastgoed)	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(457/681) 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.	Economische Zaken	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(458/681) 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.	Circulaire Economie	20-05-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover geïnformeerd bij de voorjaarsnota.*
(459/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(stand van zaken) Antwoord volgt in q4 2020*
(460/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(462/681) 20/T133	Raad 18-06-20	RV Agenda en Uitvoeringsprogramma Utrecht voor iedereen toegankelijk	Ruimtelijke Ontwikkeling	M137 Toegankelijkheid ook bij gebiedsontwikkelingen beter regelen	Ruimtelijke Ontwikkeling	30-09-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(465/681) 20/T130	Raad 18-06-20	RV Vaststelling bestemmingsplan Cartesiusweg	Mobiliteit	M132 Maximale inzet voor maximaal gebruik van P&R's	Mobiliteit	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 Q3 2021.*
(466/681) 20/T129	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een RSU 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	M122 Hoger dan de Dom	Ruimtelijke Ontwikkeling	30-09-20 *(stand van zaken) In uitvoering*
(467/681) 20/T128	Raad 18-06-20	RV Op weg naar de RSU 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	M115 Voldoende voorzieningen als buurtgerichte randvoorwaarde	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-10-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(468/681) 20/T127	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Energie	M114 Energie-opwekken met ambitie	P Maaswinkel (Energie)	31-12-21 *(stand van zaken) Deze motie is verbonden aan de RSU. Deze wordt in 2021 verwacht.*
(470/681) 20/M118	Raad 18-06-20	RV Op weg naar een RSU	Ruimtelijke Ontwikkeling	M118 Beeldkwaliteit op ooghoogte	Ruimtelijke Ontwikkeling	30-09-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(471/681) 20/T126	Raad 18-06-20	Raadsvoorstel Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	Motie 112 Hoogbouw met een visie	Ruimtelijke Ontwikkeling	10-09-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt*
(474/681) 20/LIS26	Raad 09-06-20		Wonen	Op LIS raadsvergadering d.d. 18 juni 2020. Burgercollectief Stralingsbewust Wonen over Stralingsarme woongebieden - Lost u ook graag meerdere maatschappelijke vraagstukken tegelijk op? Afdoeningsadvies Griffie: Ter afdoening in handen stellen van het college	Wonen	21-07-20 *(stand van zaken) Ambtelijke beantwoording volgt in Q4 2020.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(477/681) 20/M103	Raad 28-05-20	Vaststelling Bestemmingsplan Strijkviertel	Ruimtelijke Ontwikkeling	M103 Neem initiatief tot verkennen van aquathermie in Strijkviertel	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-21 *(stand van zaken) antwoord volgt q4 2021*
(478/681) 20/M101	Raad 28-05-20	Vaststelling bestemmingsplan Strijkviertelpark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M101 Naamgeving bedrijventerrein Strijkviertel	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-08-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(479/681) 20/T90	Raad 28-05-20	RV Omgevingsvisie Lunetten	Ruimtelijke Ontwikkeling	M83 Wegwijs in de groene wijk Lunetten	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-07-21 *(stand van zaken) Q2 2021*
(480/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(stand van zaken) Q4 2020*
(481/681) 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.	Wonen	31-03-21 *(stand van zaken) Terugkoppeling wordt verwacht in Q1 2021.*
(482/681) 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.	Wilfred Matser (Handhaving Milieu)	31-12-20 *(stand van zaken) Vierde kwartaal 2020*
(484/681) 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.	Mobiliteit	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q1 2021 geïnformeerd.*
(485/681) 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.	Mobiliteit	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt hierover in Q1 2021 geïnformeerd.*
(487/681) 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	Erica Geertsema (Handhaving Openbare Ruimte)	31-03-21 *(stand van zaken) uitgesteld naar Q1 2021*
(488/681) 20/M77	Raad 12-03-20	Bestemmingsplan Veldhuizen	Ruimtelijke Ontwikkeling	M77 Diervriendelijk bouwen in de omgevingswet	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-03-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in bestemmingsplan Algemene regels Utrecht begin 2021*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(489/681) 20/M76	Raad 12-03-20	Bestemmingsplan Veldhuizen	Ruimtelijke Ontwikkeling	M76 Leren van invoering van Omgevingswet met VTH	Ruimtelijke Ontwikkeling	30-09-21 *(stand van zaken) Dit wordt verwacht in het 3e kwartaal 2021.*
(490/681) 20/T51	Raad 12-03-20	RV Koersdocument Leefbare stad	Ruimtelijke Ontwikkeling	M73 Echt ruimte voor experiment	Ruimtelijke Ontwikkeling	30-09-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(491/681) 20/T50	Raad 12-03-20	Vaststelling bestemmingsplan Veldhuizen De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	M74 Omgevingsvisie beter verwerken in omgevingsplannen	Ruimtelijke Ontwikkeling	30-09-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(492/681) 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.	Economische Zaken	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.*
(493/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-07-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt*
(497/681) 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)	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(498/681) 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)	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-07-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(499/681) 20/M61	Raad 20-02-20	Vaststelling Verordening tot wijziging van de APV Utrecht 2010	Handhaving en vergunningen	M61 extra regels vragen zorgvuldige uitvoering	Handhaving en Vergunningen	01-06-20 *(stand van zaken) De beantwoording van de motie gaat samen met de uitwerking van het nieuwe ondermijningsartikel in de APV. Dat wordt in een keer aan de Raad aangeboden.*
(500/681) 20/M56	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hindersteinlaan, Het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M56 houd het Lint veilig	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-07-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(501/681) 20/M55	Raad 20-02-20	Bestemmingsplan Hinderstein, Het Lint, Maximapark	Ruimtelijke Ontwikkeling	M55 Hindersteinlaan diervriendelijk en klimaatadaptief	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-06-21 *(stand van zaken) SVZ: Q2 2021*
(505/681) 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)	Wonen	16-03-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(507/681) 20/M17	Raad 06-02-20	Actuele moties	Ruimtelijke Ontwikkeling	M27 Ontsluiting Rijnenburg is niet gratis	Ruimtelijke Ontwikkeling	07-05-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(508/681) 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.	Stationsgebied	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.*
(509/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-04-21 *(stand van zaken) Q1 2021*
(510/681) 20/T13	Raad 23-01-20	RV Vaststelling bestemmingsplan Vrouwjuttenhof	Ruimtelijke Ontwikkeling	M19 Behoud het groene en sociaal veilige karakter van de buitenruimte Vrouwjuttenhof	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-01-21 *(stand van zaken) Q4 2020*
(520/681) 19/M484	Raad 19-12-19	23 Raadsvoorstel Vaststellen variant voor herinrichting Maliebaan	Mobiliteit	M484 Trillingen in kaart	Mobiliteit	25-06-20 *(stand van zaken) bij het IPvE Maliebaan*
(522/681) 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.	Gerhard Schoonvelde (Circulaire Economie)	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.
(526/681) 19/T552	Raad 05-12-19	Nota Dierenwelzijn	Dierenwelzijn	M455 Verbeter Vissenwelzijn	P Maaswinkel (Dierenwelzijn)	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.*
(531/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	04-03-21 *(stand van zaken) Loopt.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(532/681) 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.	Gerhard Schoonvelde (Circulaire Economie)	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.
(533/681) 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	Openbare ruimte	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.*
(536/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(537/681) 19/M421	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M421 Klimaatadaptie kansen kwantificeren in beoordelingskader	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(538/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(539/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(540/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(541/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	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 dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(542/681) 19/M407	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M407 Onderzoek ontwikkellocatie optimaal	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-07-20 *(stand van zaken) Er wordt een quickscan uitgevoerd, de uitkomsten worden meegenomen in RSU 2040*
(544/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(545/681) 19/T531	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M415 Utrechtse inzet is de RSU2040	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-04-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de REP in Q1 2021 na vaststelling van de RSU 2040*
(546/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(547/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(548/681) 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	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(549/681) 19/T527	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M404 Global Goals for Sustainable Development	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(550/681) 19/T526	Raad 21-11-19	Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie en het beoordelingskader Ruimtelijk Economisch Perspectief U10 (REP)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M403 Klimaatakkoord in de REP	Ruimtelijke Ontwikkeling	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*
(552/681) 19/T523	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M396 woonzorgconcepten als onderdeel van gebiedsontwikkeling	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(553/681) 19/T522	Raad 14-11-19	Programmabegroting	Mobiliteit	M391 Van parkeerautomaat naar parkeerapp	Mobiliteit	30-09-21 *(stand van zaken) Toezegging volgt in de module Parkeren Openbare Ruimte van de Parkeervisie. Datum aanbieden module aan de raad is Q3 2021.*
(554/681) 19/T516	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Economische Zaken	M379 Regeldruk Festivals	Handhaving	20-04-20 *(stand van zaken) Vanwege Corona crisis uitgesteld*
(557/681) 19/T506	Raad 14-11-19	Programmabegroting 2020	Ruimtelijke Ontwikkeling	M331 Woningbouw duidelijke cijfers	Ruimtelijke Ontwikkeling	30-11-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in het MPR en in de Peilstok*
(558/681) 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	Wonen	30-06-21 *(stand van zaken) Streven is dat het SPvE De Mix Overvecht in het voorjaar 2021 wordt voorgelegd aan de raad.*
(559/681) 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.	Mobiliteit	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.*
(560/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(561/681) 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.	Mobiliteit	31-12-20 *(stand van zaken) Hierover wordt u in Q4 2020 geinformeerd.*
(562/681) 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.	P Maaswinkel (Dierenwelzijn)	30-11-20 *(stand van zaken) Dit project is vertraagd vanwege corona.*
(563/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(564/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-20 *(stand van zaken) Q4 2020*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(565/681) 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.	P Maaswinkel (Energie)	01-01-21 *(stand van zaken) Loopt.*
(566/681) 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.	Mobiliteit	30-09-21 *(stand van zaken) Dit wordt opgenomen in de module aanpak parkeren openbare ruimte, waarover de raad in Q3 2021 wordt geïnformeerd.*
(567/681) 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)	Mobiliteit	30-09-21 *(stand van zaken) Dit wordt opgenomen in de module parkeren op afstand, waarover de raad in Q3 2021 wordt geïnformeerd.*
(568/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(569/681) 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	Openbare ruimte	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*
(570/681) 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.	Openbare ruimte	31-03-21 *(stand van zaken) Verzending van het nieuwe zelfbeheerbeleid schuift door naar Q1 2021.*
(571/681) 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	Openbare ruimte	30-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(577/681) 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	Erfgoed	31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(580/681) 19/T399	Raad 17-10-19	RV Wiel met spaken	Mobiliteit	M309 OV gebruik in beeld	Mobiliteit	31-12-20 *(stand van zaken) 4e kwartaal 2020*
(583/681) 19/M306	Raad 17-10-19	RV Verstedelijkings- en mobiliteitsconcept Wiel met spaken (U Ned)	Mobiliteit	M306 Westraven als echt knooppunt	Mobiliteit	16-01-20 *(stand van zaken) wordt meegenomen in de actualisatie SRSRSB*
(584/681) 19/M305	Raad 17-10-19	RV Verstedelijkings- en mobiliteitsconcept Wiel met spaken (U Ned)	Ruimtelijke Ontwikkeling	M305 Verstedelijking Lunetten - Koningsweg	Ruimtelijke Ontwikkeling	25-06-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(592/681) 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.	Stationsgebied	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(593/681) 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.	Wiet Baggen (Milieu en Emissieloos Vervoer)	21-11-19 *(stand van zaken) Loopt.*
(594/681) 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.	Wilfred Matser (Handhaving)	21-11-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(595/681) 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.	Gerhard Schoonvelde (Circulaire Economie)	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.
(596/681) 19/M300	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M300 biomassa in RES	I van de Klundert (Energie)	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(597/681) 19/M299	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M299 Industrie en kantorenpark in Utrecht dragen aan de energietransitie	I van de Klundert (Energie)	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(598/681) 19/M298	Raad 03-10-19	RV Startnotitie RES U16	Energie	M298 regionaal afstemmen van legekosten voor vergunningen duurzame energieopwekking	I van de Klundert (Energie)	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(599/681) 19/M297	Raad 03-10-19	RV Startnotitie Regionale Energietransitie U16	Energie	M297 RES voor en door de stad	I van de Klundert (Energie)	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(600/681) 19/M295	Raad 03-10-19	RV Startnotitie Regionale Energiestrategie U16	Energie	M295 50% Lokaal eigenaarschap	I van de Klundert (Energie)	30-09-21 *(stand van zaken) Bij vaststelling van de RES in Q2/Q3 21*
(601/681) 19/T369	Raad 03-10-19	Nota Kapitaalgoederen	Vastgoed	M289 integrale visie op beheer van gemeentelijk vastgoed	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.*
(602/681) 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	N Glas (Vastgoed)	31-03-21 *(stand van zaken) De raad zal in 1e kwartaal van 2021 worden geïnformeerd over locatiekeuze voor het fietsdepot.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(607/681) 19/T347	Raad 18-07-19	Vaststelling Ambitiedocument Samen voor overvecht	Samen voor Overvecht	M 270 Ecologische uitwerking van het Groene Lint	Samen voor Overvecht	31-12-20 *(stand van zaken) De ecologische uitwerking wordt meegenomen in het Lint. De uitwerking zal eind dit jaar grotendeels gereed zijn, we gebruiken 2020 om het Lint te positioneren en uit te werken.*
(608/681) 19/T343	Raad 18-07-19	Woonvisie: Utrecht beter in balans	Ruimtelijke Ontwikkeling	M 251 échte sociale huur	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-12-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(609/681) 19/M248	Raad 18-07-19	Woonvisie: Utrecht beter in balans	Wonen	M 248 Niet DAEB deel van woningcorporaties onder actieplan middenhuur	Wonen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij evaluatie van het actieplan middenhuur (medio 2021)*
(613/681) 19/T316	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M159 Intensiveer het gebruik van de buurtschouw	Christa Hielkema (Openbare ruimte)	01-01-21 *(stand van zaken) 19/T316 heeft een relatie met 19/M438. De afdoening van deze twee zaken nemen we samen.*
(614/681) 19/T315	Raad 11-07-19	VJN 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	19/M152 Kansrijke grondposities gemeente Utrecht voor maatschappelijke voorzieningen	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-01-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*
(616/681) 19/T308	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M134 Klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand	Ybele Smedes (Openbare ruimte)	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.*
(618/681) 19/T305	Raad 11-07-19	VJN 2019	Openbare ruimte	19/M128 Veiligheidsverleiding	Openbare ruimte	31-03-21 *(stand van zaken) Stand van zaken: De raad wordt in Q1 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(619/681) 19/T304	Raad 11-07-19	VJN 2019	Wonen	19/M126 Bewoners voor betaalbaar wonen	Wonen	31-03-21 *(stand van zaken) Voortgangsbrief bewonersinitiatieven en woonconcepten volgt in Q1 2021*
(621/681) 19/M199	Raad 11-07-19	VJN 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verticaal bestemmen	Ruimtelijke Ontwikkeling	30-06-20 *(stand van zaken) Wordt meegenomen bij de vaststelling van de RSU 2040*
(622/681) 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.	Wonen	29-01-21 *(stand van zaken) Zoals in het vragenuur van 12-11-2020 aangegeven wordt de raad in in januari 2021 geïnformeerd.*
(623/681) 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	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 dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(625/681) 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.	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.*
(629/681) 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.	Ybele Smedes (Openbare ruimte)	31-03-21 *(stand van zaken) Het Plan Gemeentelijke Watertaken en de Klimaatadaptatiestrategie worden in Q1 2021 naar de raad gestuurd.*
(630/681) 19/T154	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht	Wonen	Motie 79 Inzicht in de beschikbare middenhuurwoningen	Wonen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt in medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van actieplan middenhuur.*
(631/681) 19/T153	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening regio Utrecht	Wonen	Motie 77 Intensivering van groot naar beter	Wonen	01-07-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de Huisvestingsverordening, medio 2021*
(632/681) 19/T152	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 76 Behoud van inschrijftijd ten dienste van doorstroming	Wonen	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.*
(633/681) 19/T151	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 74 Ook Middenhuurwoningen worden eerlijk verdeeld	Wonen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt in medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van het actieplan middenhuur.*
(634/681) 19/T150	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	Motie 70 Onderzoek bijzondere doelgroepen	Wonen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt medio 2021 afgehandeld bij de evaluatie van het actieplan middenhuur.*
(635/681) 19/M75	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M75 Geen belemmering om te huren in Utrecht voor middeninkomens	Wonen	01-07-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij Evaluatie Actieplan Middenhuur: medio 2021*
(636/681) 19/M71	Raad 23-05-19	RV Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019	Wonen	M71 beter U10 proces voor de regionale huisvestingsverordening	Wonen	30-06-21 *(stand van zaken) Wordt betrokken bij de evaluatie van de huisvestingsverordening (medio 2021).*
(637/681) 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	Wonen	31-03-21 *(stand van zaken) De raad wordt geïnformeerd middels een brief Q1 2021.*
(639/681) 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	Stationsgebied	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.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(640/681) 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	Stationsgebied	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.*
(643/681) 19/T114	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal de raad ten minste twee weken van tevoren informeren over kleine ontwikkelingen, zodat de raadsleden schriftelijk hun bedenkingen kunnen delen.	Mobiliteit	31-03-21 Deze toezegging is onderdeel van de raadsbrief Vrijgave concept Parkeervisie voor inspraak (17-12-2020).
(644/681) 19/T113	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal in de loop van dit jaar met een module komen, zoals aangekondigd, over betaald parkeren. Dan zal het ook gaan over het monitoren van de parkeerdruk en dit traject wordt meegenomen hoe we de parkeerdruk bijhouden in Utrecht.	Mobiliteit	31-03-21 Deze toezegging is onderdeel van de raadsbrief Vrijgave concept Parkeervisie voor inspraak (17-12-2020).
(645/681) 19/T112	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal de raad in positie houden bij de nieuwe maatwerkgebieden en het toepassen daarvan en voorstellen altijd expliciet te maken als raadsbesluit.	Mobiliteit	31-03-21 Deze toezegging is onderdeel van de raadsbrief Vrijgave concept Parkeervisie voor inspraak (17-12-2020).
(646/681) 19/T111	Raad 28-03-19	Voorstel Addendum Nota parkeernormen fiets en auto.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal meer kwalitatief aan de raad rapporteren, in de vorm van een aantal voorbeelden, over de effecten van het omlaag brengen van de parkeernormen op de woningbouw.	Mobiliteit	31-03-21 Deze toezegging is onderdeel van de raadsbrief Vrijgave concept Parkeervisie voor inspraak (17-12-2020).
(647/681) 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.	Mobiliteit	30-09-21 *(stand van zaken) Volgt in de module Parkeren Openbare Ruimte van de Parkeervisie. Datum aanbieden module aan de raad is Q3 2021.*
(648/681) 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	Stationsgebied	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.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(649/681) 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	Stationsgebied	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.*
(650/681) 19/M41	Raad 11-04-19	RV Vaststelling Omgevingsvisie deelgebied Vleuten De Meern	Ruimtelijke Ontwikkeling	M41 Van verwijzing naar vertaling in Omgevingsvisies	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-10-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(651/681) 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.	Mobiliteit	01-07-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(652/681) 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.	Wonen	09-05-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(653/681) 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.	Mobiliteit	31-03-22 *(stand van zaken) Tussenbericht: raadsbrief Acties Mobiliteits- en Verkeersmanagement 2020-2022 van 6 maart jl, de pilot loopt t/m 2021*
(654/681) 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.	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-07-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(656/681) 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	Merwedekanaalzone	01-07-19 *(antwoord niet aangegeven)*
(658/681) 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.	Mobiliteit	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.*
(659/681) 18/M219	Raad 08-11-18	PB 2018 Speelplekken	Groen	18/M219 Nieuwe speelplekken groen	Groen	31-03-21 *(stand van zaken) Motie 18/M219 wordt onderdeel van het nieuwe speelruimtebeleid. Streven bespreken in raad Q1 2021.*
(660/681) 18/M195	Raad 08-11-18	PB 2019	Ruimtelijke Ontwikkeling	18/M195 Utrechste stadsbouwmeester	Ruimtelijke Ontwikkeling	31-12-19 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in de RSU 2040*
(661/681) 18/M189	Raad 01-11-18	vaststelling IPvE, FO en NRU	Mobiliteit	M189 vergeet de verkeersveiligheid op het kruispunt Oranjerivierdreef, Einsteindreef en Humberdreef niet	Mobiliteit	31-03-21 *(stand van zaken) afhandeling van de motie komt in Q1 2021*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(662/681) 18/M188	Raad 01-11-18	vaststelling IPvE, FO en NRU	Mobiliteit	M188 Boter bij de vis deel II	Mobiliteit	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.*
(663/681) 18/M187	Raad 01-11-18	Vaststelling IPvE en FO en vrijgave voorbereidingskrediet NRU	Mobiliteit	M187 Fiets 'm d'r langs	Mobiliteit	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.*
(664/681) 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.	Handhaving EZ	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.* *Wethouder gaf tijdens commissie PB 2020 (30-10-2019) aan meer tijd nodig te hebben om te onderzoeken hoe we omgaan met duurzame leges voor evenementen [hierbij refereerde de wethouder aan de eerder gedane toezegging (18-T230), red]. We gaan eerst onderzoeken of dat kan. Voor de zomer van 2020 komen we hierop terug. Verzoek om daarom behandeltijd te verzetten naar 01-07-2020.*
(665/681) 18/T223	Raad 27-09-18	Voorstel inzake de invoering betaald parkeren Smaragdplein.	Mobiliteit	De wethouder zal in het kader van de Nota stallen en parkeren onderzoeken of een overgangszone een middel kan zijn om de steeds verder opschuivende parkeerrayons een halt toe te roepen en de raad hierover schriftelijk informeren. (NB geen termijn genoemd dus wordt op afdoening binnen drie maanden gezet)	Mobiliteit	31-03-21 Deze toezegging is onderdeel van de raadsbrief Vrijgave concept Parkeervisie voor inspraak (17-12-2020).
(666/681) 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	Mobiliteit	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.*
(669/681) 18/Br24	Raad 25-06-18		Wonen	Een ingekomen brief d.d. 27 mei 2018, van de heer C. v. D., alhier, over het woningbouwbeleid van de Gemeente Utrecht (brief 24). Voorgesteld wordt deze brief in handen te stellen van Burgemeester en Wethouders, ter afdoening en de raad hierover te informeren.	Wonen	27-07-18 5 oktober 2020: Er is telefonisch contact opgenomen met de heer C. v. D. Meneer geeft aan inmiddels niet meer woonachtig te zijn in Utrecht en geeft tevens aan geen behoefte meer te hebben aan een reactie.
(670/681) 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.	Mobiliteit	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.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven SR dd13 januari 2021(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	behandeling	streefdatum, antwoord, stavaza
(671/681) 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	Mobiliteit	31-12-21 *(stand van zaken) Dit volgt te zijner tijd na realisatie van de HOVbaan.*
(672/681) 18/M59	Raad 08-03-18	RV BP Opaalweg, Amthistweg, Tolsteeg	Mobiliteit	M59 Herstel fietsroute Opaalweg-Waterlinieweg	Mobiliteit	31-03-21 *(stand van zaken) Dit wordt afgehandeld in Q1 2021*
(673/681) 18/M38	Raad 08-03-18	RV Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018	Economische Zaken	M38 aanpak overlast binnenstad	Economische Zaken	31-03-21 *(stand van zaken) We streven er naar om het PvA in Q1 2021 met de raad te delen.*
(674/681) 17/281	Raad 21-12-17	parkeergarage Berlijnplein	Leidsche Rijn	M 281 Parkeergarage Berlijnplein naar de markt wanneer dat kan	Mobiliteit	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.*
(675/681) 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.	Grondzaken	31-12-20 *(stand van zaken) Dit wordt betrokken bij diverse uitwerkingen in het kader van de Omgevingsvisie Binnenstad.*
(676/681) 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.	Wilfred Matser (Handhaving Milieu)	07-12-17 *(antwoord niet aangegeven)*
(677/681) 17/158	Raad 21-09-17	SpvE Kruisvaartkade	Ruimtelijke Ontwikkeling	M 158 Kruisvaart: nieuwe buurt, nieuwe bushaltes	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-06-20 *(antwoord niet aangegeven)*
(678/681) 17/39	Raad 22-06-17	VJN 2017, jaarstukken 2016	Ruimtelijke Ontwikkeling	M2017/39 Meer banen en leefbaarder wijken II	Ruimtelijke Ontwikkeling	01-01-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(679/681) 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.	Openbare ruimte	31-03-21 *(stand van zaken) Stand van zaken: De raad wordt in Q1 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(680/681) 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.	Openbare ruimte	25-06-21 *(stand van zaken) Stand van zaken: De raad wordt in Q1 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*
(681/681) 16/M265	Raad 01-12-16	Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	Openbare ruimte	M 265 Flexibel omgaan met kwaliteitsniveaus openbare ruimte	Openbare ruimte	31-03-21 *(stand van zaken) Stand van zaken: De raad wordt in Q1 2021 geïnformeerd over de aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte.*

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

nummer	portefeuille	pfhouder	onderwerp	commissie
(92/112) raadsvoorstel 19/RV47	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Stedenbouwkundig Programma van Eisen Archimedeslaan 16 Uit LTA college d.d. 16 04 2019	7-11-2019
(76/112) 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
(75/112) 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
(74/112) 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
(101/112) raadsvoorstel 19/RV32	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Hogenoord 20 Ult LTA college d.d. 16 04 2019	30-9-2020
(100/112) 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
(40/112) 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
(66/112) 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

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(69/112) 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
(91/112) 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
(103/112) raadsvoorstel 19/RV29	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan 2e Daalsedijk fase 2/4 Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020	14-1-2021
(84/112) 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
(38/112) raadsvoorstel 20/RV29	Stationsgebied	Eerenberg	IPvE/SPvE Visie Moreelse Park Bron: LTA college voorjaar 2020 + najaar 2020	4-3-2021
(41/112) 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
(15/112) 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

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(56/112) 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
(47/112) 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
(54/112) 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
(44/112) 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
(108/112) 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
(109/112) 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
(82/112) 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

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(83/112) 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
(107/112) 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
(3/112) raadsvoorstel 20/RV66	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	SPvE de Mix LTA college najaar 20920	18-3-2021
(27/112) raadsvoorstel 20/RV41	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Tuindorp (omzetting beheersverording, crisis- en herstelwet) LTA college najaar2020	18-3-2021
(28/112) 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
(96/112) 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

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(102/112) 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
(35/112) raadsvoorstel 20/RV33	Stationsgebied	Eerenberg	Bestemmingsplan Beurskwartier 1 (incl. De Foreest) LTA college najaar 2020 Planning aangepast ivm stikstofonderzoeken	18-3-2021
(33/112) raadsvoorstel 20/RV35	Volksgezondheid	Eerenberg	Raadsvoorstel voor het “plan van aanpak Gezond Gewicht Utrechtse Jeugd 2020-2023 LTA najaar 2020	18-3-2021
(49/112) raadsvoorstel 20/RV14	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Stedenbouwkundig Plan Bedrijventerrein Strijkviertel Bron: LTA college voorjaar 2020	25-3-2021
(98/112) 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
(61/112) 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
(111/112) toezegging 19/T113	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Wethouder Van Hooijdonk zal in de loop van dit jaar met een module komen, zoals aangekondigd, over betaald parkeren. Dan zal het ook gaan over het monitoren van de parkeerdruk en dit traject wordt meegenomen hoe we de parkeerdruk bijhouden in Utrecht.	30-4-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(73/112) 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
(53/112) raadsvoorstel 20/RV10	Leidsche Rijn	Verschuure	RV Bestemmingsplan Hooggelegen Bron: LTA college voorjaar 2020	24-6-2021
(19/112) 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
(110/112) 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
(14/112) raadsvoorstel 20/RV55	Groen	Van Hooijdonk	Wijziging kapverordening LTA college najaar 2020	1-7-2021
(51/112) 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
(86/112) 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

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(87/112) 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
(88/112) 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
(89/112) 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
(8/112) raadsvoorstel 20/RV61	Milieu en Emissieloos Vervoer	Eerenberg	Nota Geluid LTA college najaar 2020: Komt later vanwege uitstel omgevingswet.	1-7-2021
(9/112) raadsvoorstel 20/RV60	Milieu en Emissieloos Vervoer	Eerenberg	Nota externe veiligheid LTA college najaar 2020	1-7-2021
(4/112) raadsvoorstel 20/RV65	Openbare ruimte	Diepeveen	Programmaplan wervengebied	1-7-2021
(25/112) raadsvoorstel 20/RV43	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Jagerskade LTA college najaar 2020	1-7-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(26/112) raadsvoorstel 20/RV42	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Contour en beoordelingskader REP LTA college najaar 2020	1-7-2021
(55/112) 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
(62/112) 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
(97/112) 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
(104/112) 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
(106/112) 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

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(77/112) 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
(37/112) 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
(20/112) raadsvoorstel 20/RV48	Wijk Overvecht	Diepeveen	Omgevingsprogramma Overvecht LTA college najaar 2020	1-7-2021
(21/112) raadsvoorstel 20/RV47	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Gruttersdijk	9-9-2021
(22/112) raadsvoorstel 20/RV46	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Lomanlaan de Zusters LTA college najaar 2020	9-9-2021
(23/112) raadsvoorstel 20/RV45	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Beneluxlaan 911 LTA college najaar 2020	9-9-2021
(24/112) raadsvoorstel 20/RV44	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	Bestemmingsplan Juttfaseweg 178 LTA college najaar 2020	9-9-2021
(105/112) 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
(34/112) raadsvoorstel 20/RV34	Stationsgebied	Eerenberg	Omgevingsvisie Jaarbeurs LTA najaar 2020	9-9-2021

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(39/112) 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
(30/112) raadsvoorstel 20/RV38	Wonen	Diepeveen	Techniche actualisatie Huisvestingsverordening LTA college najaar 2020	9-9-2021
(36/112) 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
(1/112) 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
(59/112) 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
(2/112) 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

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(64/112) 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
(50/112) 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
(52/112) 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
(7/112) raadsvoorstel 20/RV62	Mobiliteit	Van Hooijdonk	Permanent Voetgangersgebied Bron: LTA college voorjaar 2020 en LTA najaar 2020	16-12-2021
(70/112) 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
(85/112) 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
(43/112) 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

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(81/112) 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
(90/112) 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
(93/112) raadsvoorstel 19/RV46	Ruimtelijke Ontwikkeling	Verschuure	VERVALLEN estemmingsplan buisleidingverlegging Lunetten (tijdelijk) on-hold door vernietiging tracébesluit A27 Bron: LTA college d.d. 16 04 2019 en LTA college najaar 2019 en LTA college voorjaar 2020: Samenhang met vernietiging tracébesluit A27 LTA college najaar 2020: Komt te vervallen: Initiatiefnemer heeft het plan teruggetrokken	31-12-2021
(94/112) 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
(95/112) 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

Lange termijn agenda commisie Stad en Ruimte per 14 januari 2021

(48/112) 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
(10/112) raadsvoorstel 20/RV59	Markten en Havens	Diepeveen	Watervisie LTA college najaar 2020	30-9-2022
(99/112) 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	1436
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	28 januari 2021
Agendapunt	5
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**
Gemeenteraad	18 februari 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

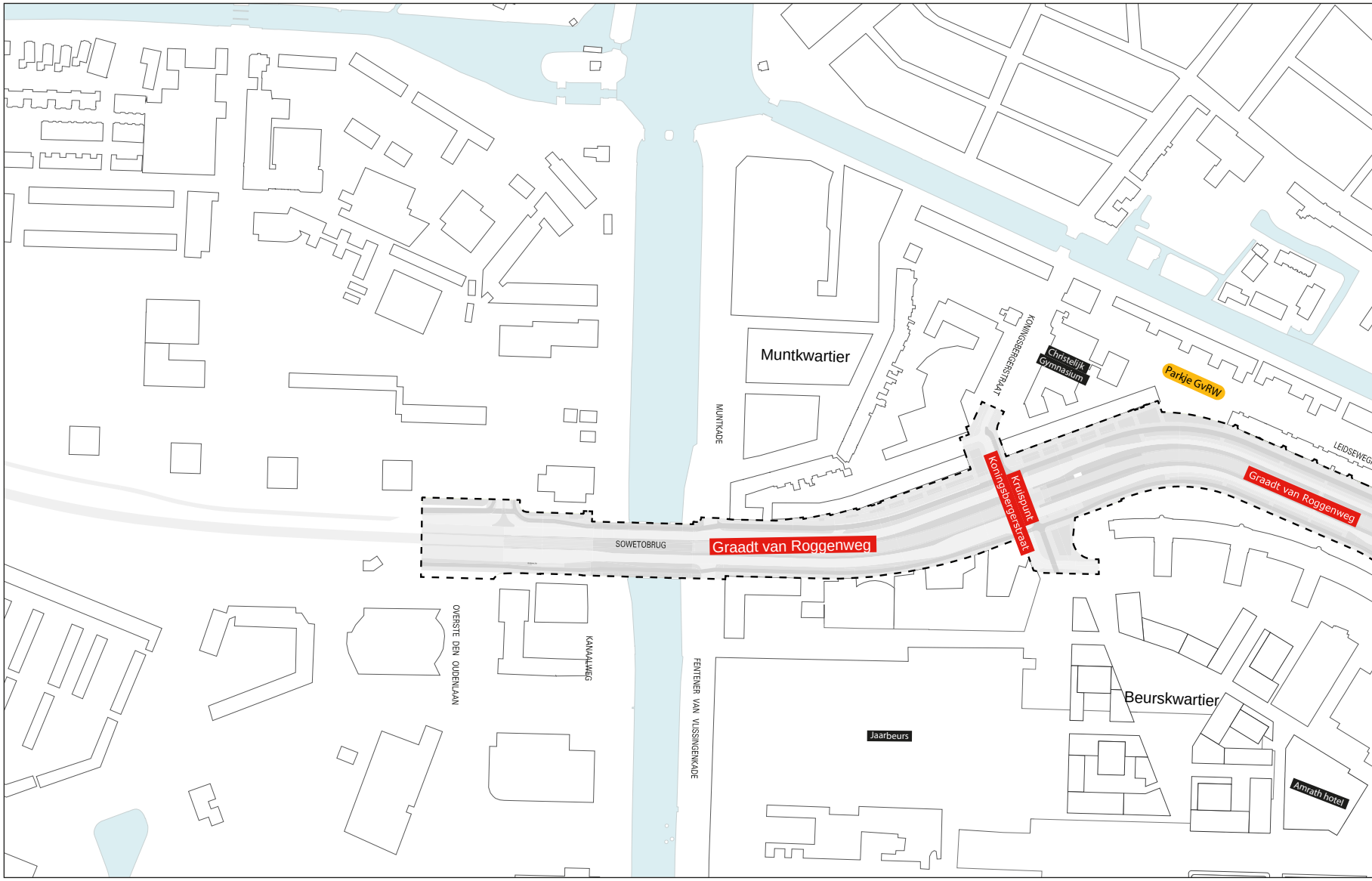
9 Participatieproces 124

9.1 Aanpak op maat 124
9.2 Een beter plan 124
9.3 De stad maken we samen 124

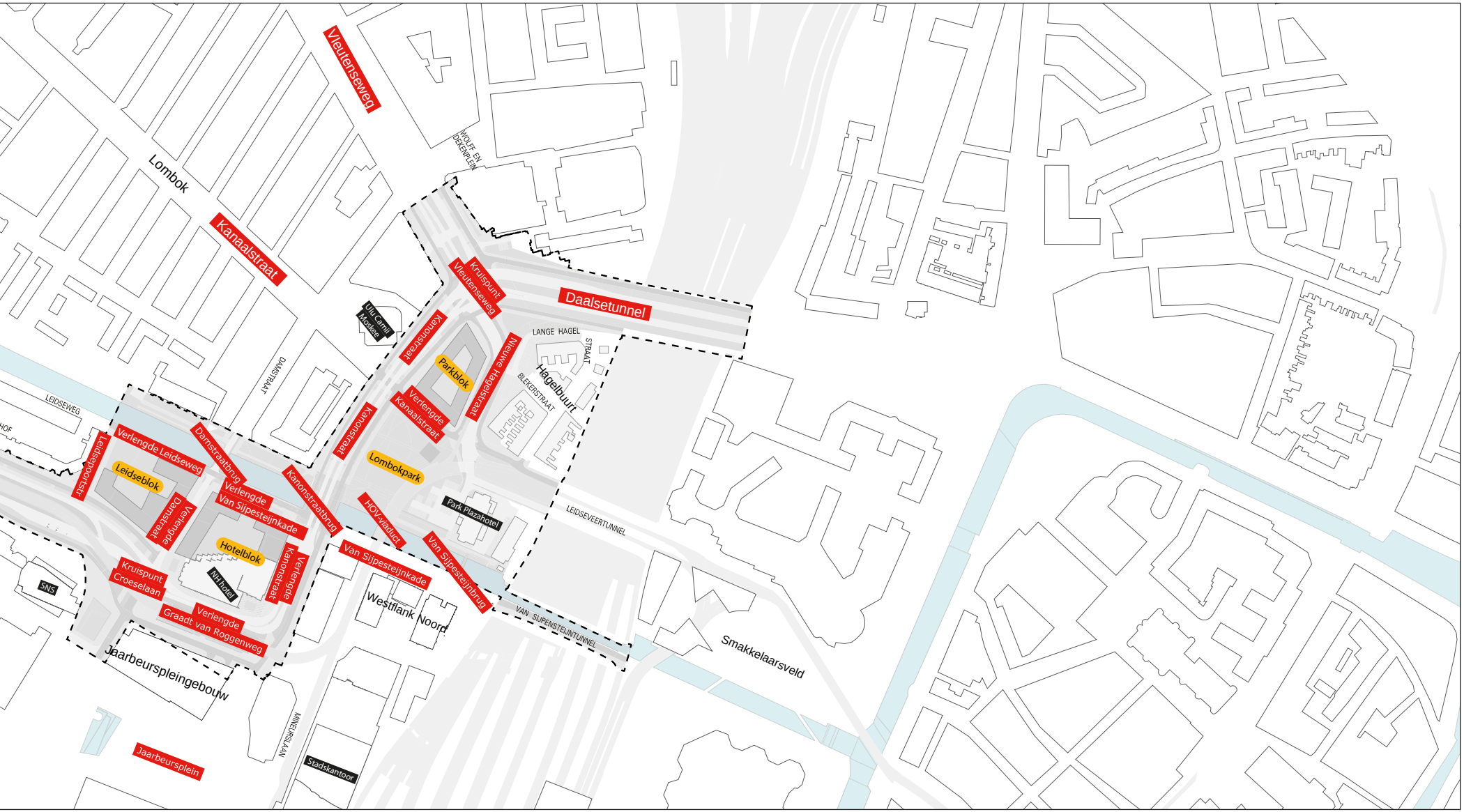
10 Uitvoerbaarheid en planning 126

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

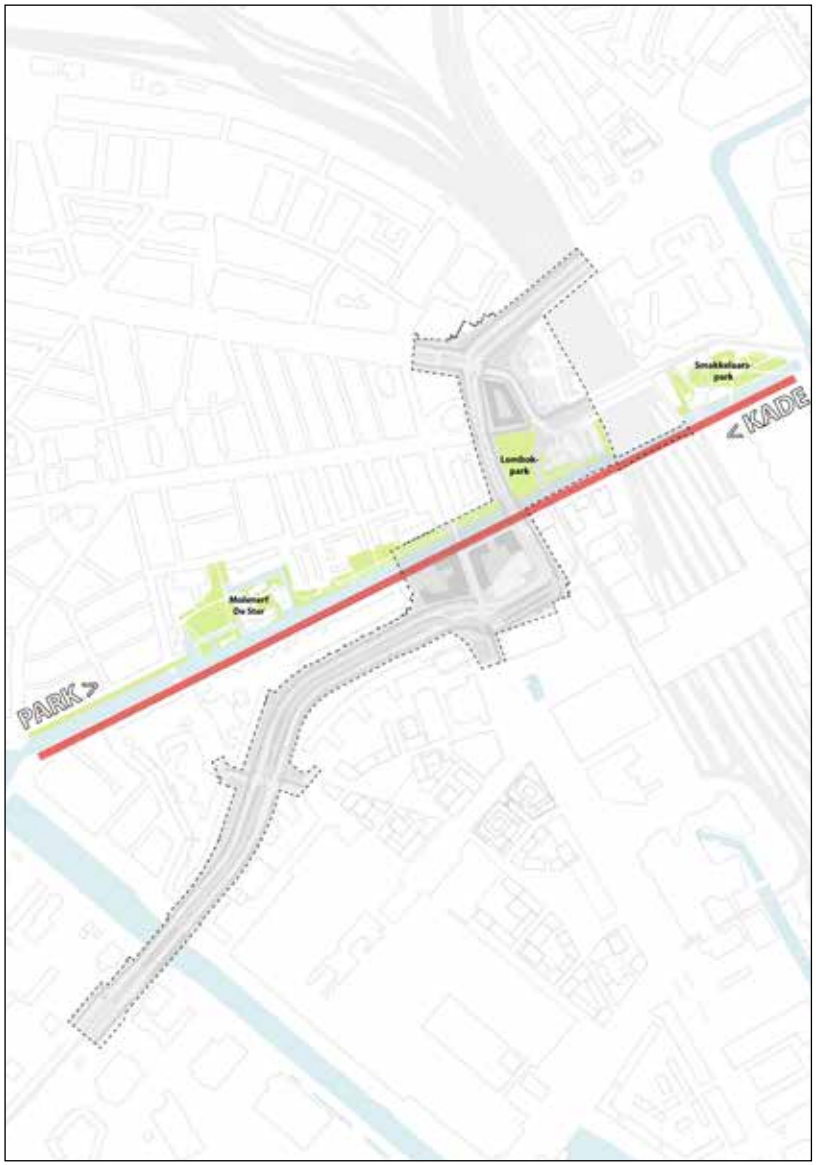
De Leidse Rijn vormt de vaarverbinding tussen het Merwedekanaal (rondje Stadseiland) en de Stadsbuitengracht (rondje Singel). Daarnaast is het een belangrijke groenstructuur.

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

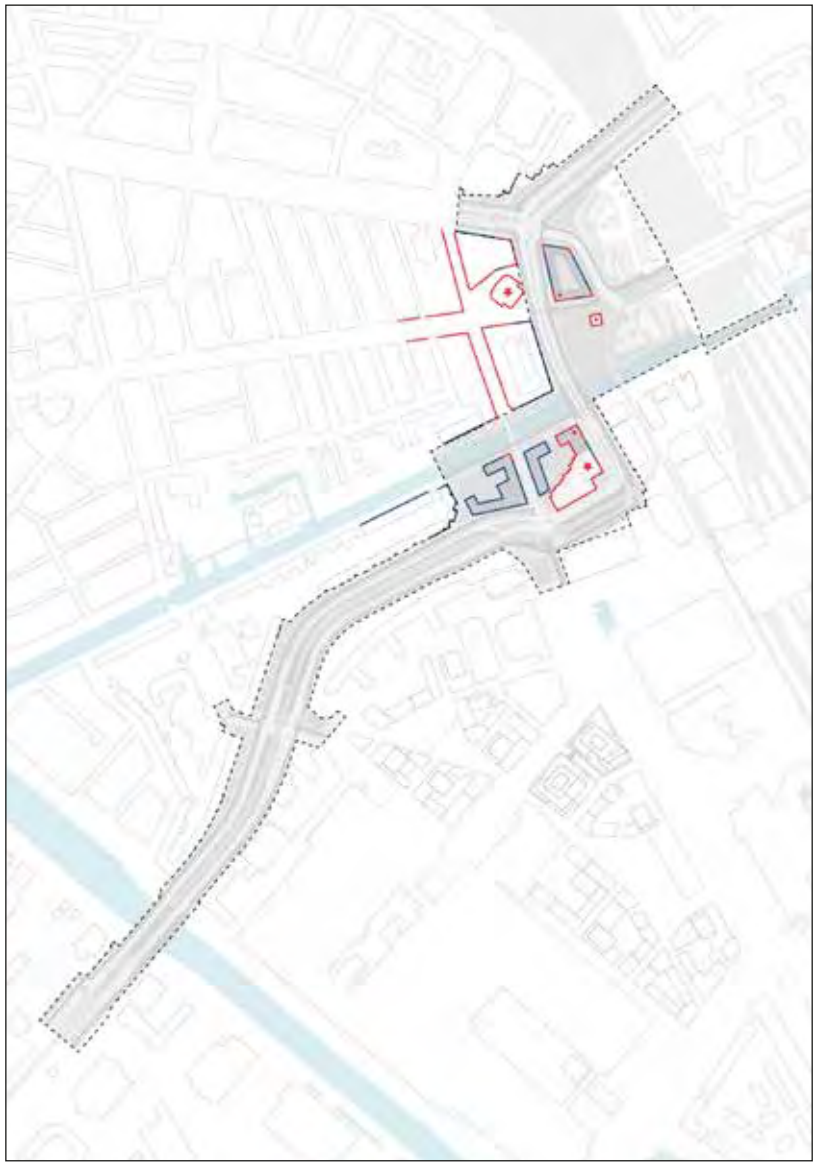
Mede bepalend voor het succes van het dit stukje stad is de mate van levendigheid. Alleen een aangenaam en aantrekkelijk stadsdeel trekt nieuwe bewoners en bezoekers. Een levendige stad is een stad waar veel te zien en te beleven is, waar veel mensen graag komen. De plint van gebouwen, de gevel op ooghoogte, 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

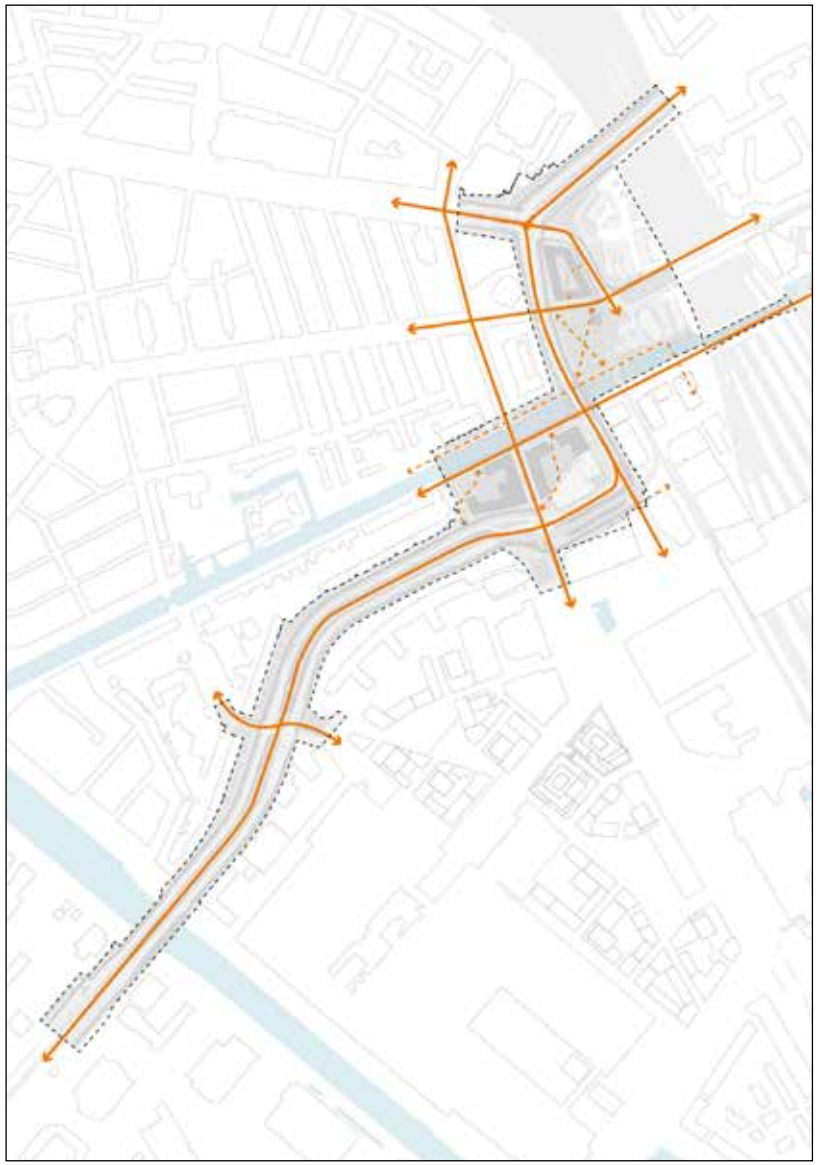
Een goed vertakt netwerk van wandel- en fietsroutes en groenstructuren verbindt het stationsgebied met de omliggende wijken. Ook stimuleert het bewoners en werknemers tot ‘een blokje om’. Er is veel langzaam verkeer dat door het plangebied zijn route kiest, naar onder andere de binnenstad en het station. 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.

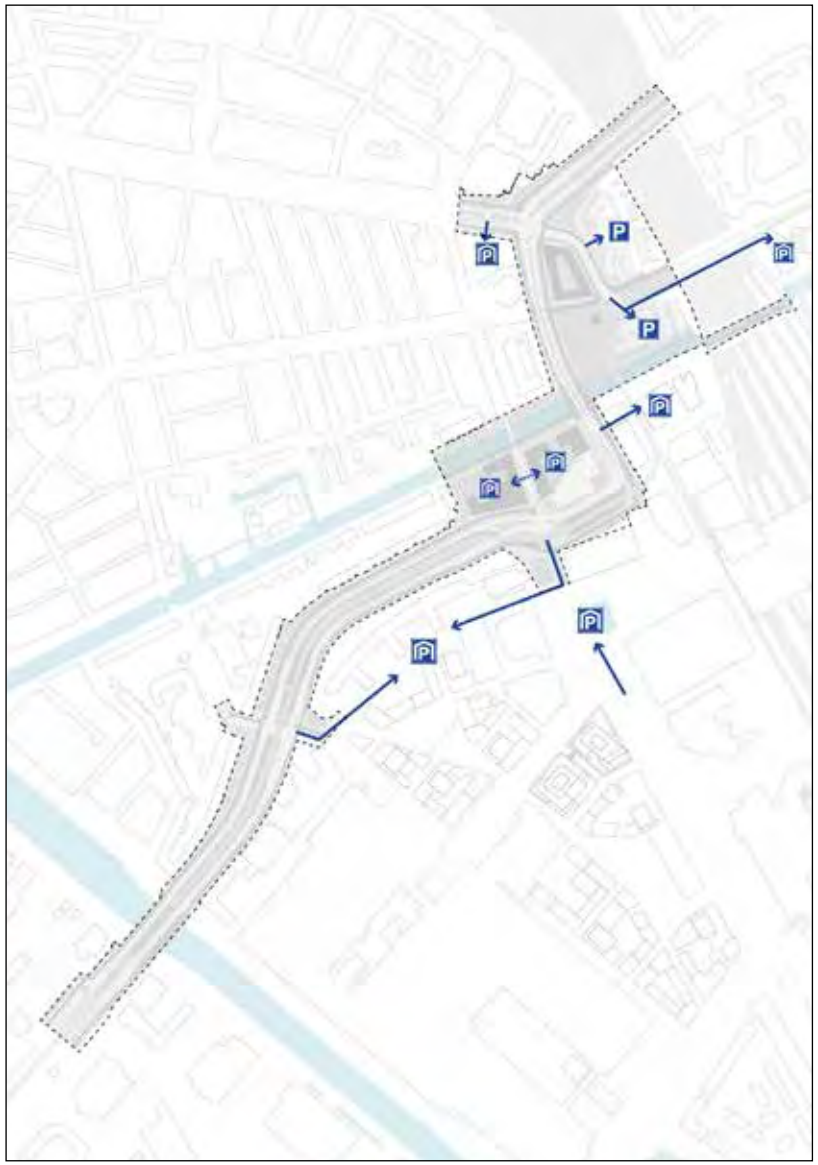
3.6 Slim Vervoer

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.

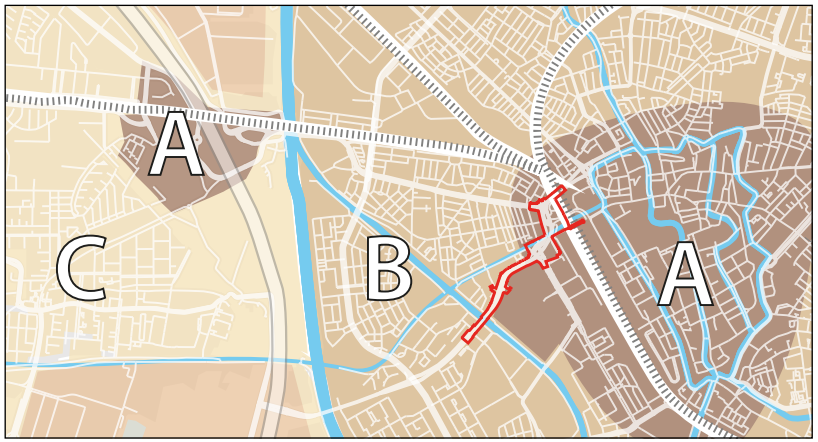
- Bezoekers en eventueel personeel en bewoners, die met de auto komen of een eigen auto bezitten parkeren elders, bijvoorbeeld op afstand of in een openbare parkeervoorziening in de omgeving.
- Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de beschikbare parkeercapaciteit in de omgeving (ruimte in de parkeergarage 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.

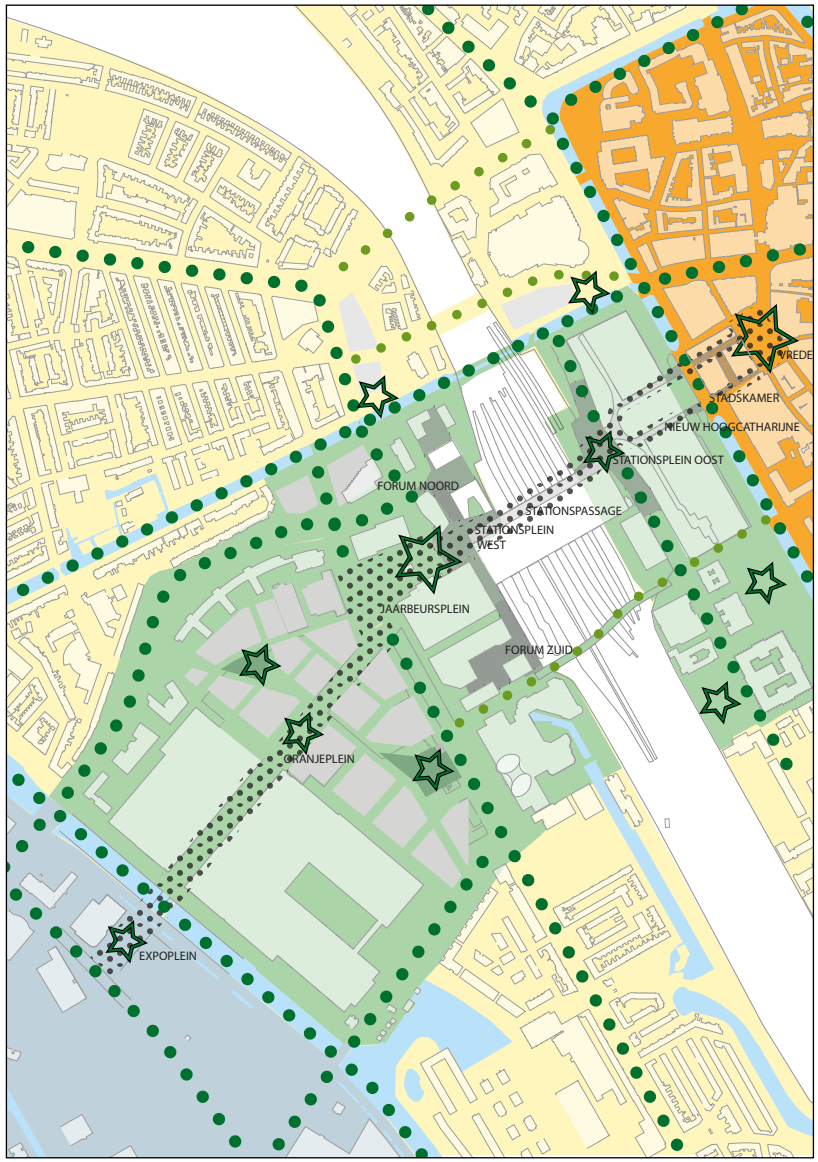
Ruimtelijke structuur

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.



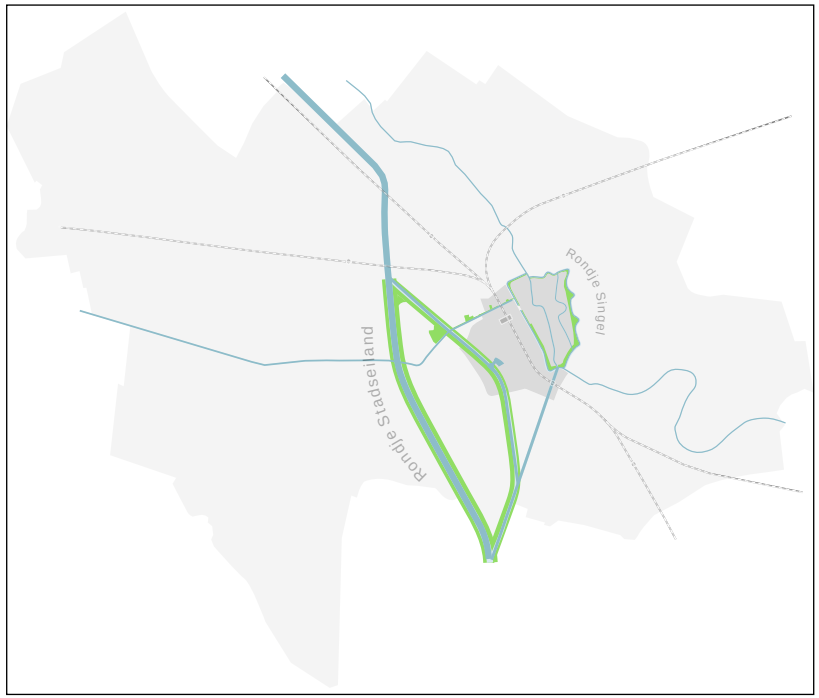
Hoofdstructuurkaart openbare ruimte.

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

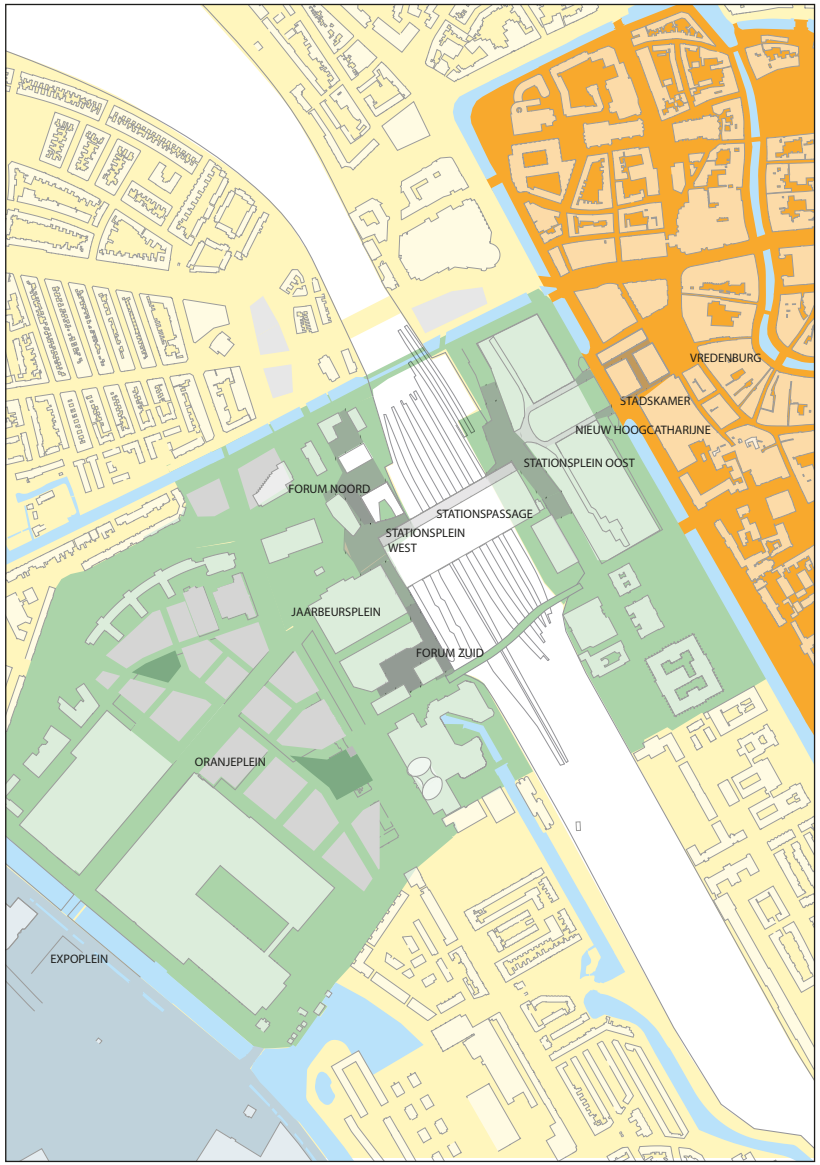
De openbare ruimte in het plangebied vraagt om een hoogwaardige, uitnodigende en goed beheerbare inrichting die geschikt is voor intensief gebruik. Dagelijks maken veel mensen gebruik van het gebied. Zeer verschillende functies komen in een compact gebied samen. Naast de bestaande gebouwen worden diverse 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.

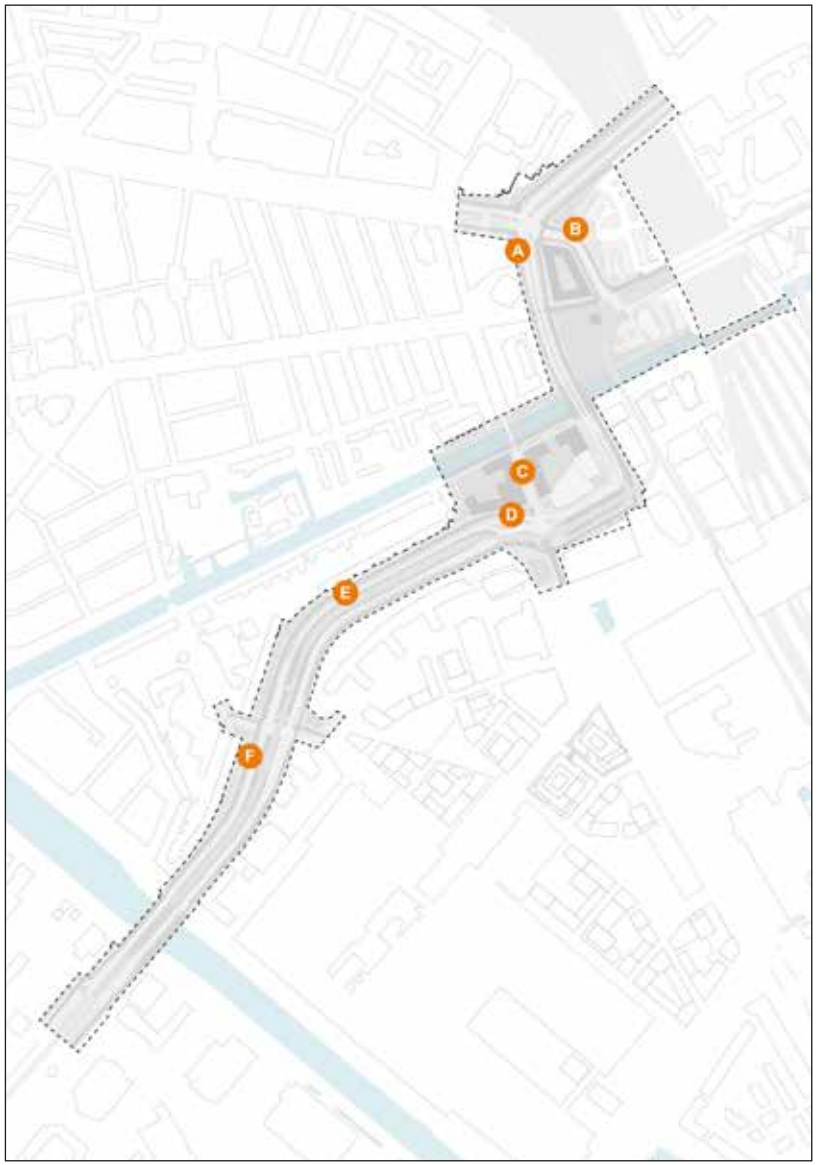




Onder:
Referentiebeelden van materiaalgebruik stationsgebied

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

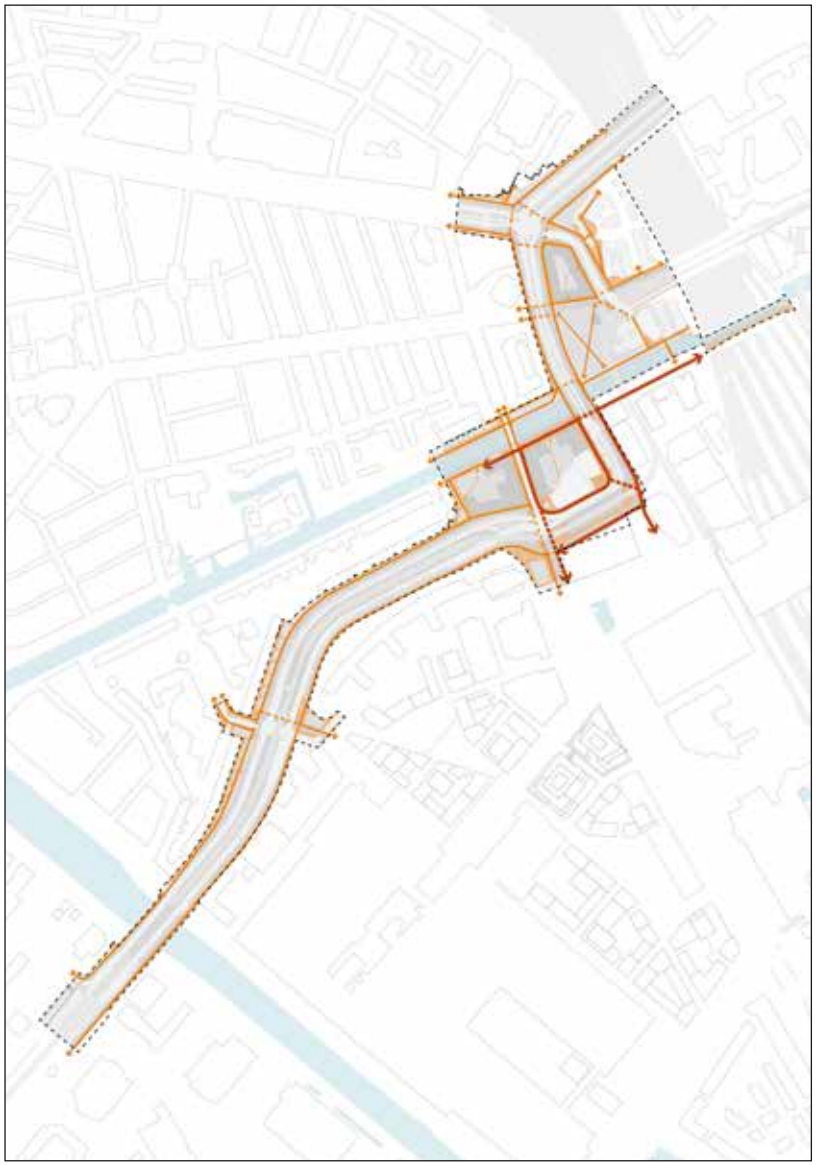
Afvalinzameling.

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).

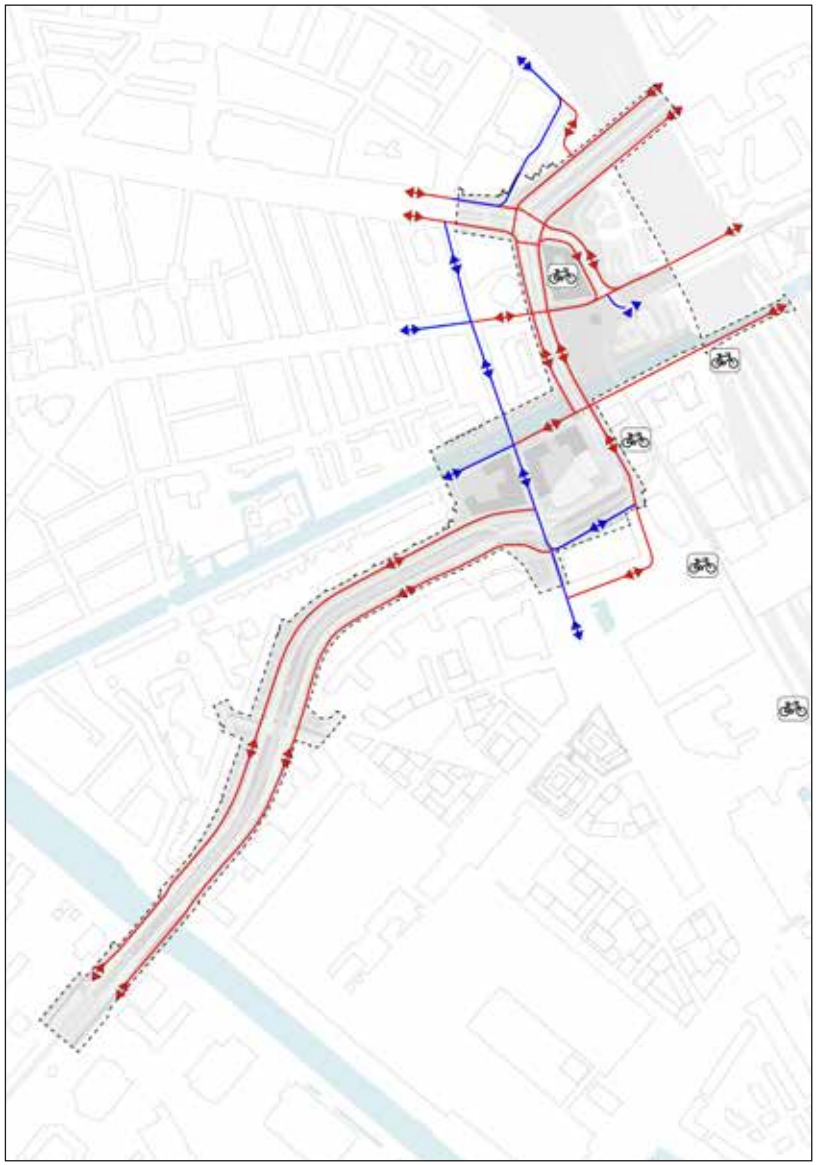


Looproutes.

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

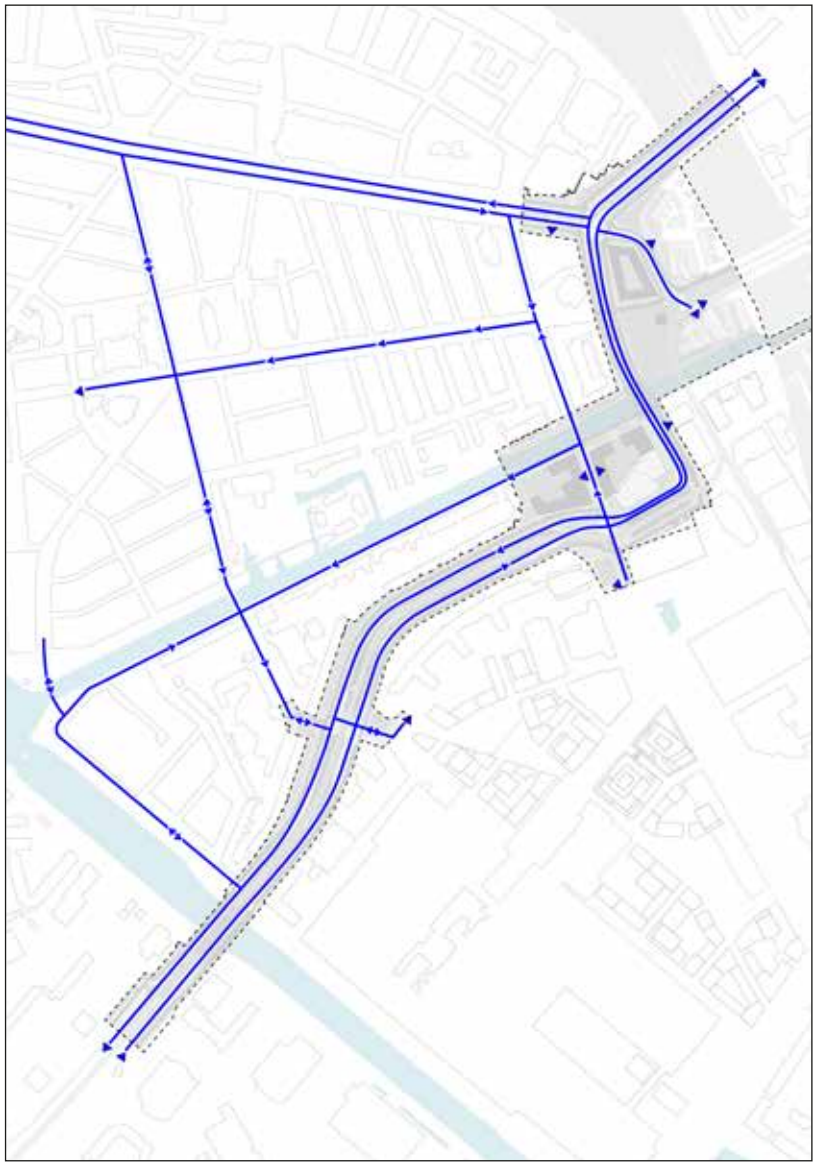
Combinatie fiets-auto

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

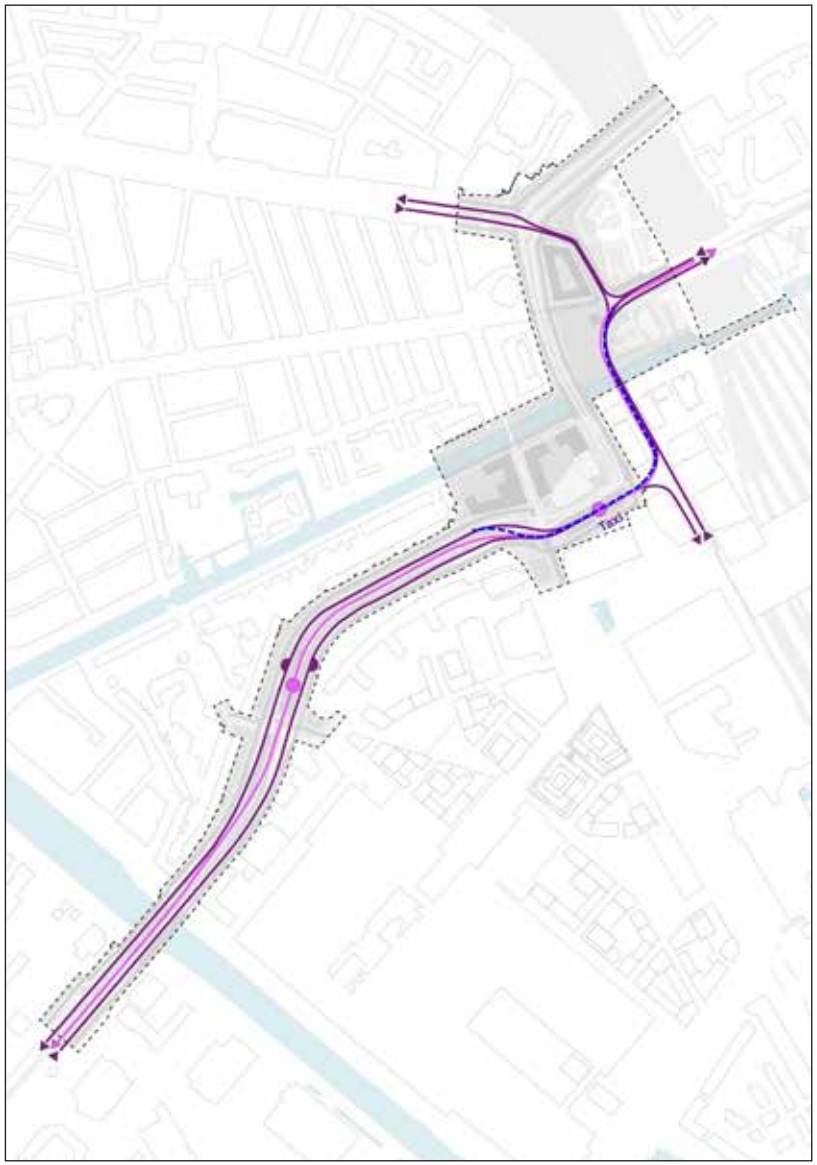
Op de (Verlengde) Graadt van Roggenweg ligt de trambaan. Tot 2020 is de trambaan de verbinding tussen het station en Nieuwegein/IJsselstein (SUNIJ-lijn). Als in 2020 de haltes aan de SUNIJ-lijn zijn aangepast aan het nieuwe lage vloer-materieel wat al gebruik maakt van de Uithoflijn, is ook de verbinding 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.



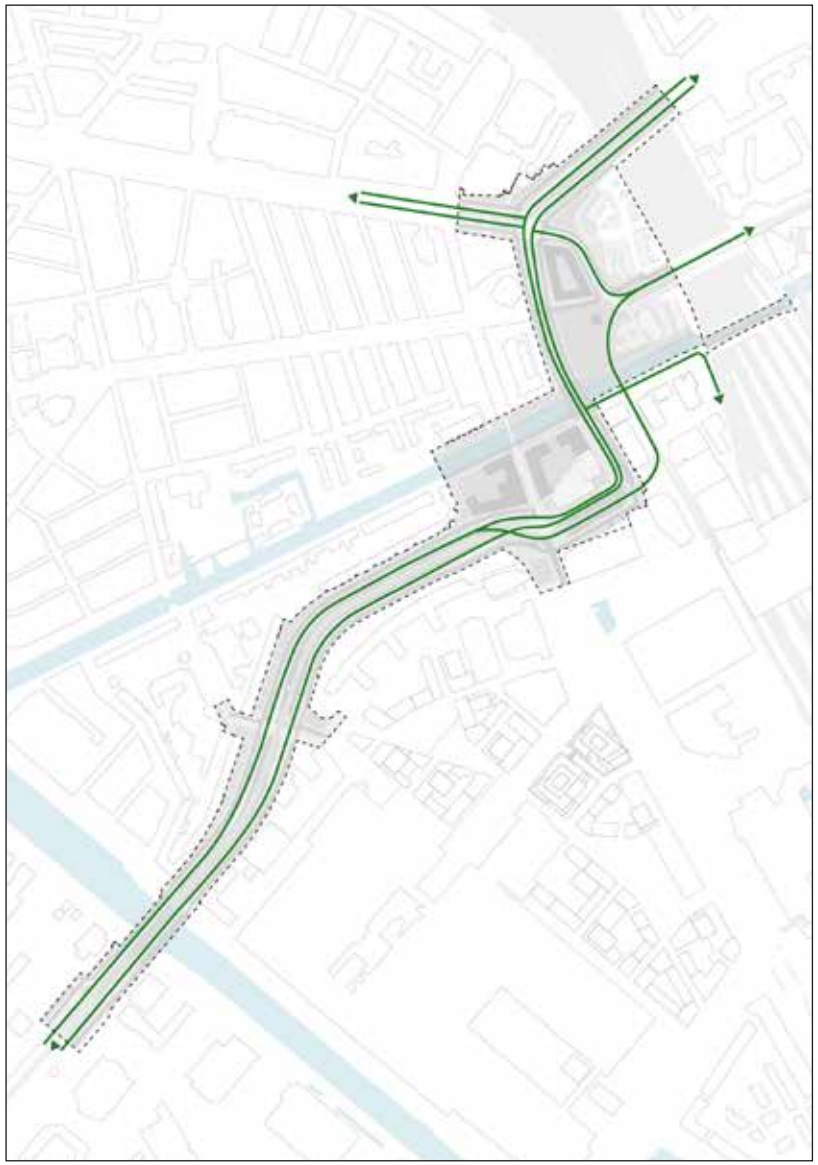
VERKLARING

- 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.

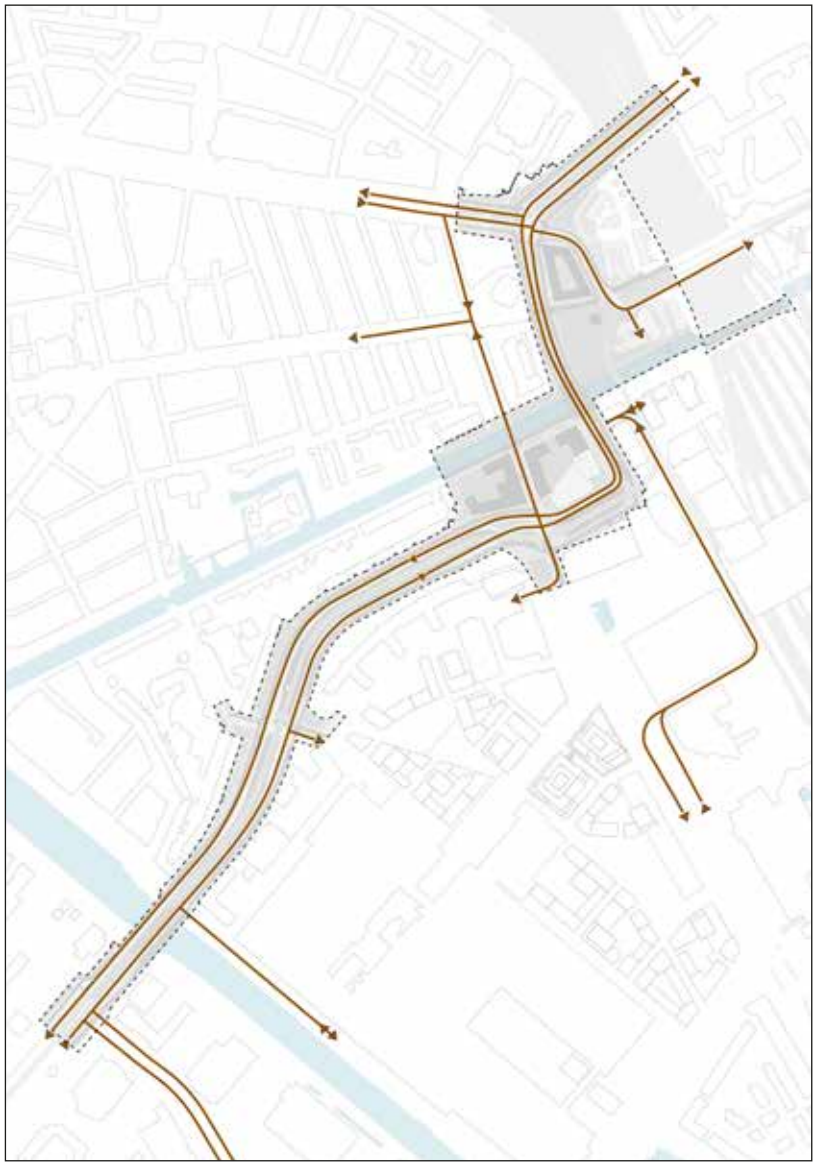
Goederenvervoer

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

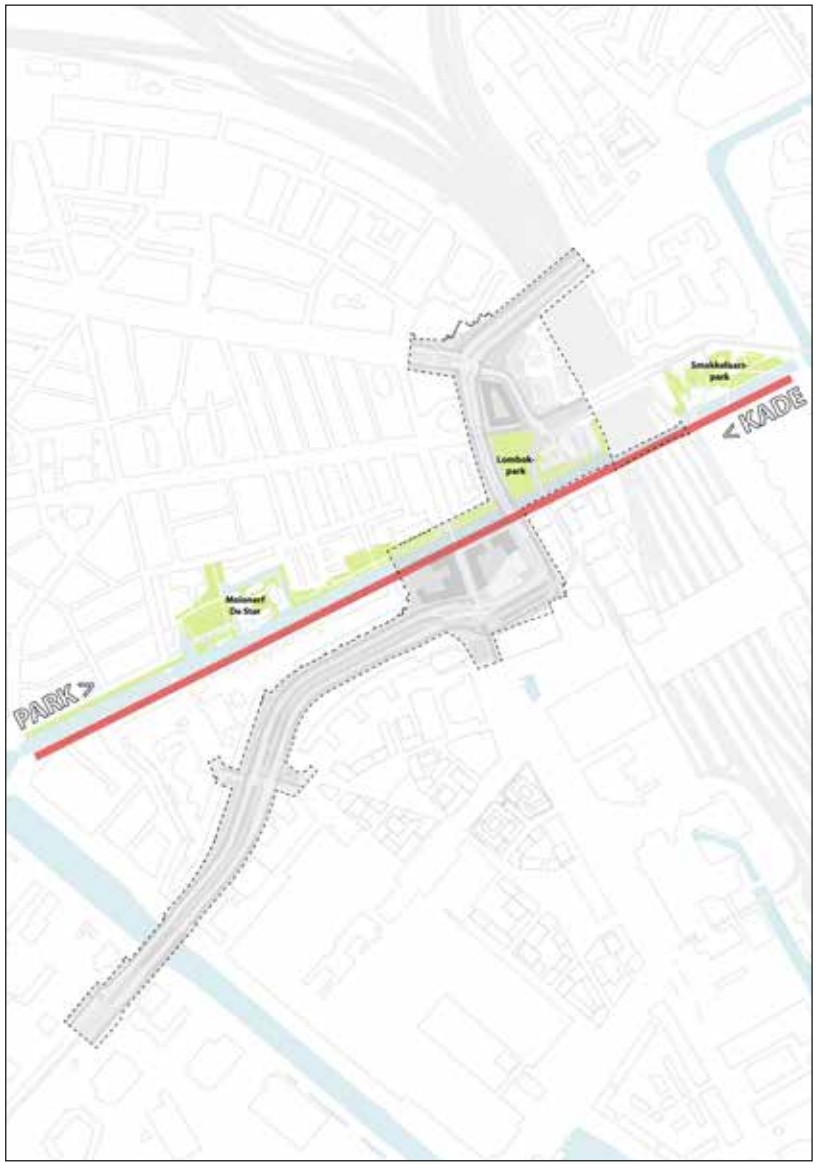
Voor de reconstructie van de Leidse Rijn gelden een aantal randvoorwaarden die de herkenbaarheid van deze bijzondere structuur vergroten. Deze randvoorwaarden zijn afgestemd op de planvorming aan het Smakkelaarsveld, zodat de Leidse Rijn aan zowel de oostzijde als de westzijde van de sporen als doorgaande 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.

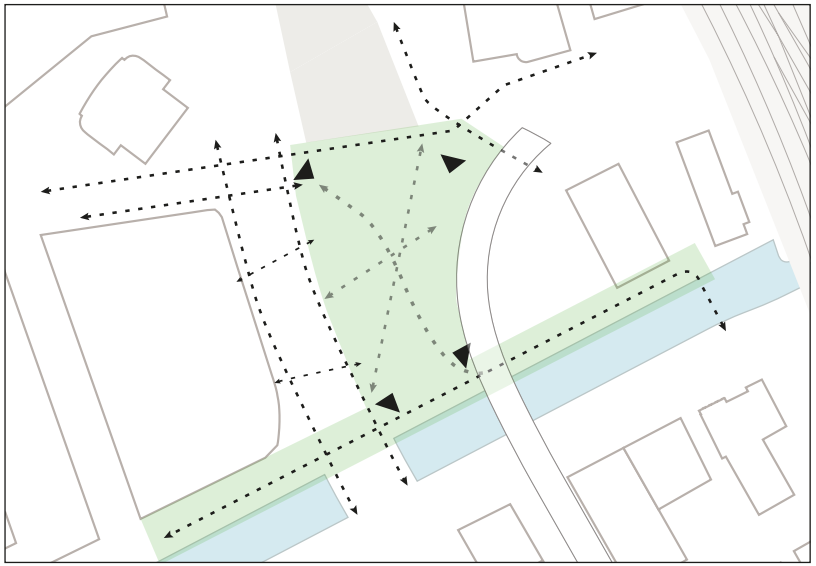
Groenstructuur

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

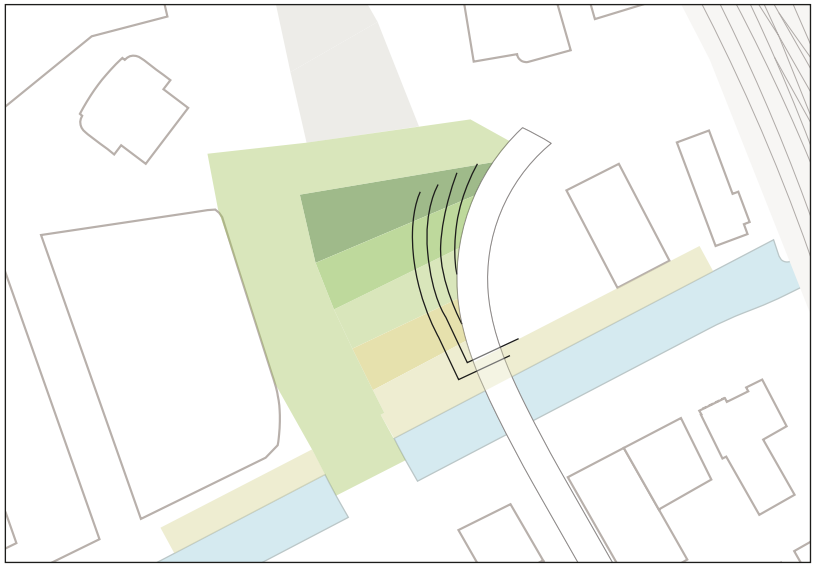
Het hoogteverschil tussen het water van de Leidse Rijn en de Verlengde Kanaalstraat wordt circa 1,5 meter. Dit hoogteverschil wordt in het park-ontwerp benadrukt zodat het de oriëntatie op de Leidse Rijn versterkt. Het hoogteverschil wordt landschappelijk opgelost en kan worden benadrukt door aan de 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

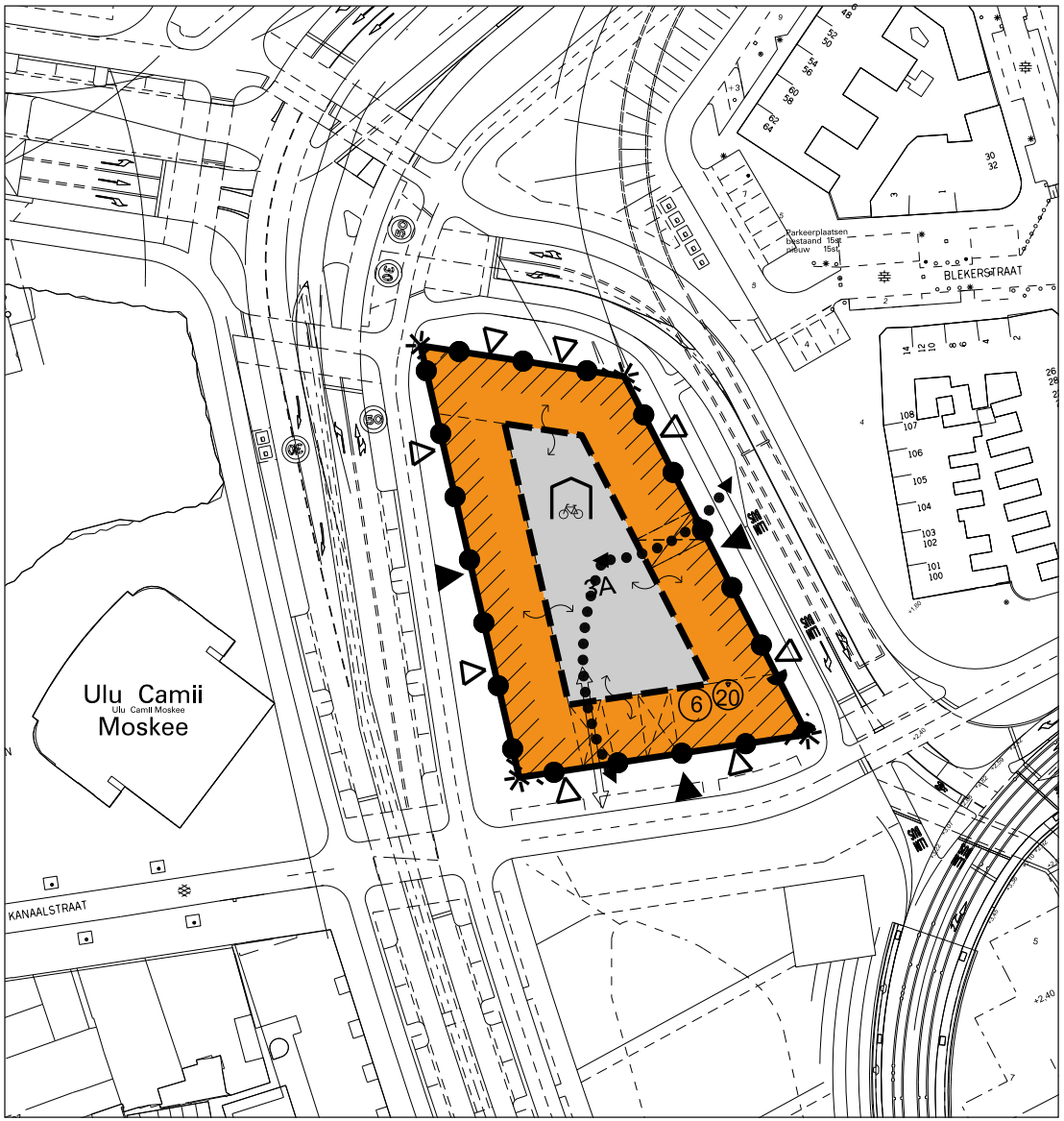
Tweezijdige oriëntatie op de hoek

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

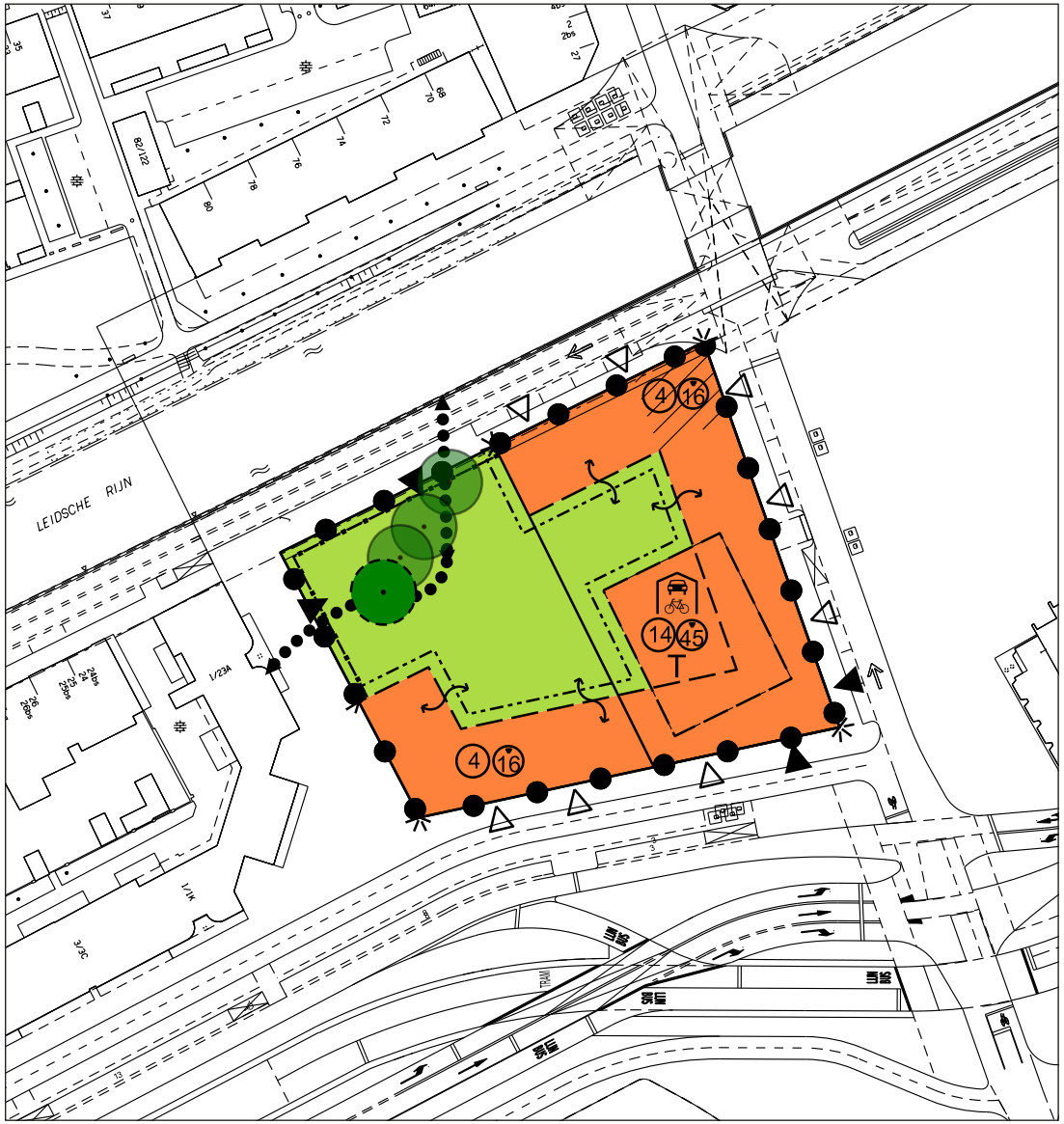
Tuinmuur met poorten (plek indicatief)

Doorgang voetgangers
(bewoners en bezoekers)

Ondergronds parkeren, toegankelijk vanaf
de straat (plek indicatief)

Bestaande bomen

Te Rooien boom (ziek)



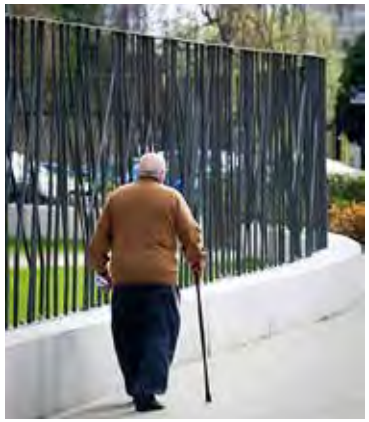
Randvoorwaardenkaart
Leidseblok.

- 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.



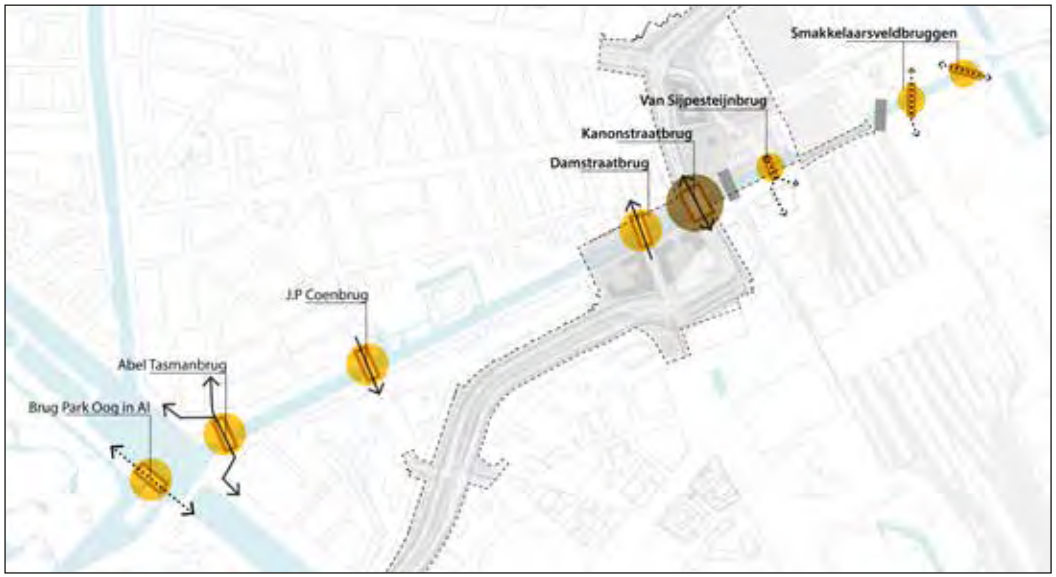


Links:
Historische brug Van Sijpesteijnkade.

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.

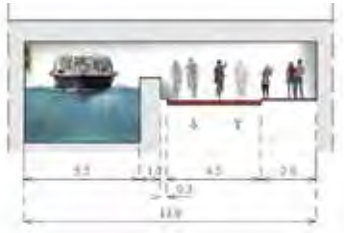
Groenstructuur in variant gelijkvloerse kruising

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

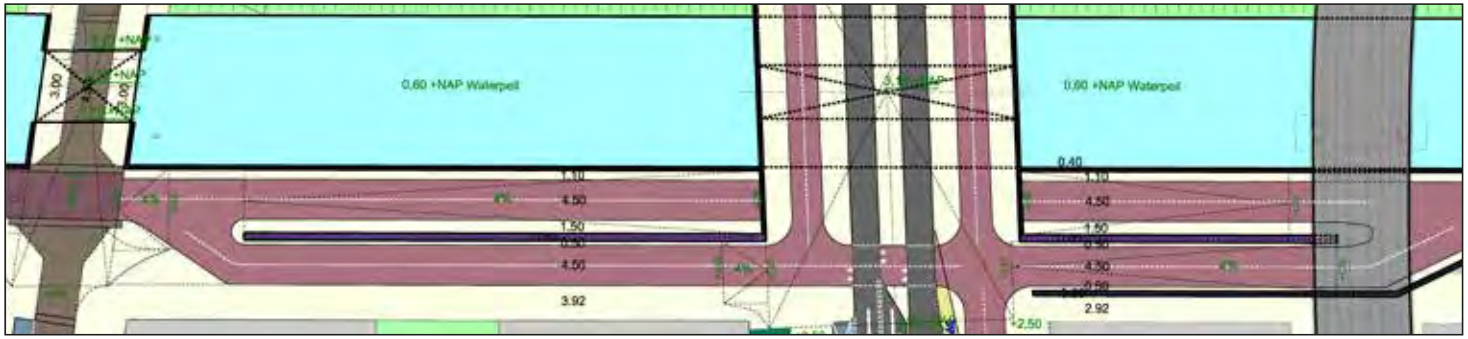
Tussen de Van Sijpesteijntunnel en het HOV-viaduct wordt de kade van de Leidse Rijn ingericht met een fietspad van 5 meter breed. Het fietspad wordt op dit gedeelte 0,5 meter verbreed ten behoeve van de in- en uitvoegende fietsersstromen en ligt op 1,5 meter afstand van de waterlijn van de Leidse Rijn. 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.

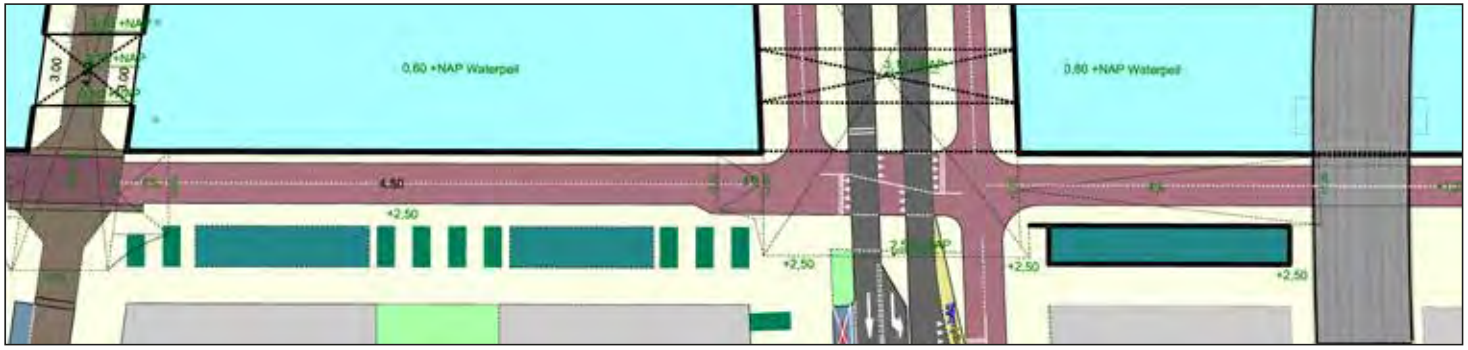
Tussen de Van Sijpesteijntunnel en de Damstraat wordt de kade van de Leidse Rijn ingericht met een fietspad van 4,5 meter breed. Deze komt op 1,5 meter afstand van de waterlijn van de Leidse Rijn te liggen. Bij de kruising met de Kanonstraat is het fietspad verbreed ten behoeve van de kruisende fietsstromen. 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.

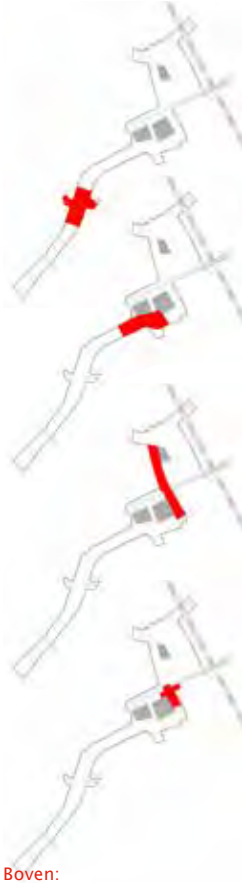
Tussen de tramhalte en het Jaarbeurspleingebouw kan gefietst worden in twee richtingen. De straat wordt ook gebruikt voor de bereikbaarheid van het laden en lossen, taxi en Kiss&Ride bij het Jaarbeurspleingebouw.
Het tweerichtingen fietspad langs de (Verlengde) Kanonstraat naar het Jaarbeursplein en 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.

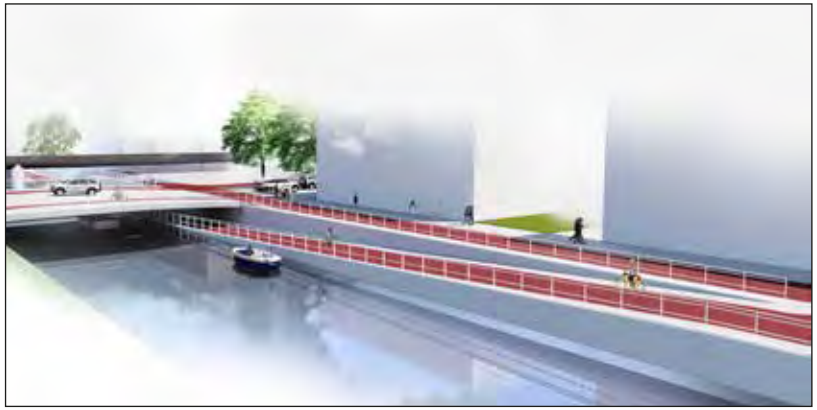
Kanonstraatbrug in variant gelijkvloerse kruising

Bij de variant met een gelijkvloerse kruising landt de Kanonstraatbrug direct aan op de kade van de Leidse Rijn.

Van Sijpesteijnbrug

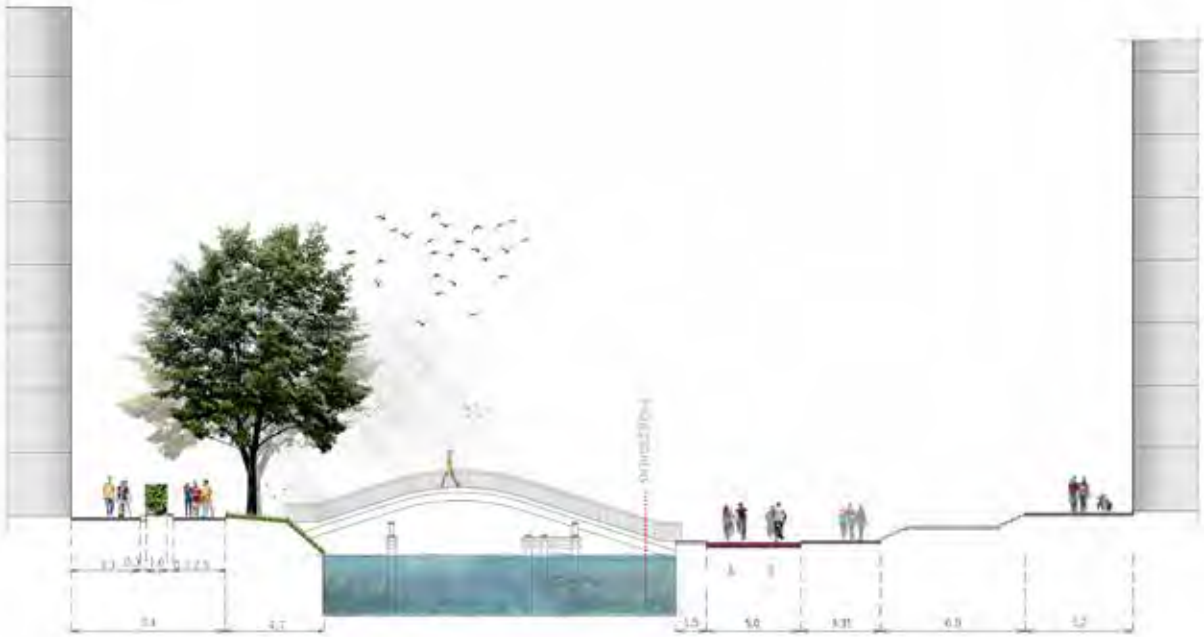
De Van Sijpesteijnbrug verbindt de Van Sijpesteijnkade en de oever bij het Park Plaza hotel en de Stek.
De benodigde doorvaarthoogte en –breedte en de hoogte van de Sijpesteijnkade zorgen ervoor dat de brug moet worden uitgevoerd met trappen en daarom alleen geschikt is voor voetgangers. Fietsgoten naast 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.

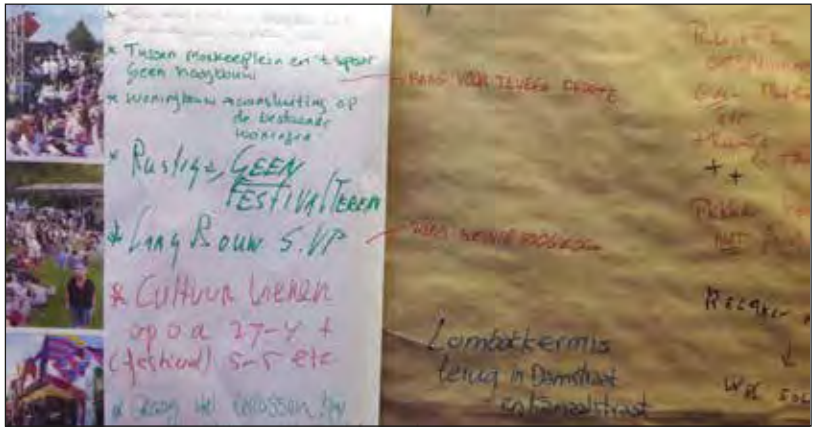
9.2 Een beter plan

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.

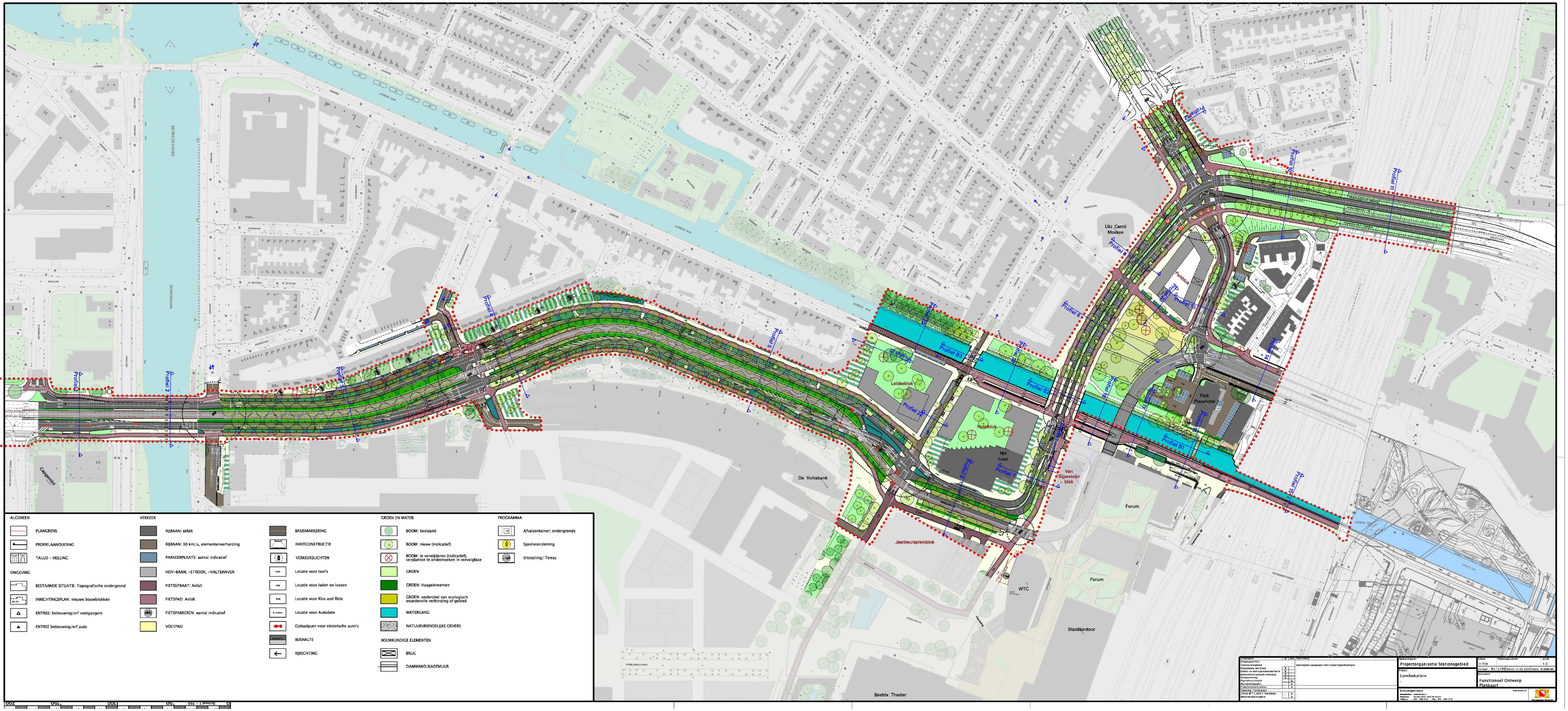
Bijlagen

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 1
Profiel 2
Profiel 3
Profiel 4
Profiel 5
Profiel 6
Profiel 7
Profiel 8
Profiel 9
Profiel 10
Profiel 11
Profiel 12
Profiel 13
Profiel 14
Profiel 15
Profiel 16
Profiel 17
Profiel 18
Profiel 19
Profiel 20
Profiel 21
Profiel 22
Profiel 23
Profiel B1
Profiel B2
Profiel B3
MERWEDEKANAAL
Capgemini
De Volksbank
Leidseblok
Hotelblok
NH hotel
Van Sijpesteijn blok
Jaarbeurspleinblok
Parkblok
Park Plazahotel
Ulu Camii Moskee
Forum
WTC
Stadskantoor
Beatrix Theater
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
Opdrachtgever
Projectorganisatie Stationsgebied
Project
Lombokplein
Onderdeel
Functioneel Ontwerp Plankaart
Schaal 1:750
Formaat 84,1x185
Datum 15-09-2020
Getek. IE/DbM/ML
versie 4.0
Stadsingenieurs
doorkoppeld aangepast met uitvoeringstekeningen
Gemeente Utrecht

Lombokplein

Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg

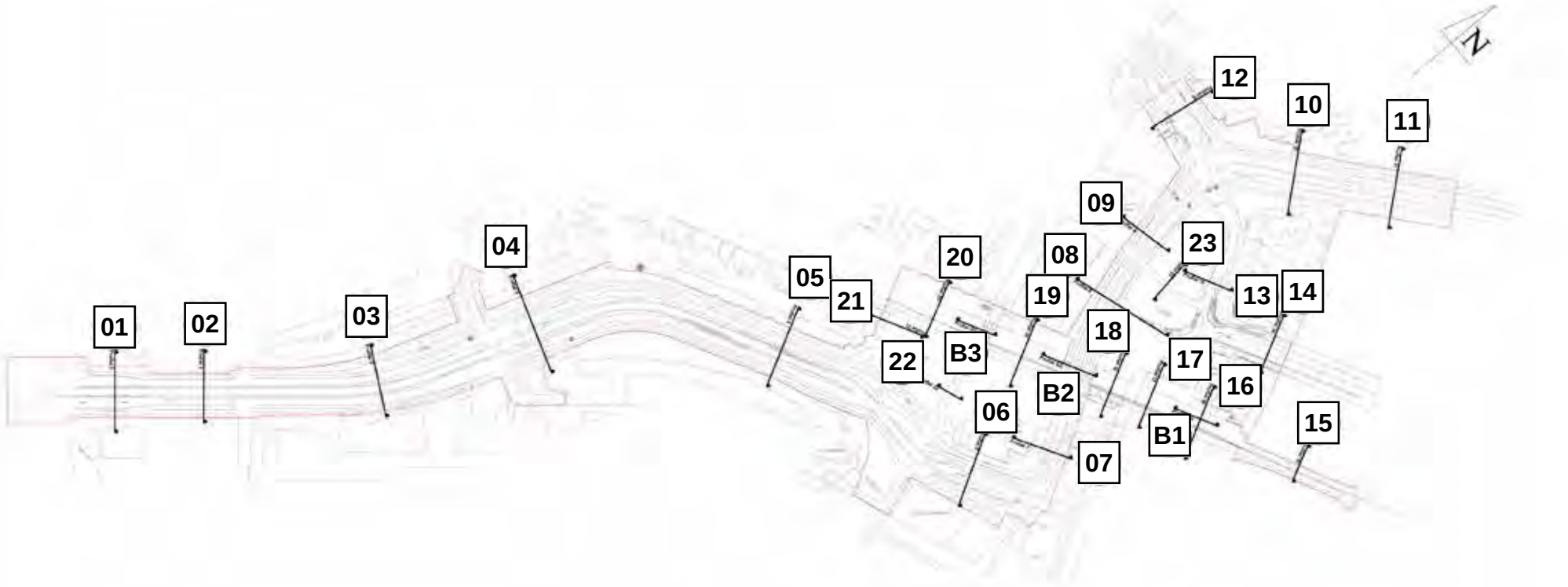


Profielenboek

Gemeente Utrecht

Definitieve versie, september 2020

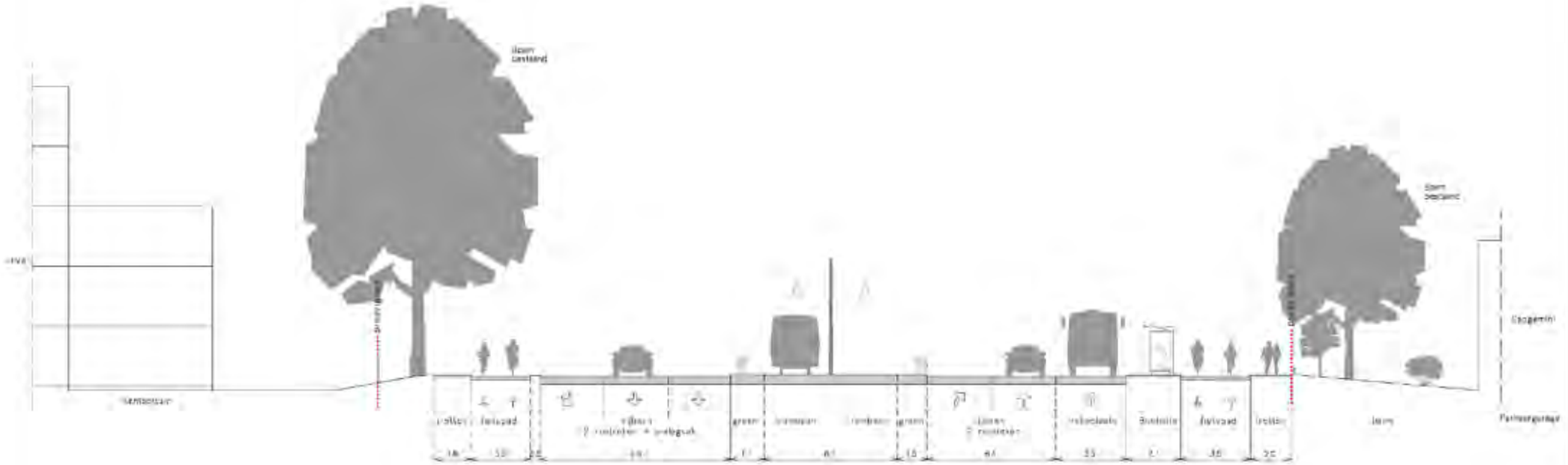
profielen positie



profielen schaal - 1:200 ; A3

Profiel 1

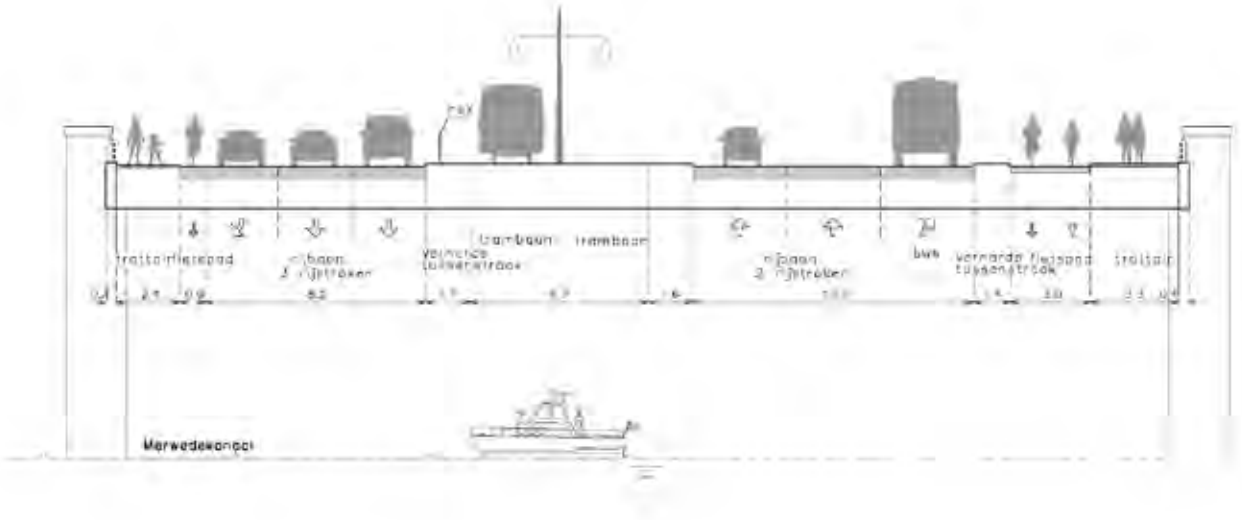
Weg der Verenigde Naties



Terug naar overzichtstekening

Profiel 2

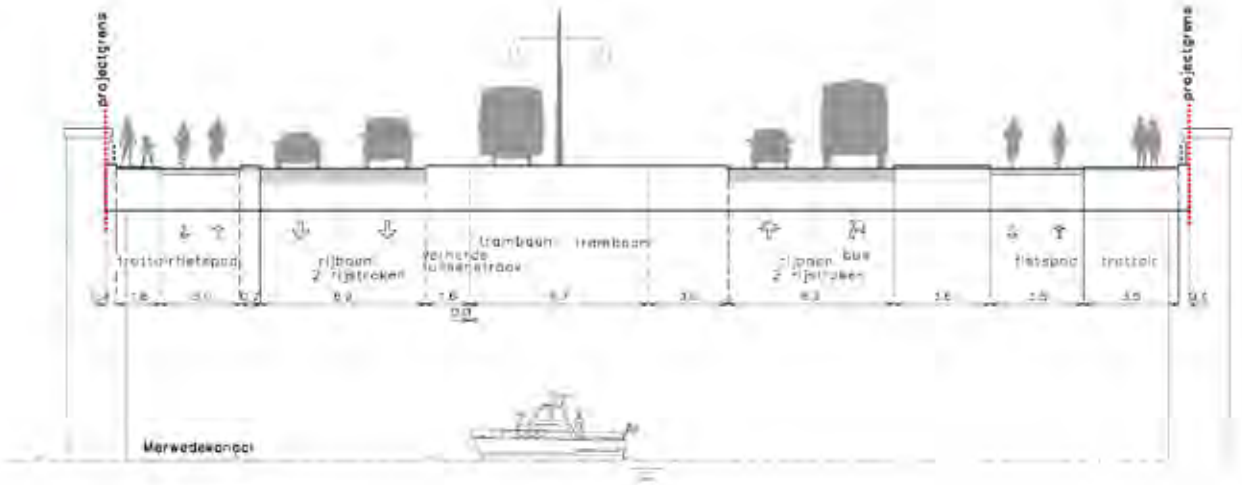
Bestaande situatie
Sowetobrug



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

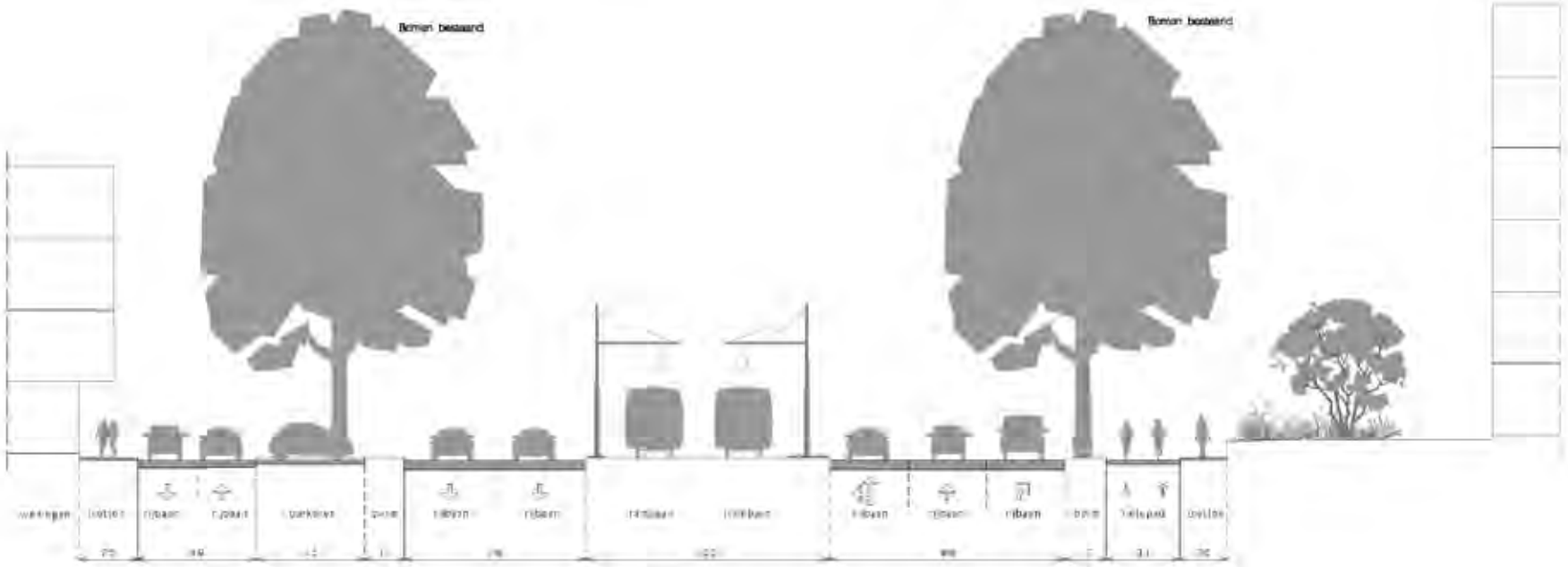
Profiel 4
Graadt van Roggenweg



Terug naar overzichtstekening

Profiel 5

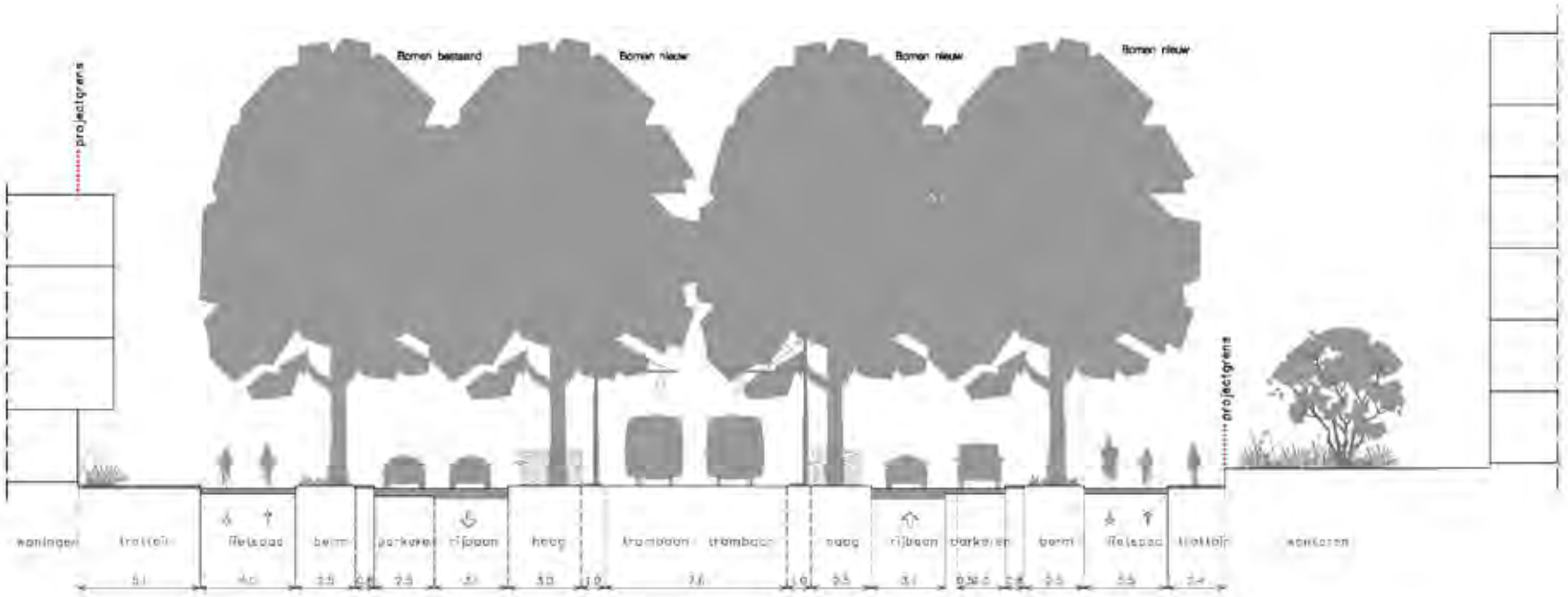
Bestaande situatie
Graadt van Roggenweg



Terug naar overzichtstekening

Profiel 5 nieuwe situatie

Profiel 5
Nieuwe situatie
Graadt van Roggenweg

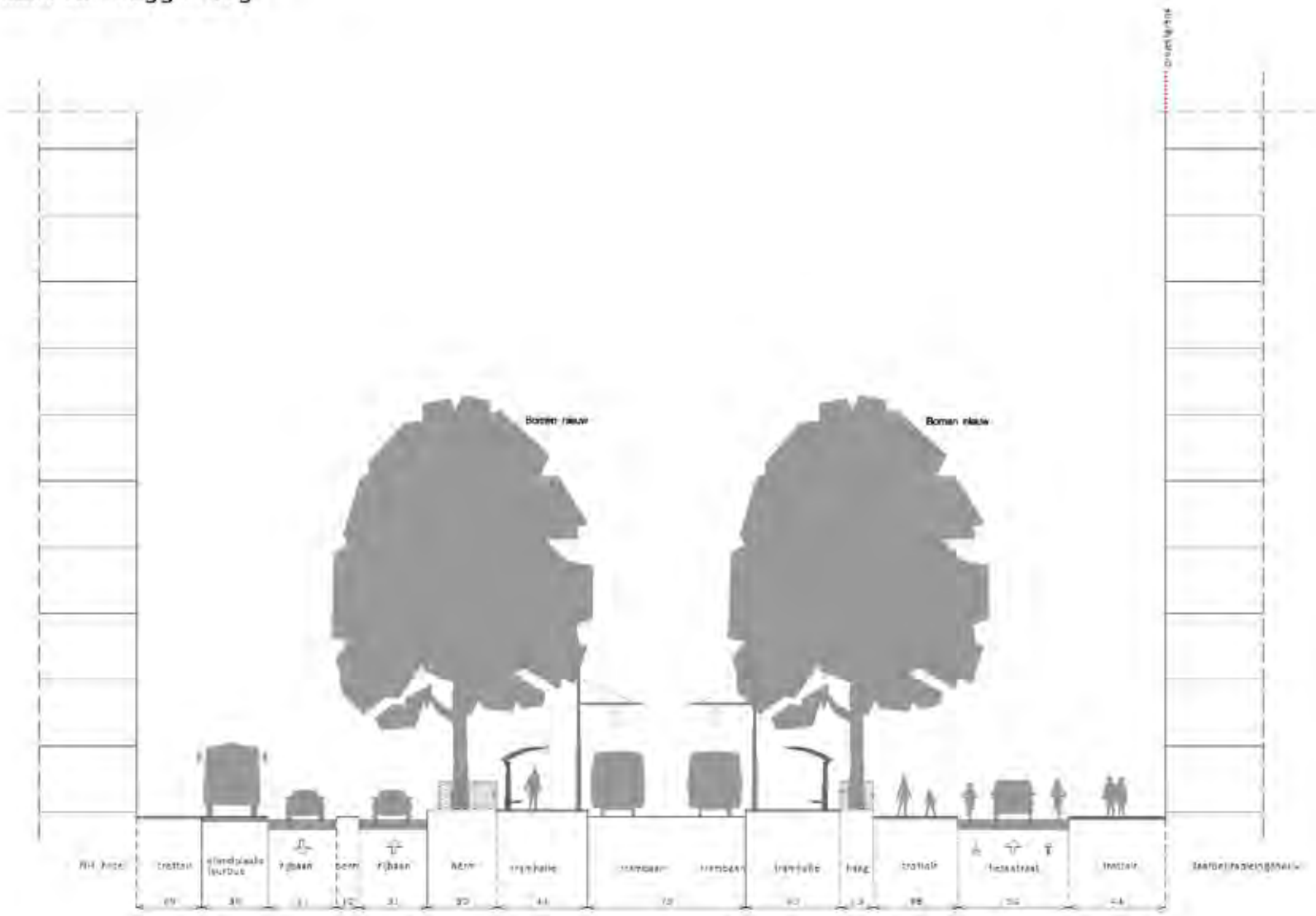


Terug naar overzichtstekening

Profiel 5 bestaande situatie

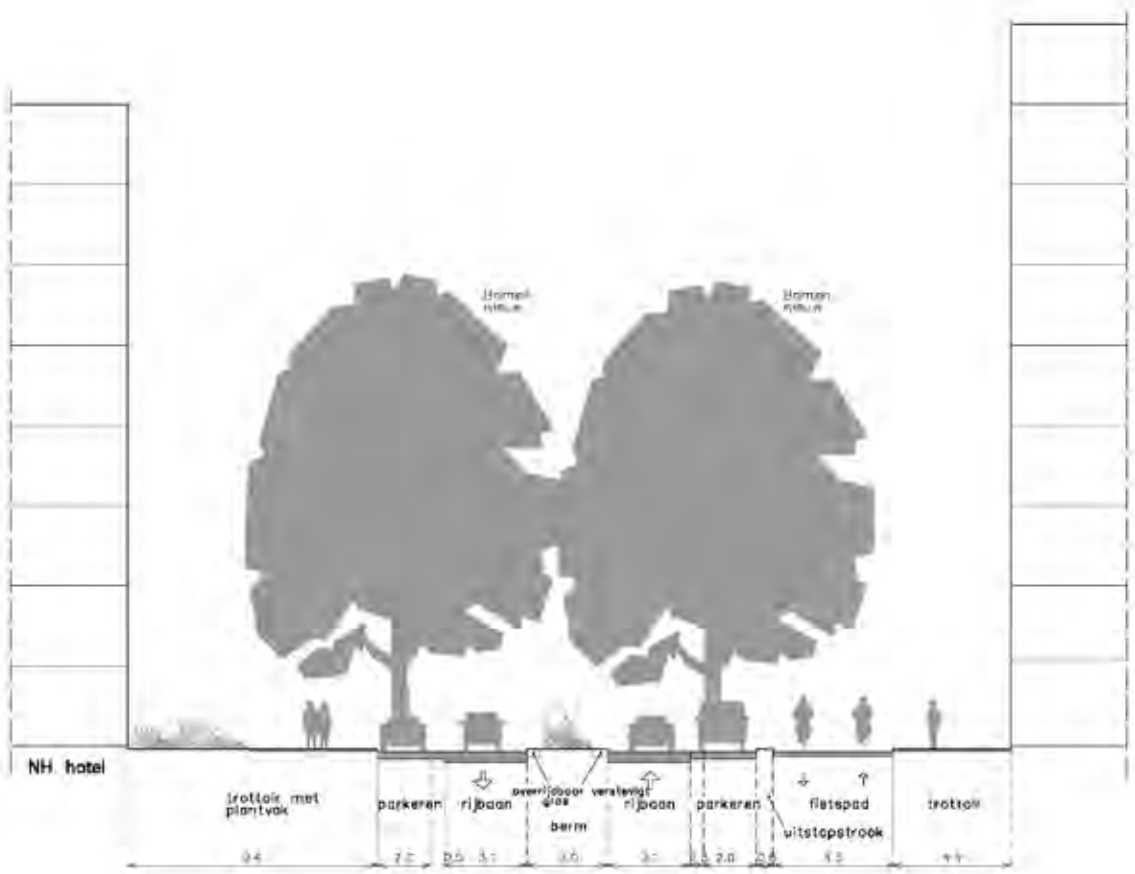
Profiel 6

Verlengde Graadt van Roggenweg



Terug naar overzichtstekening

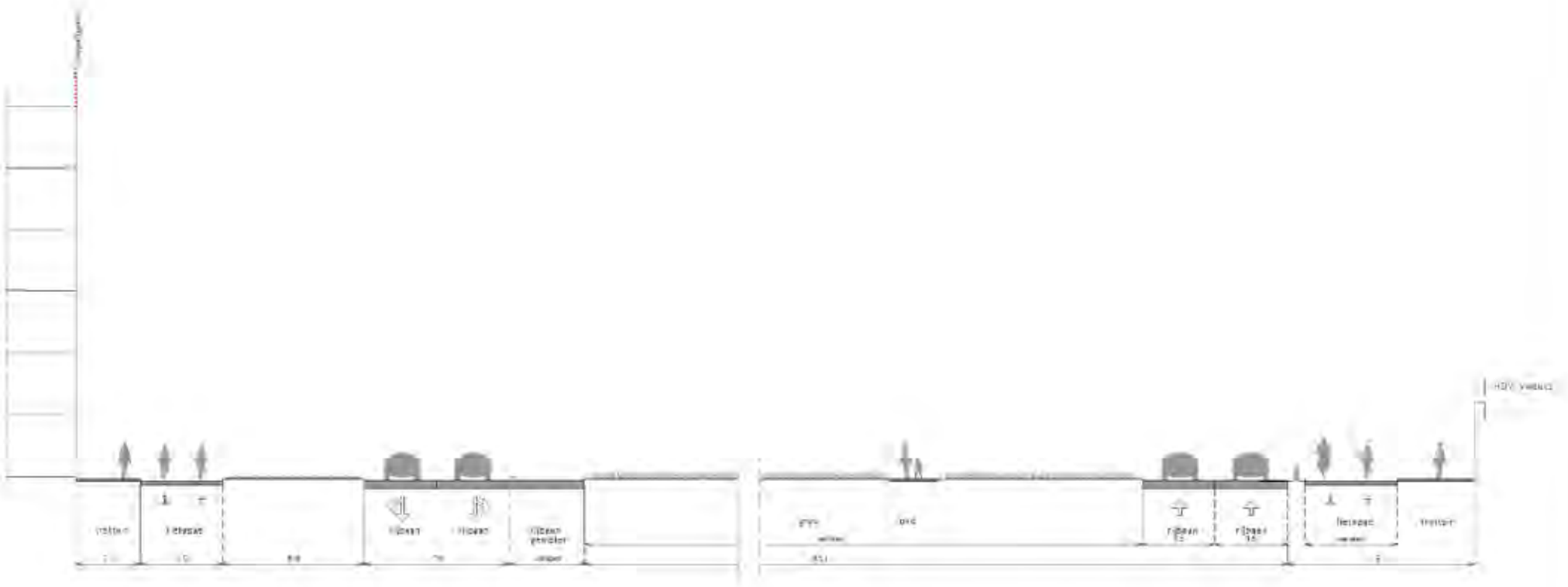
Profiel 7
Verlengde Kanonstraat



Terug naar overzichtstekening

Profiel 8

Bestaande situatie
Kanonstraat



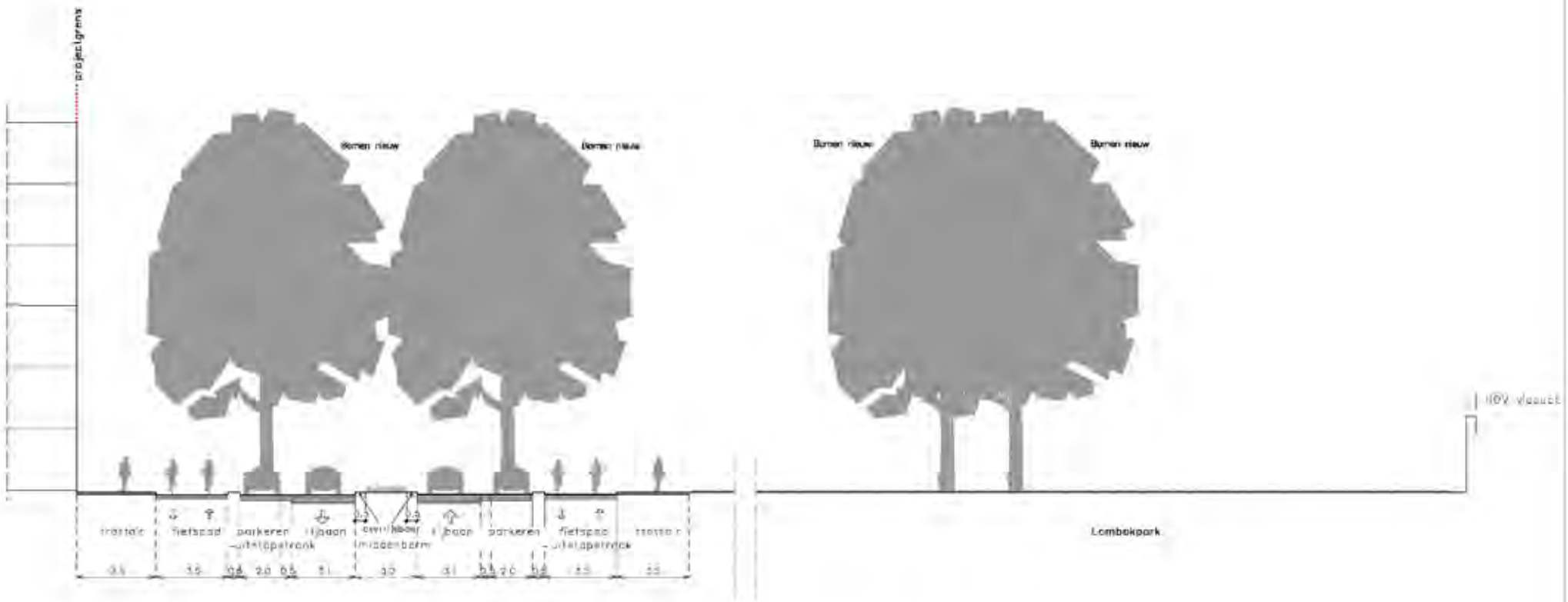
Terug naar overzichtstekening

Profiel 8 nieuwe situatie

Profiel 8

Nieuwe situatie

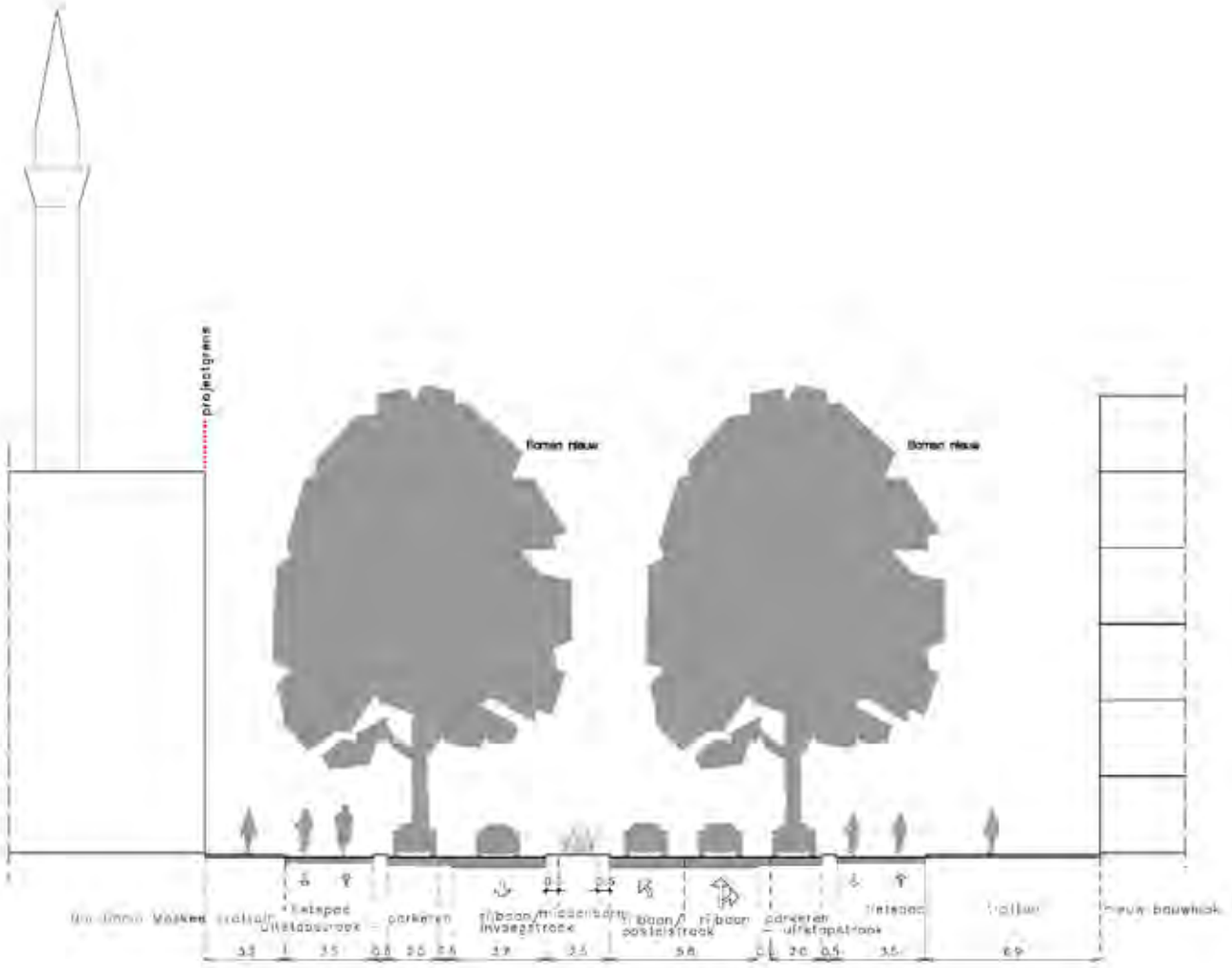
Kanonstraat



Terug naar overzichtstekening

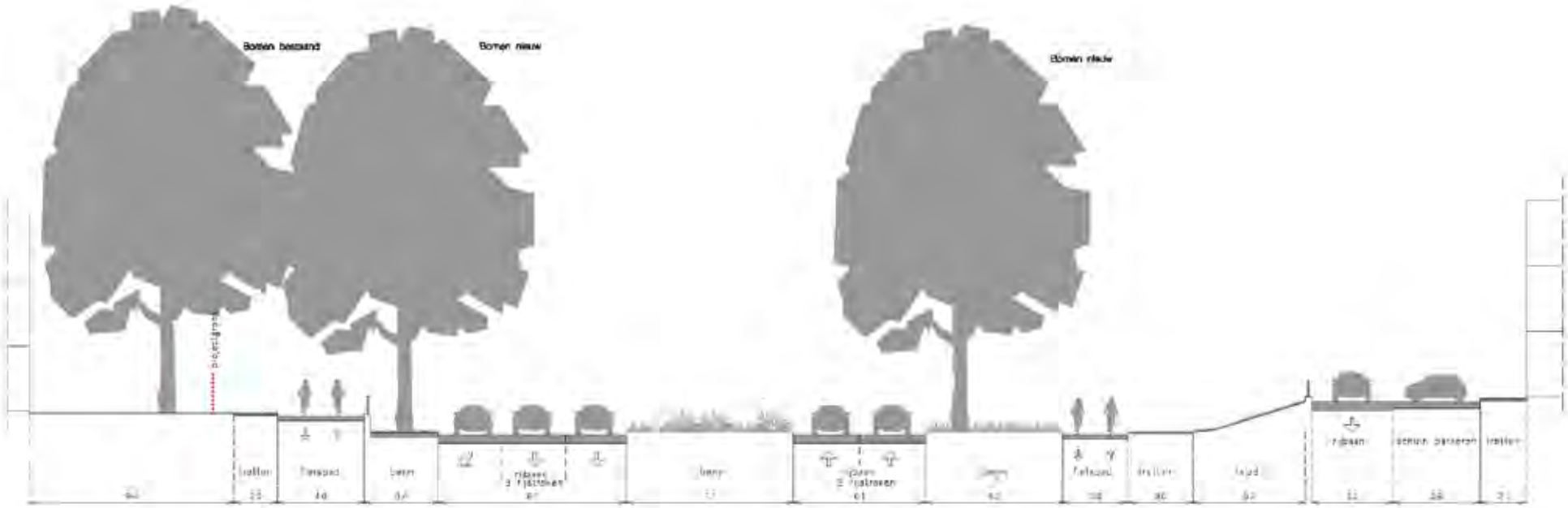
Profiel 8 bestaande situatie

Profiel 9
Kanonstraat



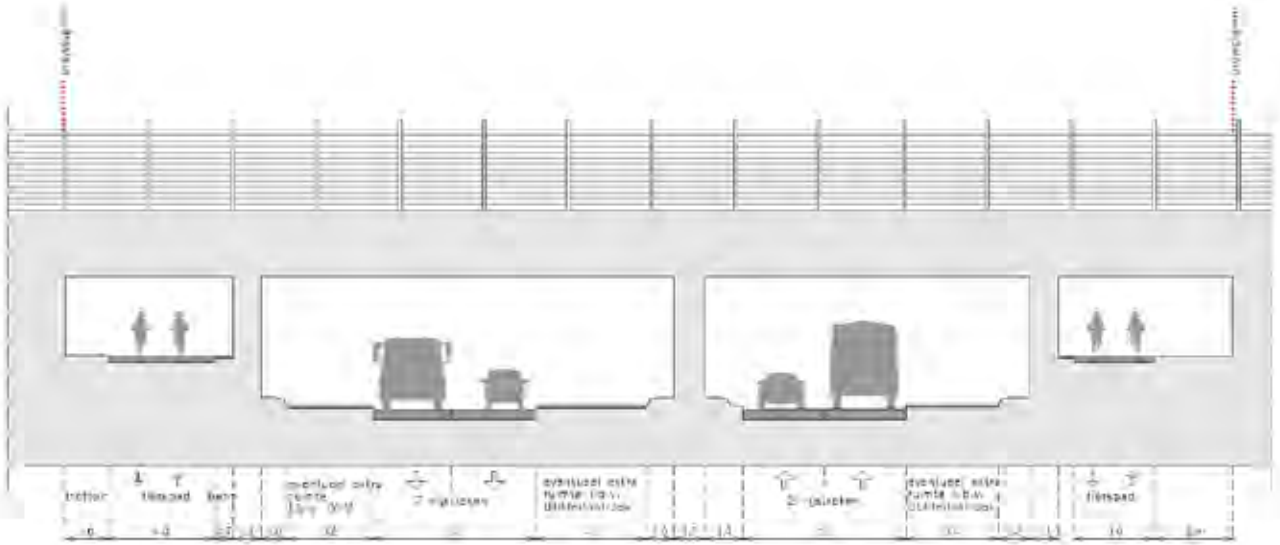
Terug naar overzichtstekening

Profiel 10
Daalsetunnel



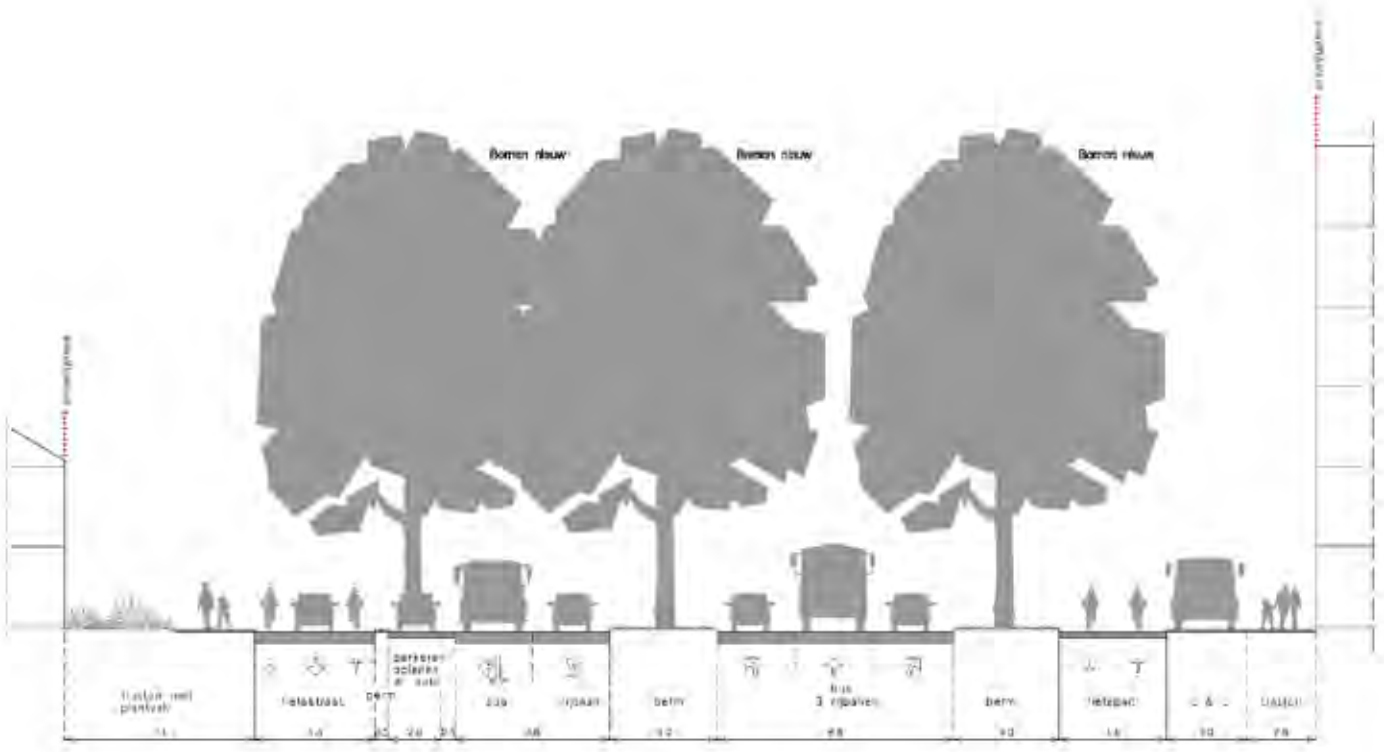
Terug naar overzichtstekening

Profiel 11
Daalsetunnel



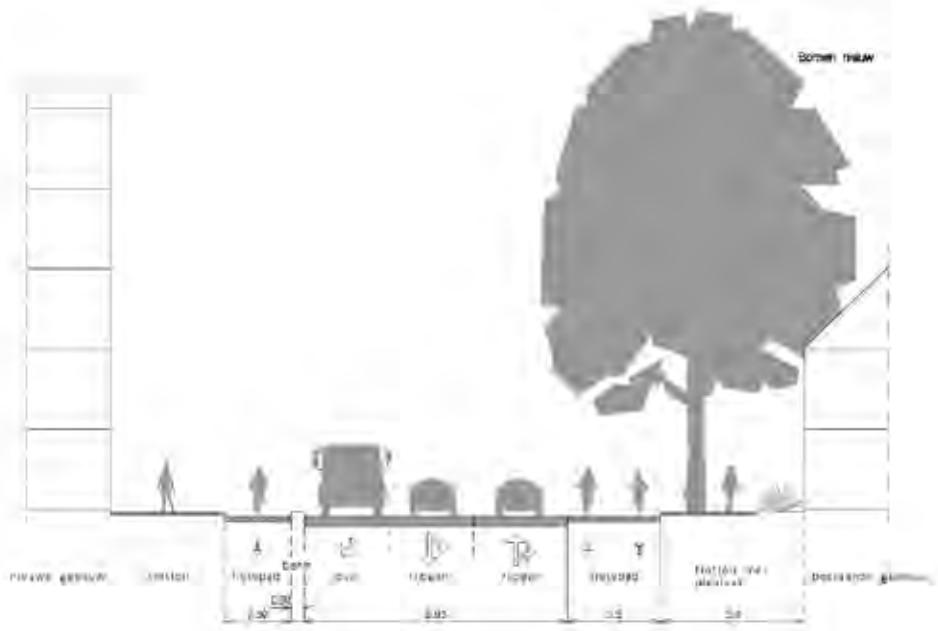
Terug naar overzichtstekening

Profiel 12
Vleutenseweg



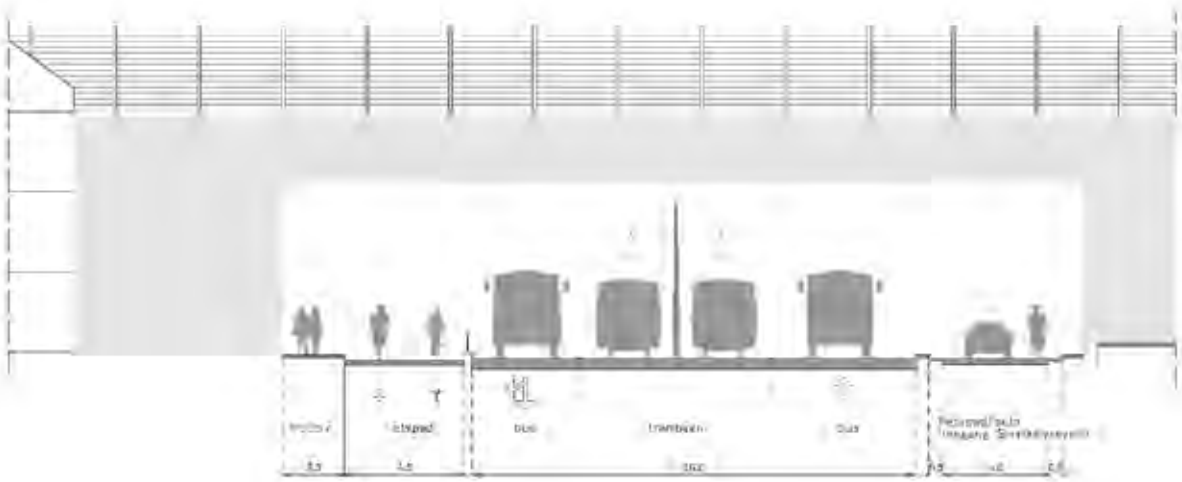
Terug naar overzichtstekening

Profiel 13
Lombokplein



Terug naar overzichtstekening

Profiel 14
Leidseveertunnel



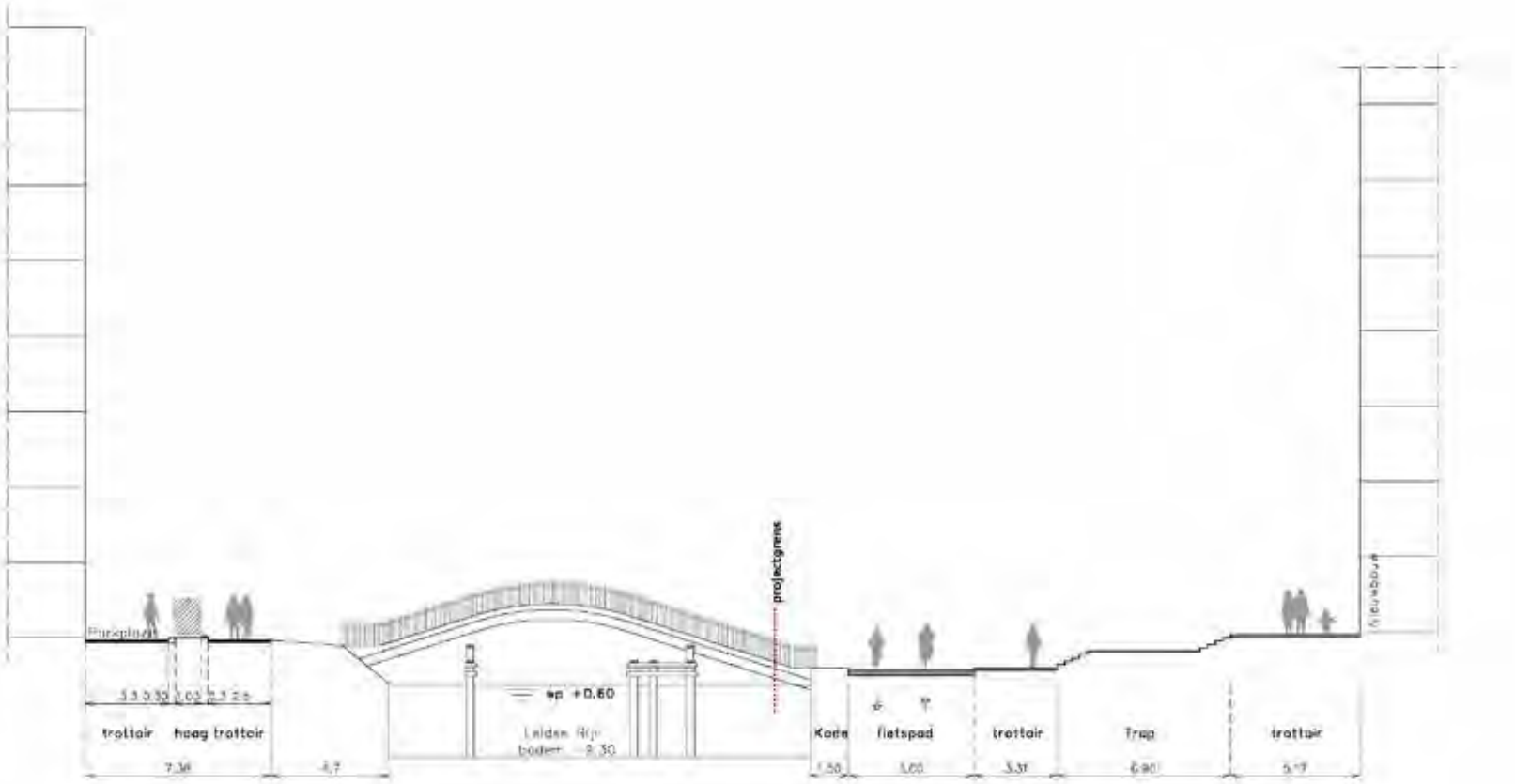
Terug naar overzichtstekening

Profiel 15
Van Sijpesteijntunnel



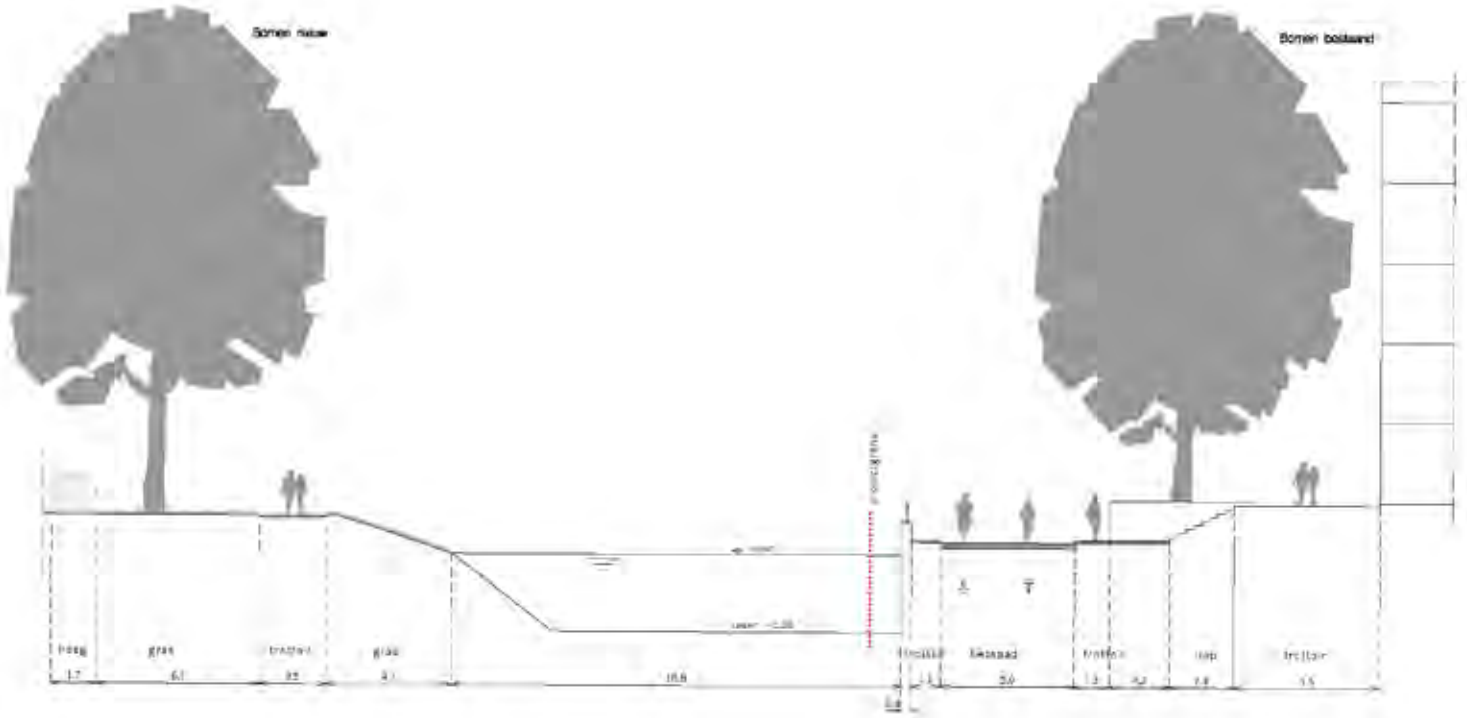
Terug naar overzichtstekening

Profiel 16
Van Sijpesteijnbrug



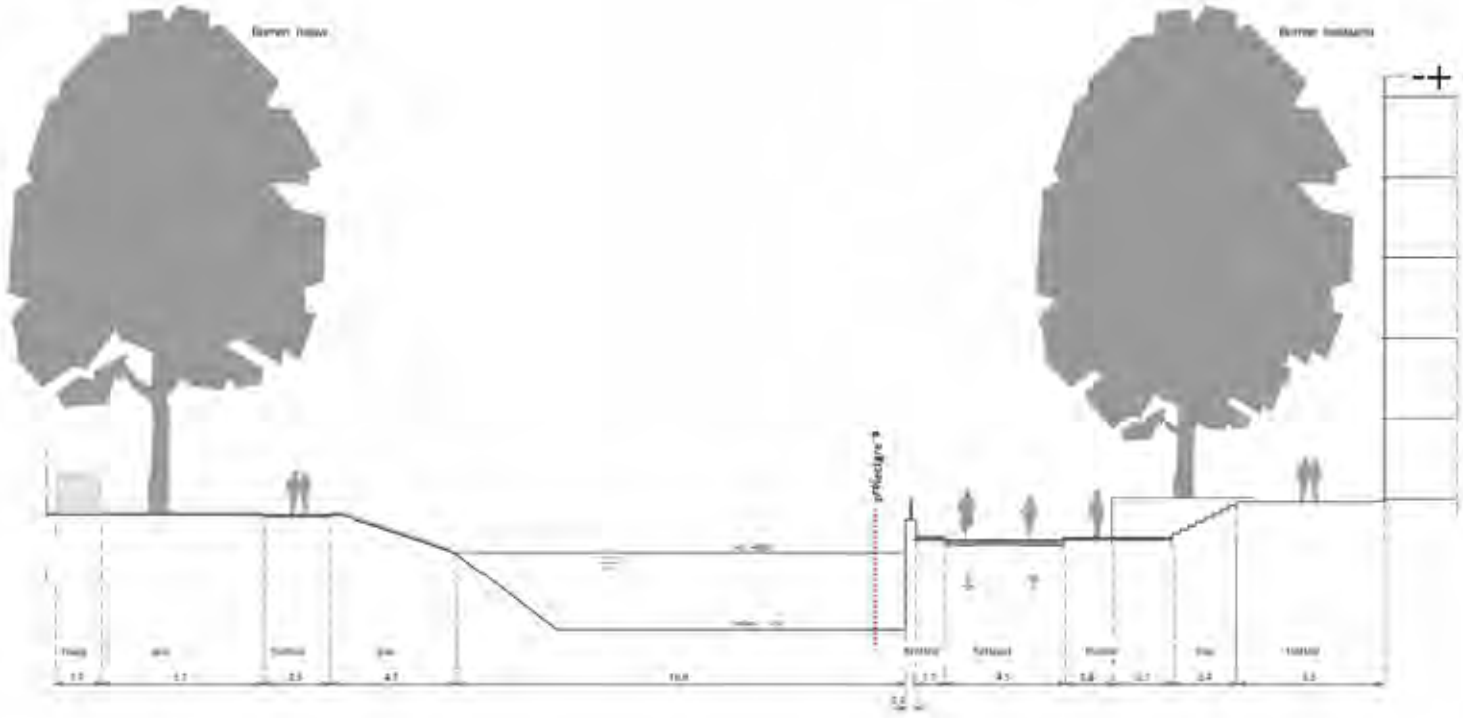
Terug naar overzichtstekening

Profiel 17
Van Sijpesteijnkade



Terug naar overzichtstekening

Profiel 17
Variant gelijkvloers

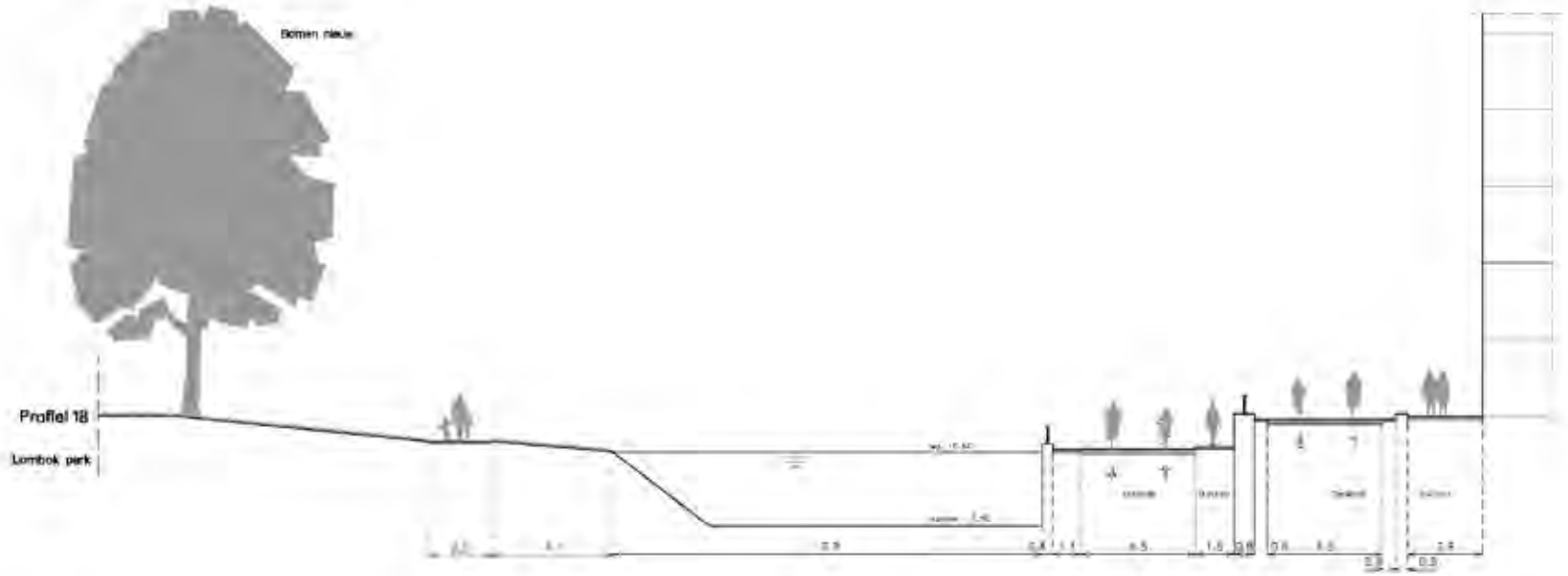


Terug naar overzichtstekening

Profiel 18

Lombok park

Variant ongelijkvloers



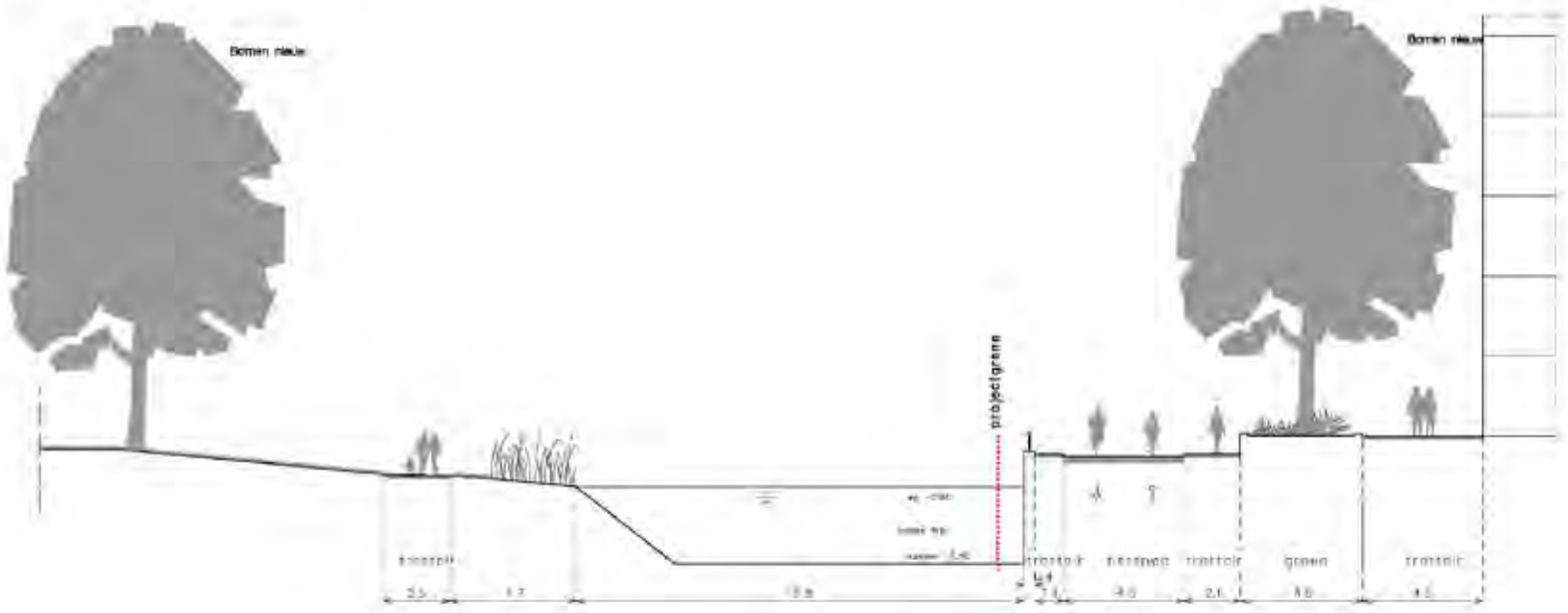
Terug naar overzichtstekening

Profiel 18 variant gelijkvloers

Profiel 18

Lombok park

Variant gelijkvloers

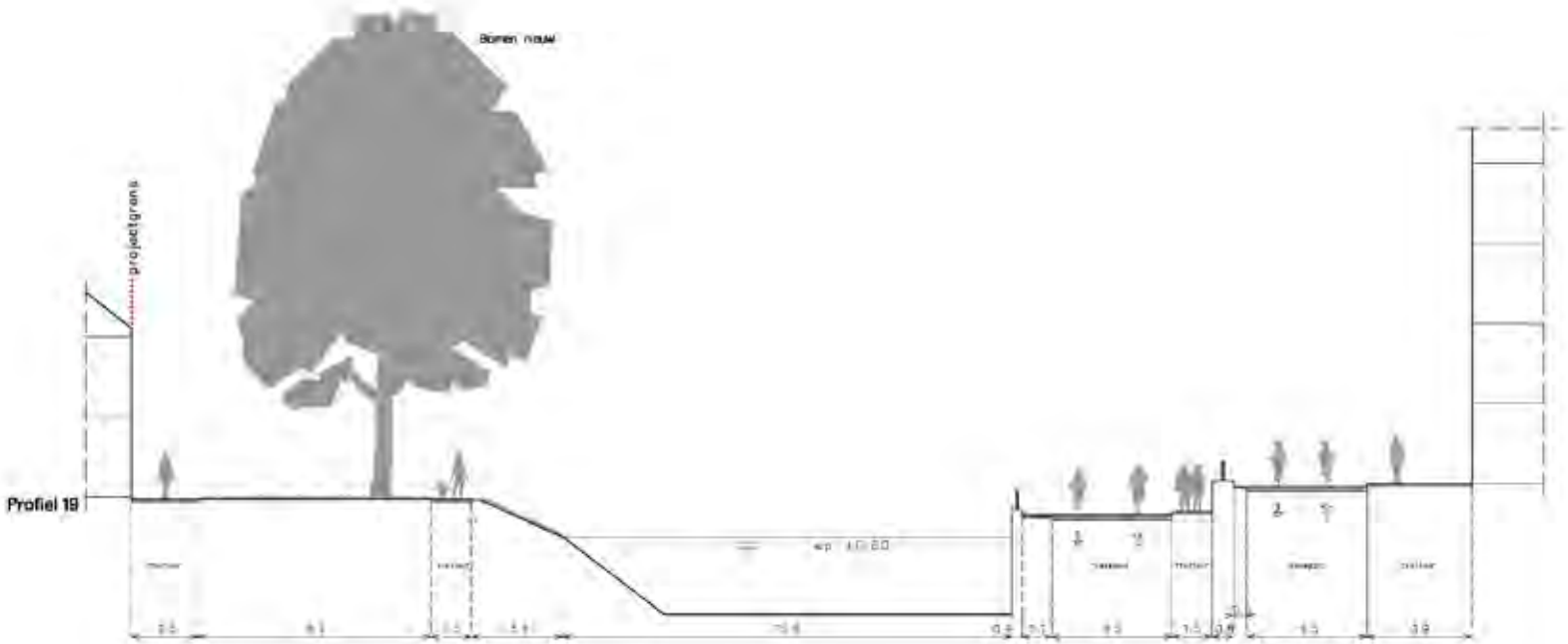


Terug naar overzichtstekening

Profiel 18 variant ongelijkvloers

Profiel 19

Verlengde Leidsekade
Variant ongelijkvloers

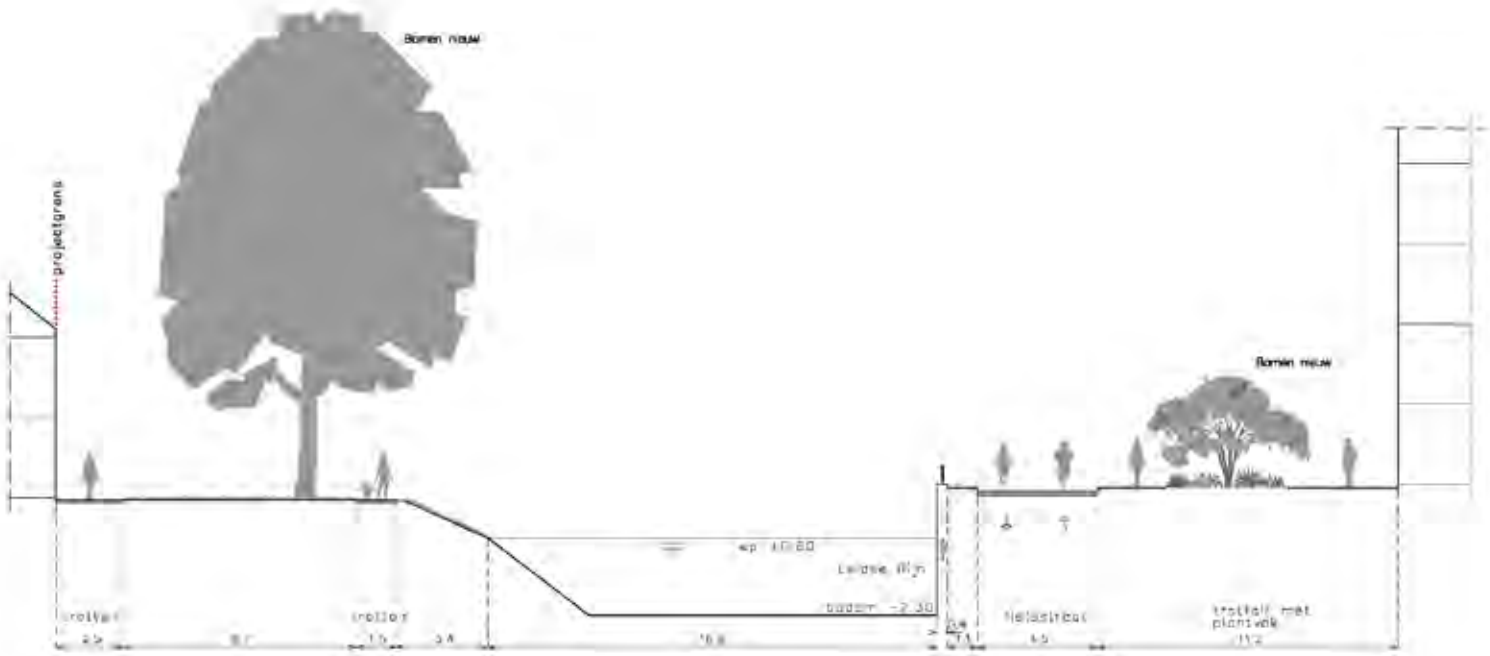


Terug naar overzichtstekening

Profiel 19 variant gelijkvloers

Profiel 19

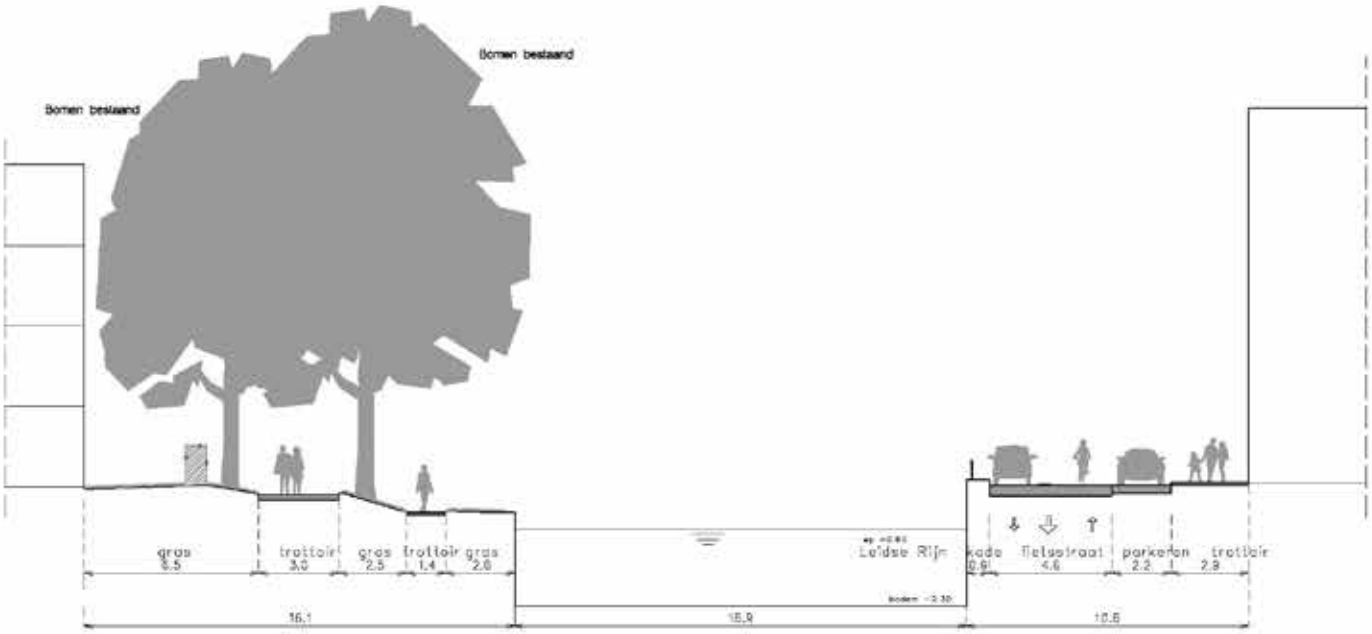
Verlengde Leidsekade
Variant gelijkvloers



Terug naar overzichtstekening

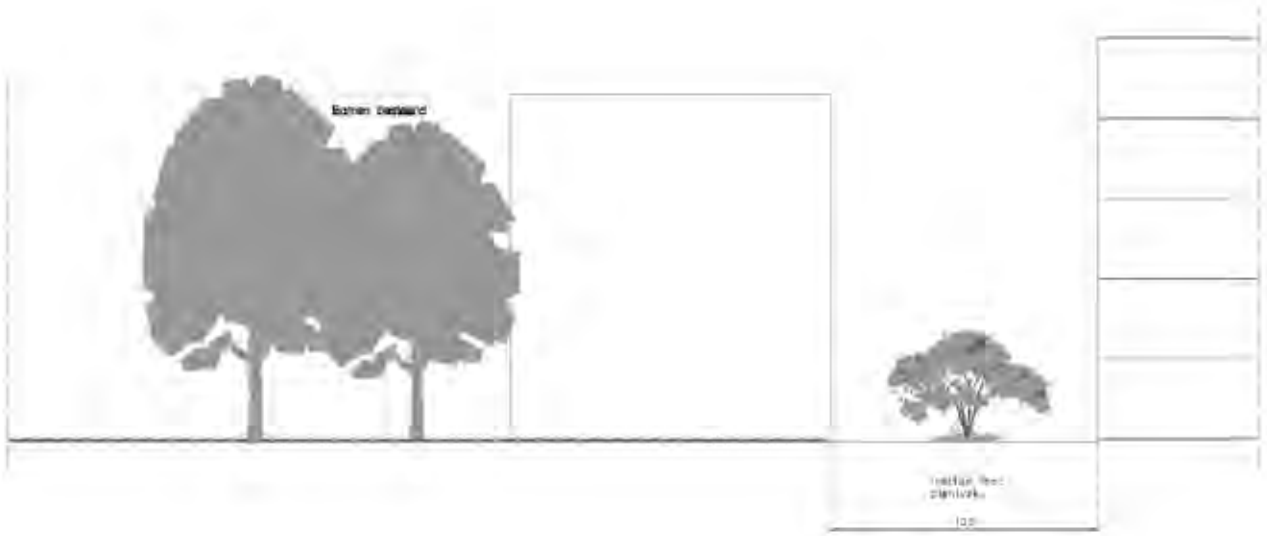
Profiel 19 variant ongelijkvloers

Profiel 20
Verlengde Leidsekade



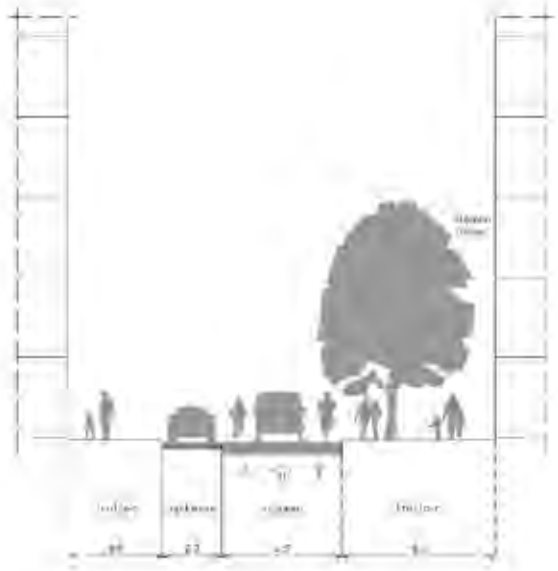
Terug naar overzichtstekening

Profiel 21
Leidse blok



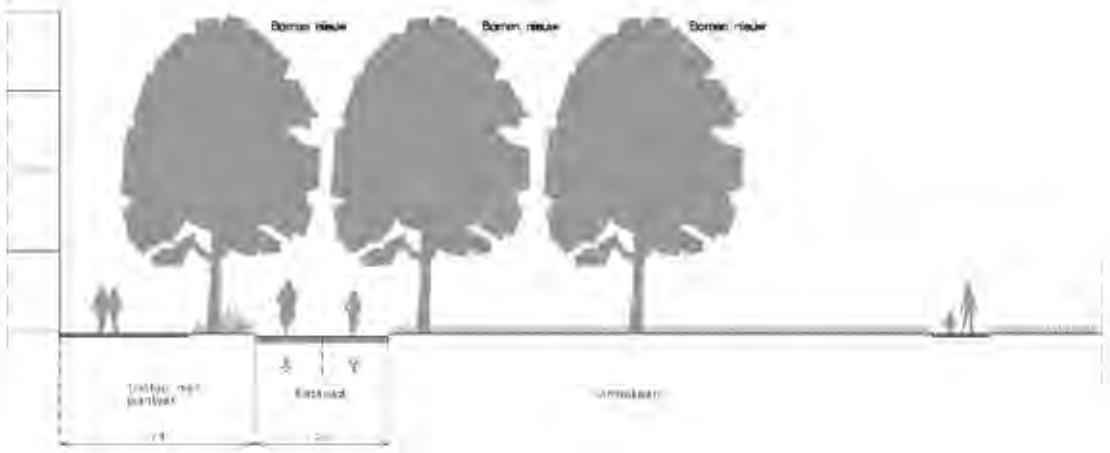
Terug naar overzichtstekening

Profiel 22
Verlengde Damstraat



Terug naar overzichtstekening

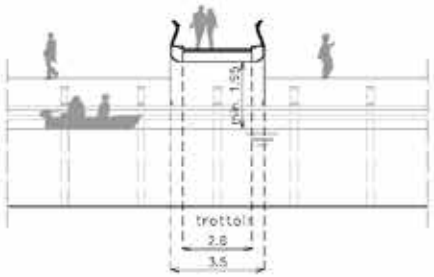
Profiel 23
Verlengde Kanaalstraat



Terug naar overzichtstekening

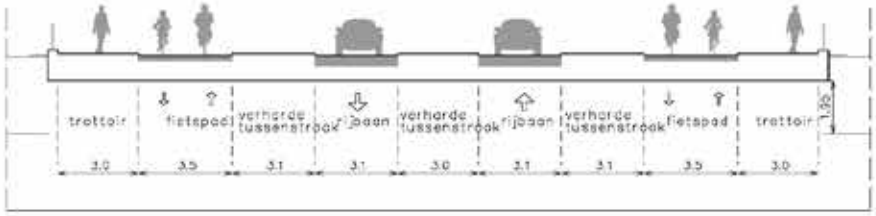
Profiel B1

Van Sijpesteijnbrug



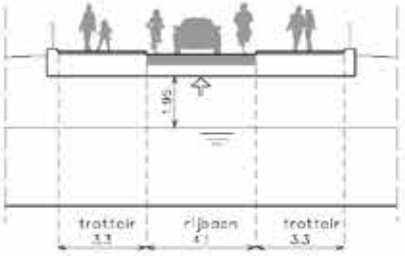
Terug naar overzichtstekening

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.

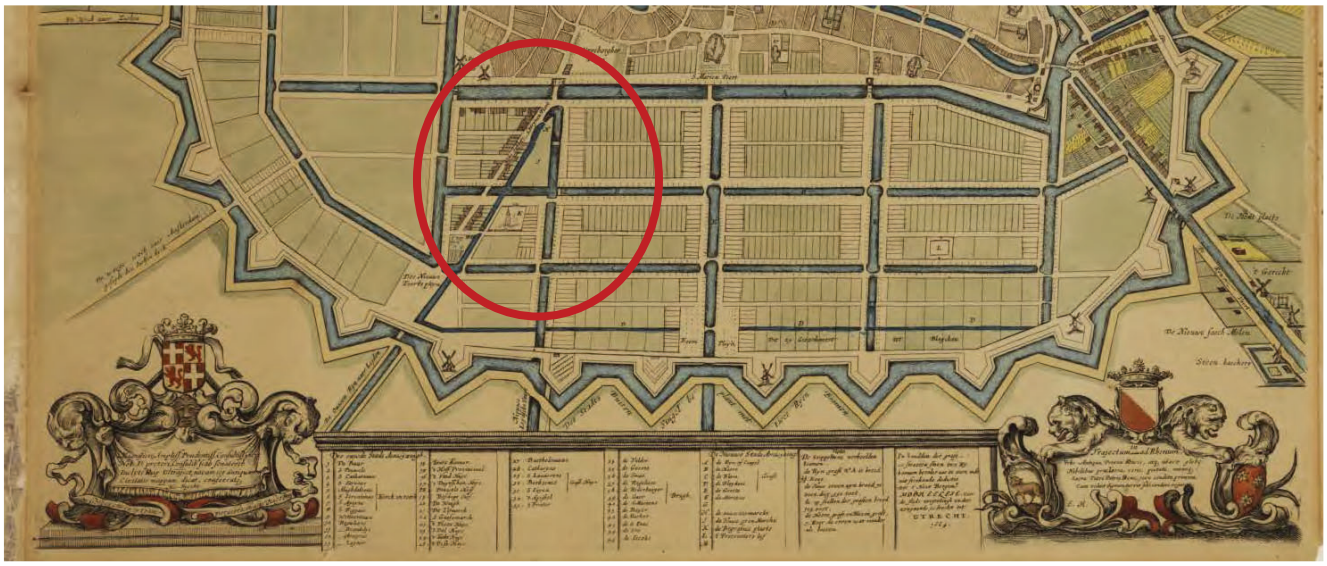
Ca 1200-ca 1800

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

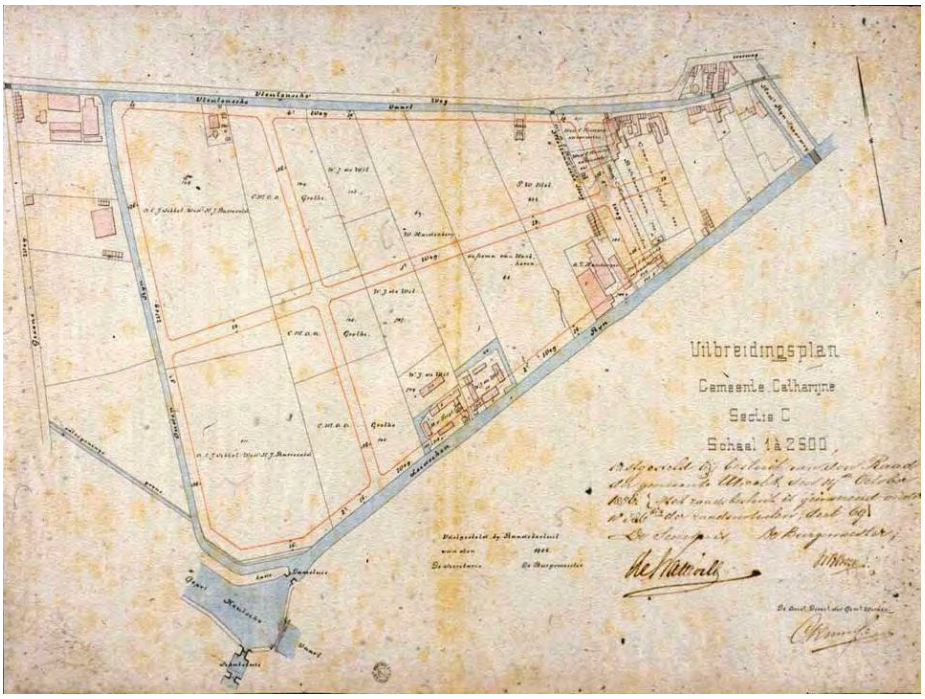
1880 – 1910

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.

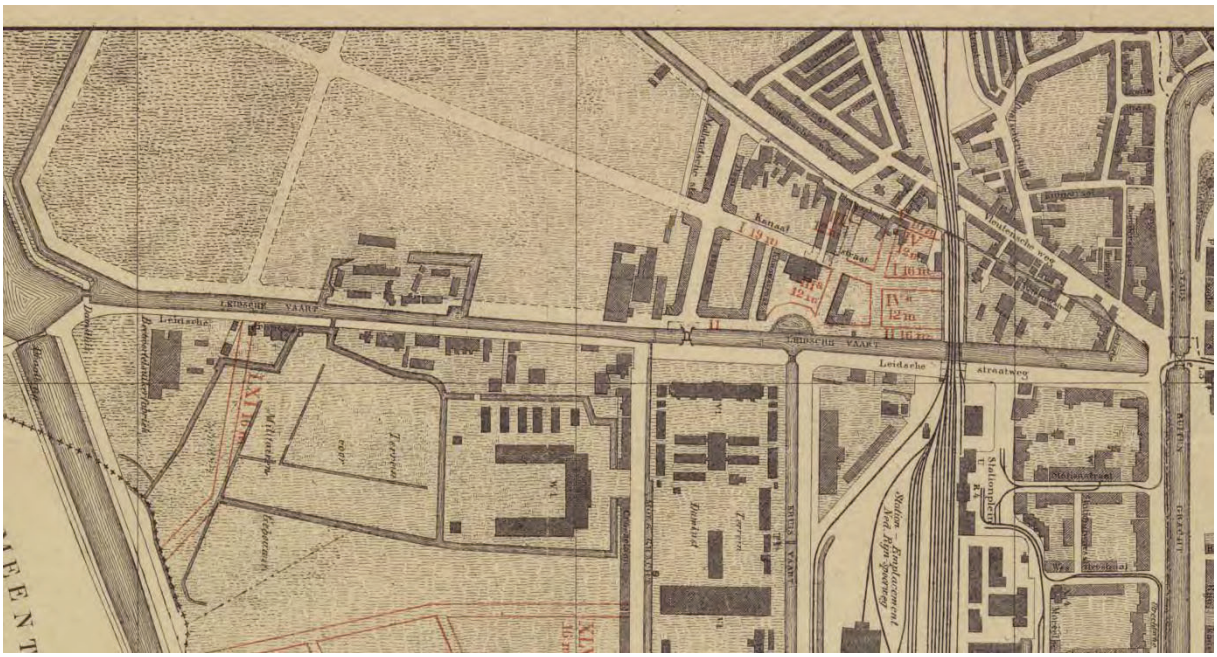
Langs de Leidseweg groeide eveneens bebouwing vanuit de binnenstad. Het eerste deel tot aan het spoor werd de directe verbinding dus het spoorwegstation/ stationsplein en de binnenstad en kende daarom al snel ontwikkeling met gerelateerde functies als wonen, horeca en kantoren (De Utrecht). De overzijde: 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.



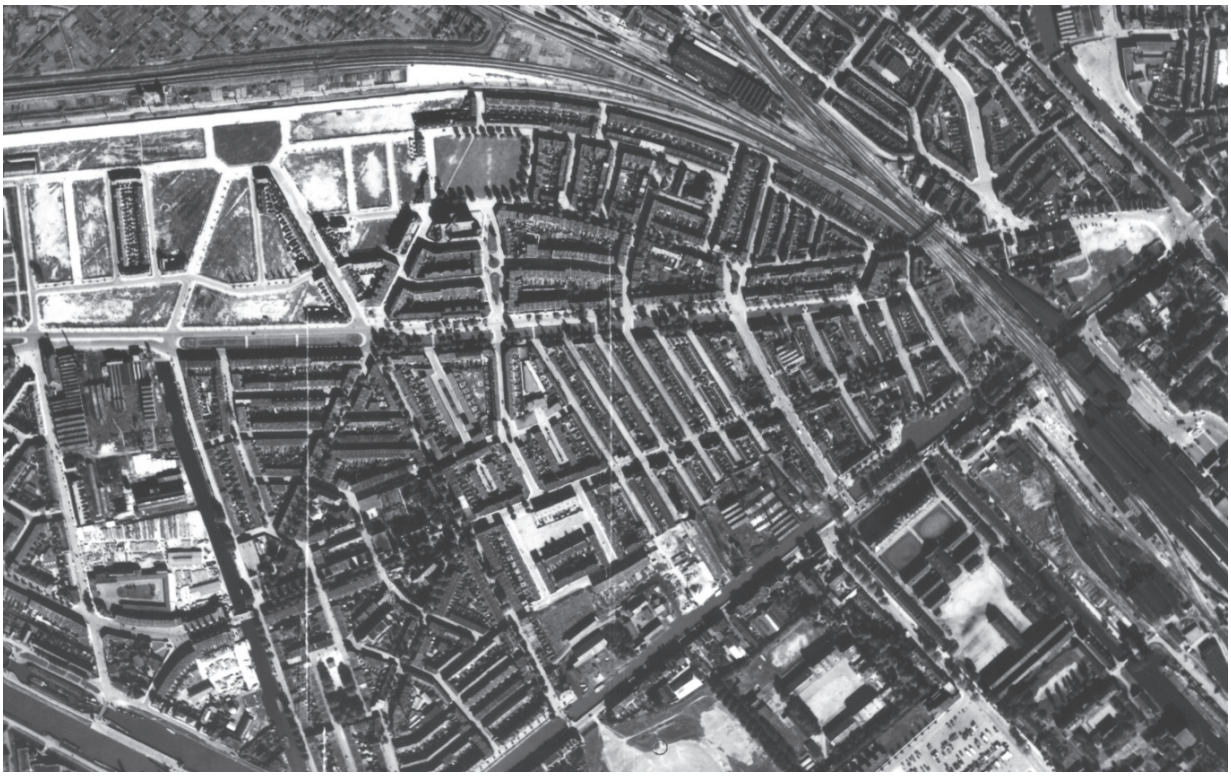
Artilleriebrug met beeldhouwwerk ‘verkeer’ van Step Uiterwaal.



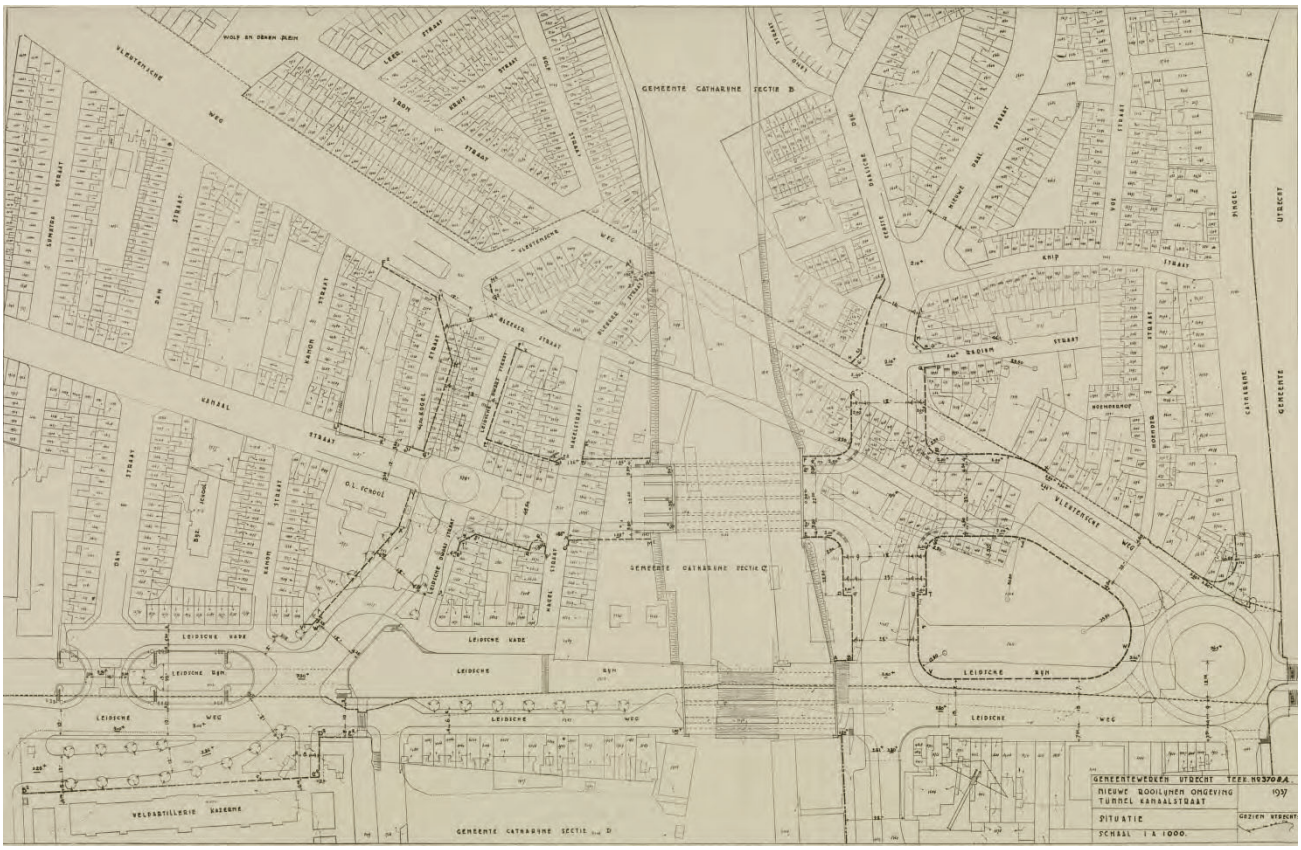
Kop van de Croeselaan en Leidseweg in 1931. Links kazernegebouwen, rechts vm. bierbrouwerij De Krans



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.

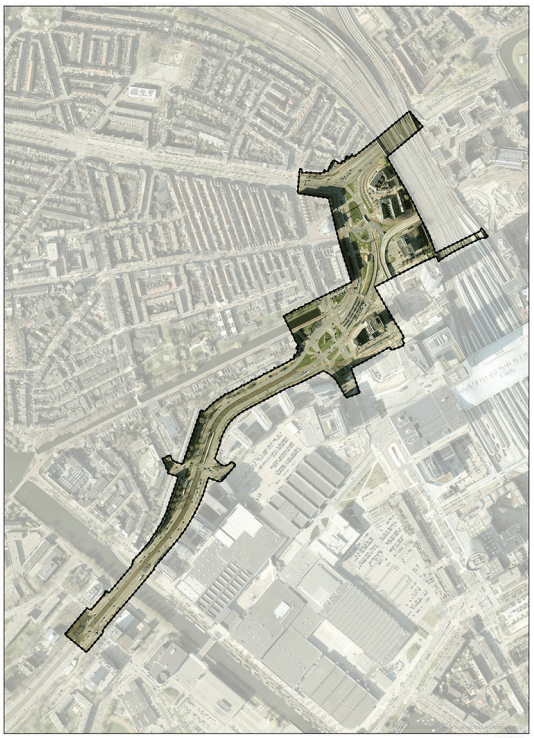
2019 - stand van zaken

- 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

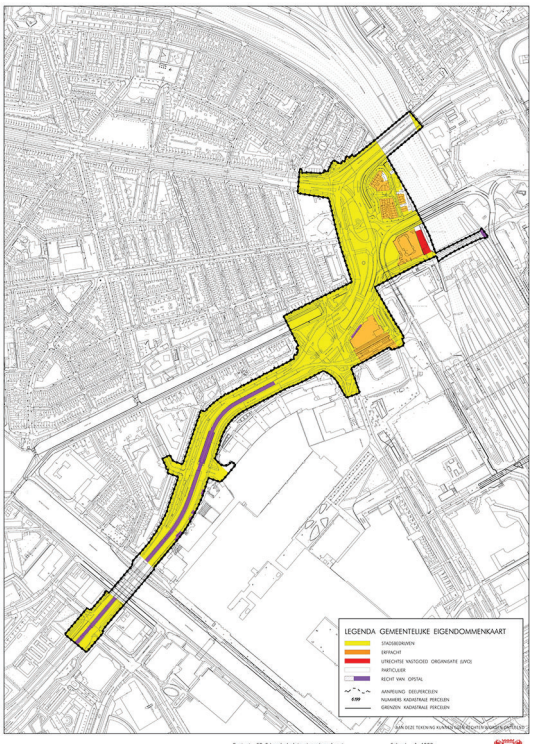
Schaal 1: 4000
Formaat A3

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

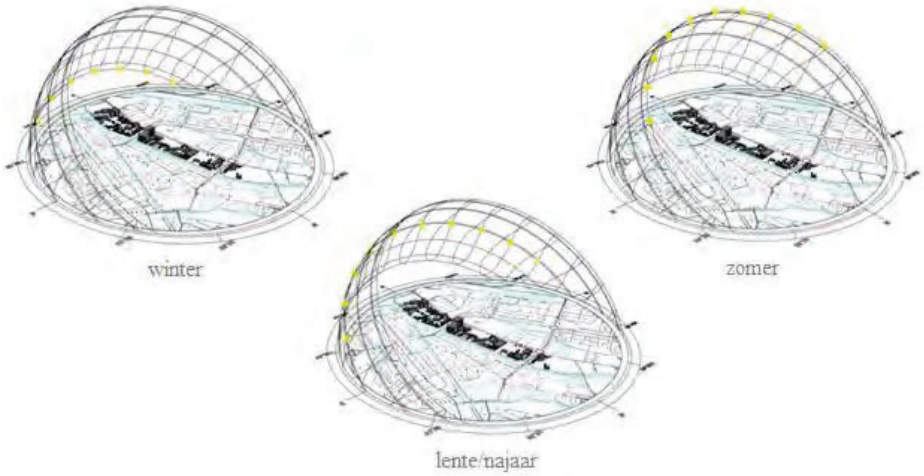
Voor deze studie zullen voornamelijk drie verschillende dagen, in februari, maart en juni, geanalyseerd worden (zie Figuur 1). In enkele gevallen zal 21 december als uitgangspunt gebruikt worden.

- 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

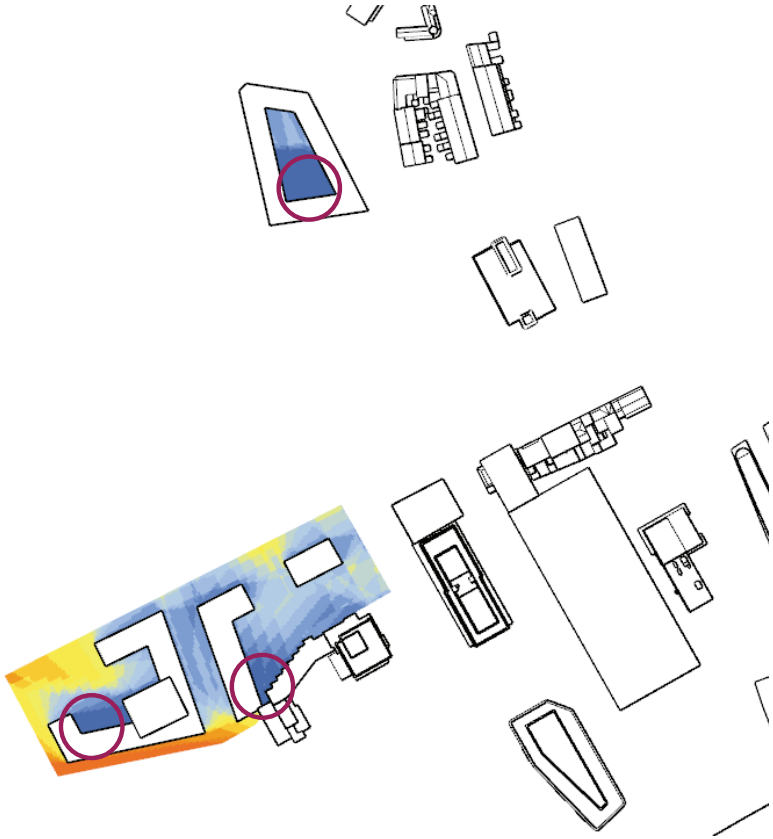
De volgende pagina’s tonen de analyse resultaten van de zonstudie voor de binnentuinen en pleinen.

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).

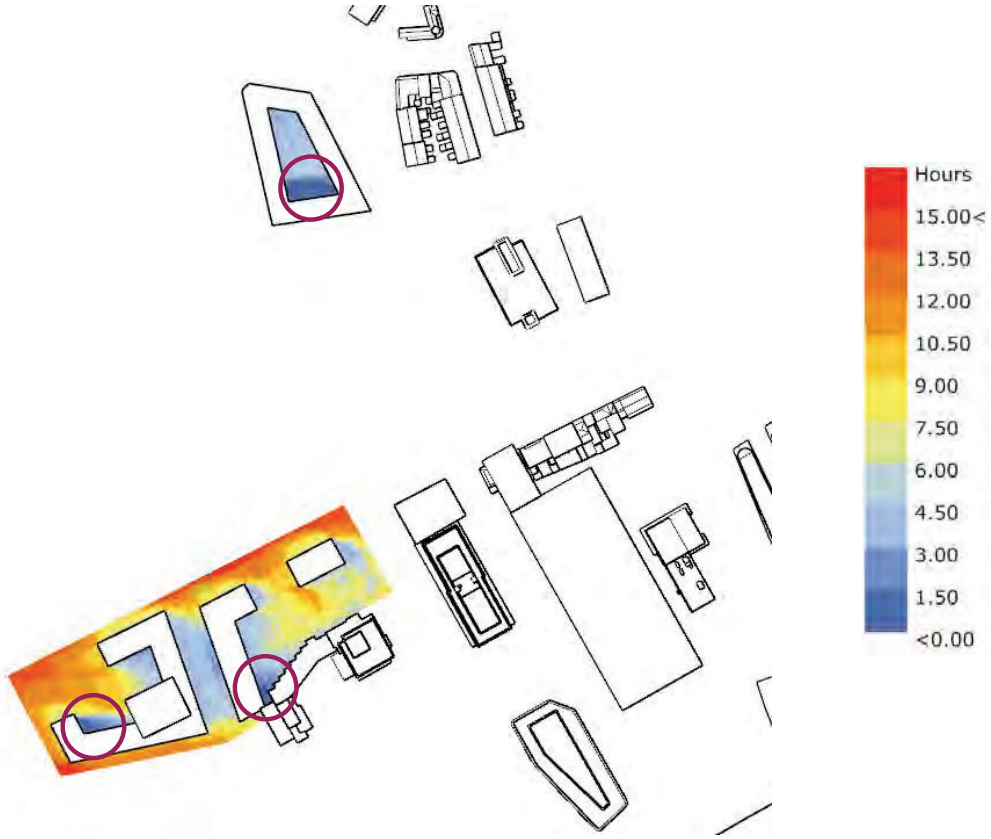
We kunnen uit deze studie concluderen dat sommige delen van de binnentuinen donker blijven, zelfs in ideale omstandigheden. Deze gebieden zijn rood omcirkeld en zullen extra aandacht vereisen in volgende fasen van het ontwerpproces. De pleinen lijken wat betreft bezonning binnen de streefwaarden te liggen.

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



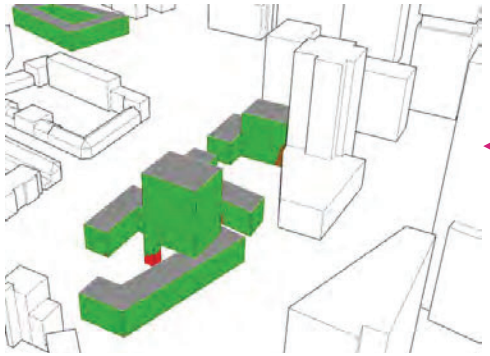
Notitie

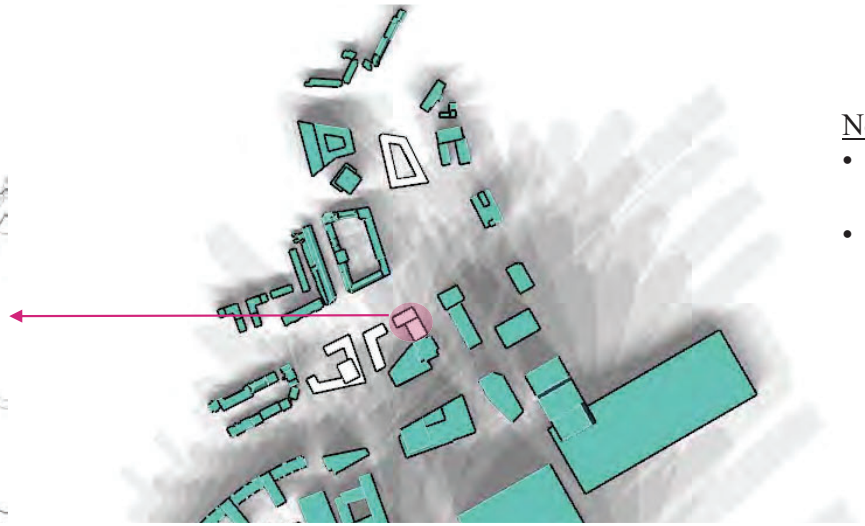
- Schaduw ten tijde van de winter (21 februari) veroorzaakt door de omliggende gebouwen (in het groen) op de geplande bouw
- Invalhoeken <10° zijn niet beschouwd; deze werpen een lange schaduw tijdens zonsopgang en zonsondergang
- In de roze gekleurde gebieden bevinden zich de meest getroffen gebouwen

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

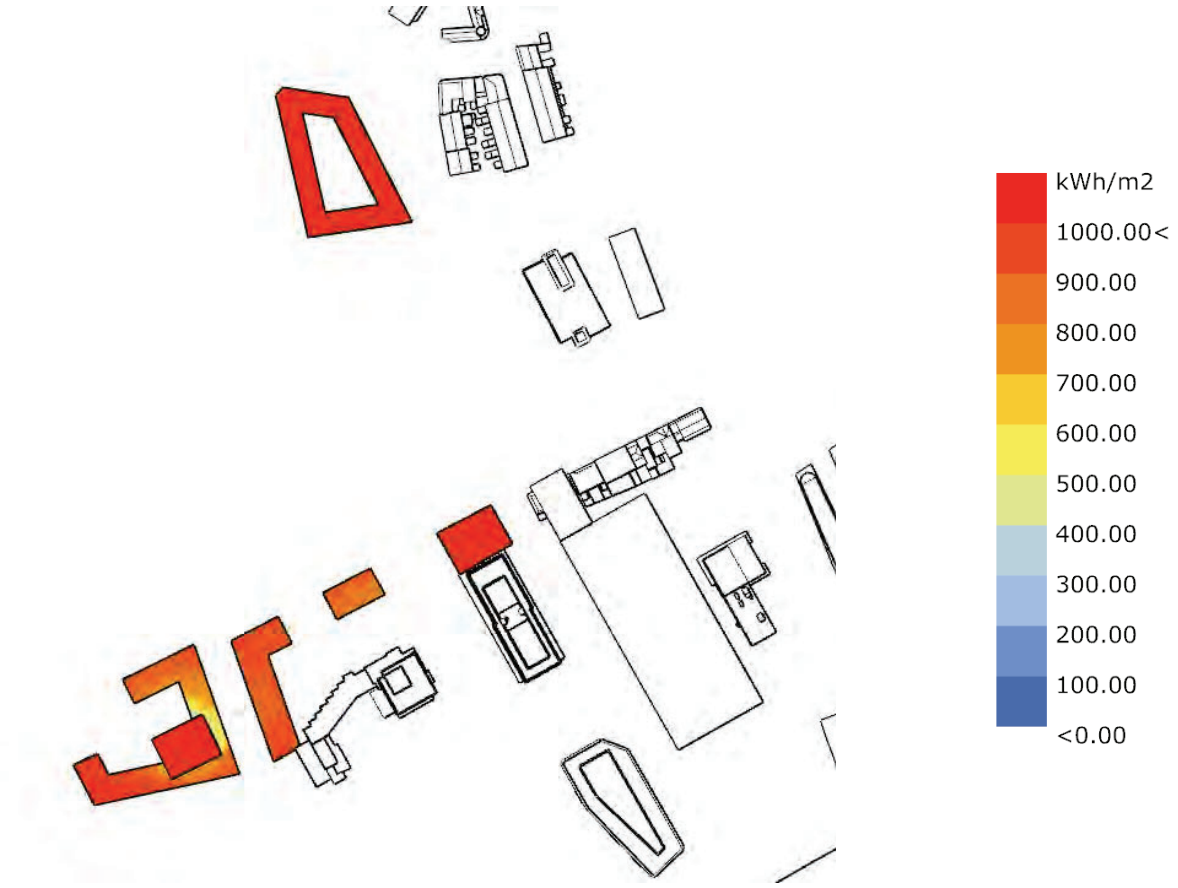
Deze analyse is uitgevoerd met als doel inzicht te krijgen in de hoeveelheid mogelijk op te wekken zonne-energie binnen het plangebied.

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

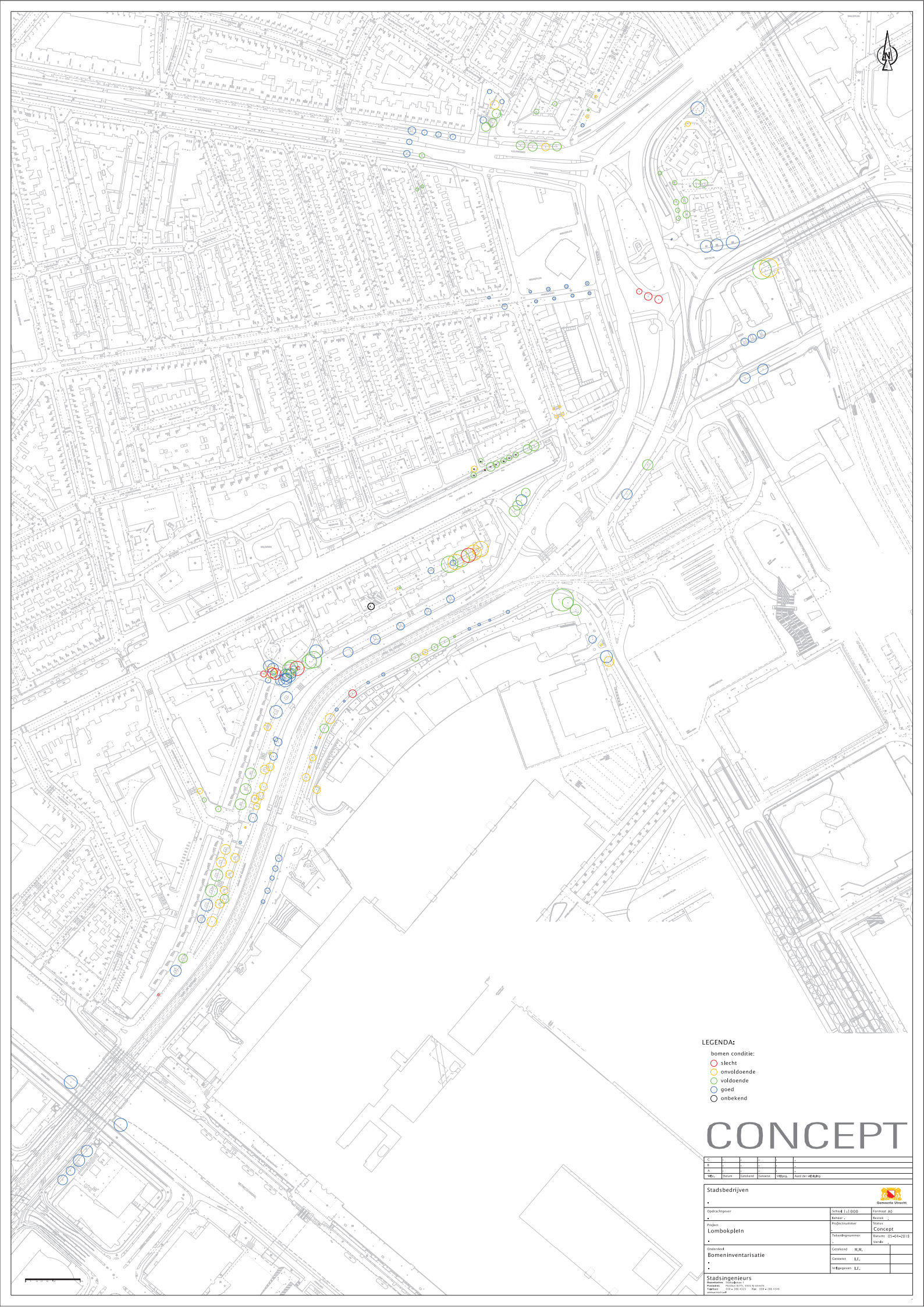
Als referentie voor de kwaliteit binnenshuis met betrekking tot bezonning is 21 februari genomen als de meest nadelige situatie binnen de lichte TNO norm.

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.

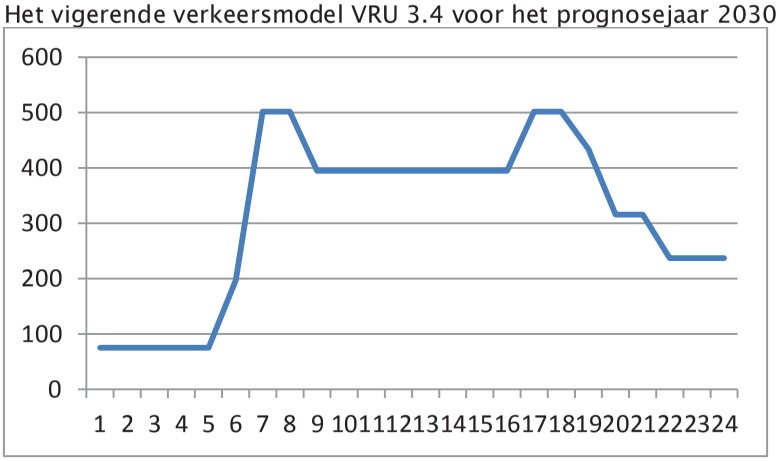


Fig. 1: Normale verkeersverdeling ochtendspits-, dalperiode, avondspits (voorbeeld)

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.

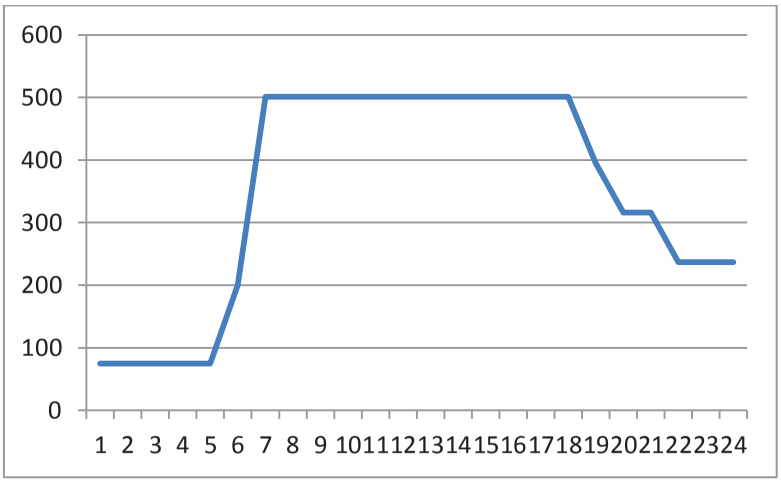


Fig.2: Effect van opvulling daluren (voorbeeld)

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

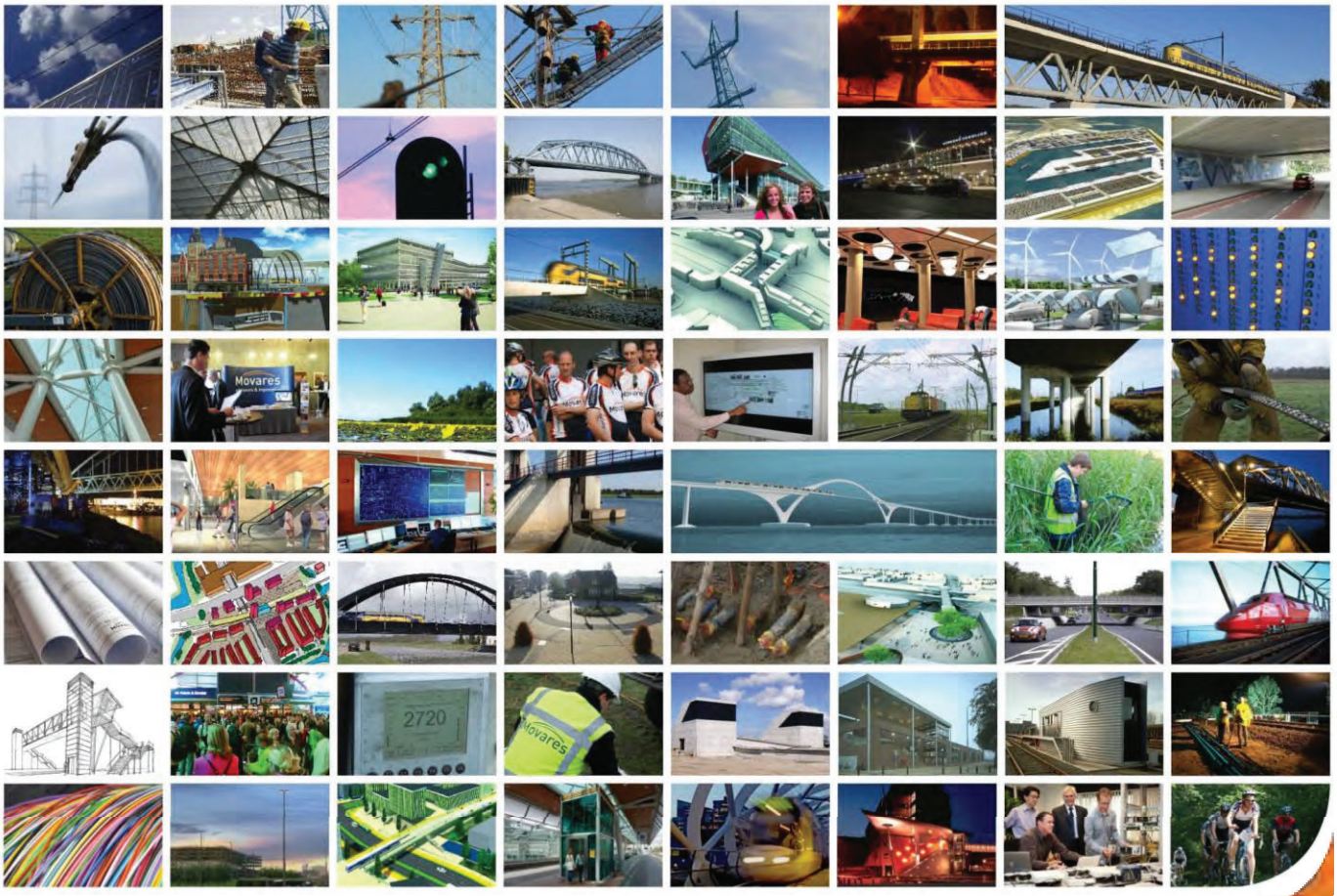
De beschikbare infrastructuur met 2x1 rijstroken en beperkte kruispuntcapaciteiten begrenst de capaciteit tot maximaal 500 voertuigen per uur per richting. Dit komt overeen met ca. 17.000 mvt/etm (500 mvt/uur).
De wens is te komen tot maximaal 15.000 mvt/etm (400 mvt/uur).
Dit gewenste aantal kan worden 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.

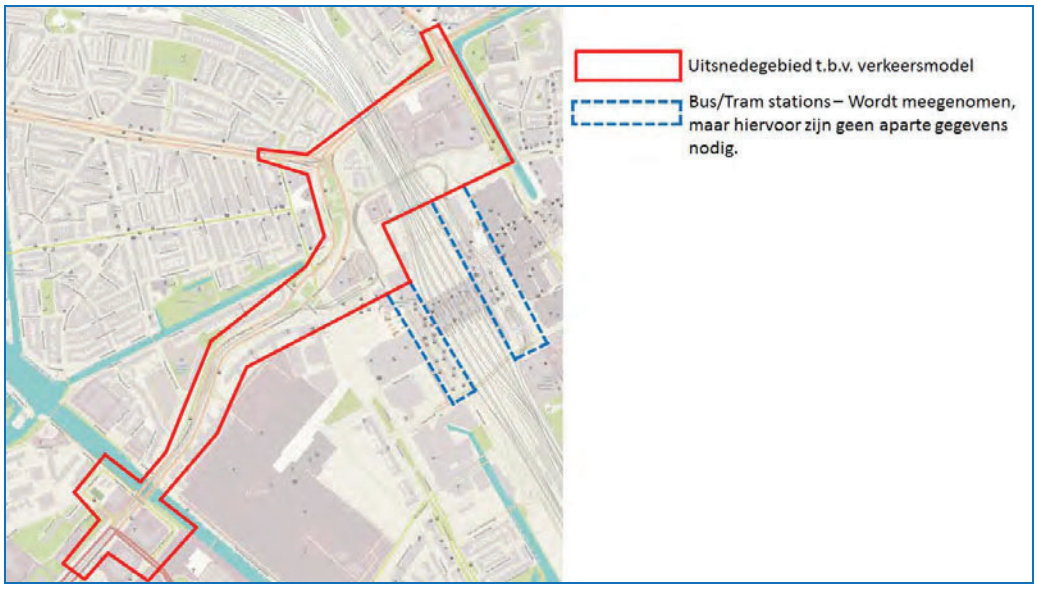
2 Uitgangspunten

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

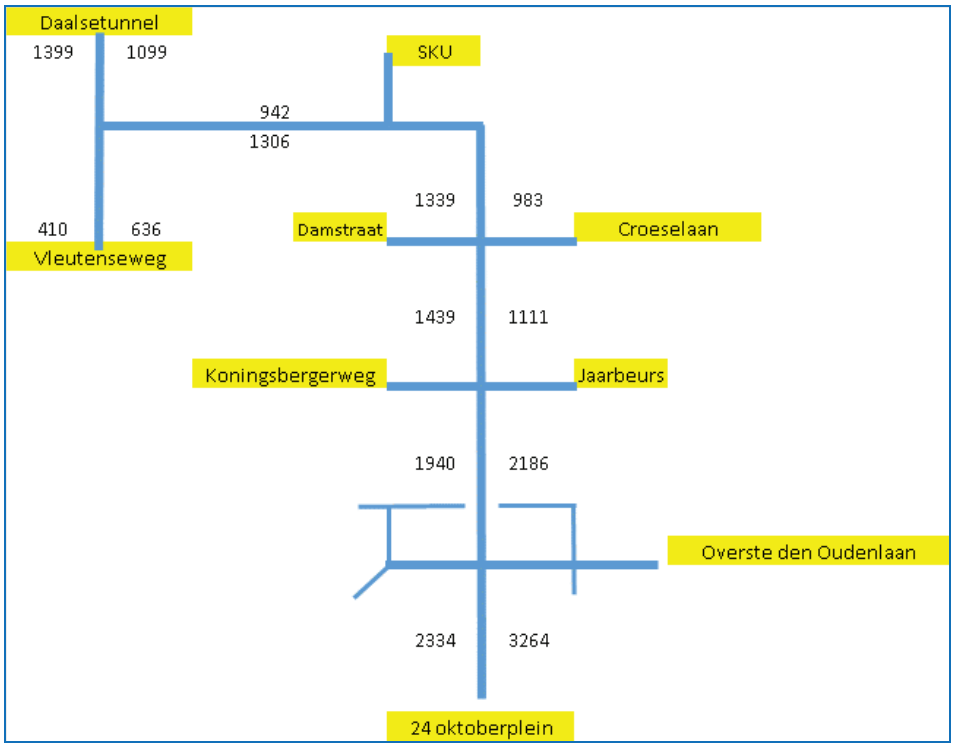
Er zijn metingen verricht op diverse punten in de simulatie, om te bepalen hoeveel verkeer in een twee uur ochtendspitsperiode door het netwerk rijdt.

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.

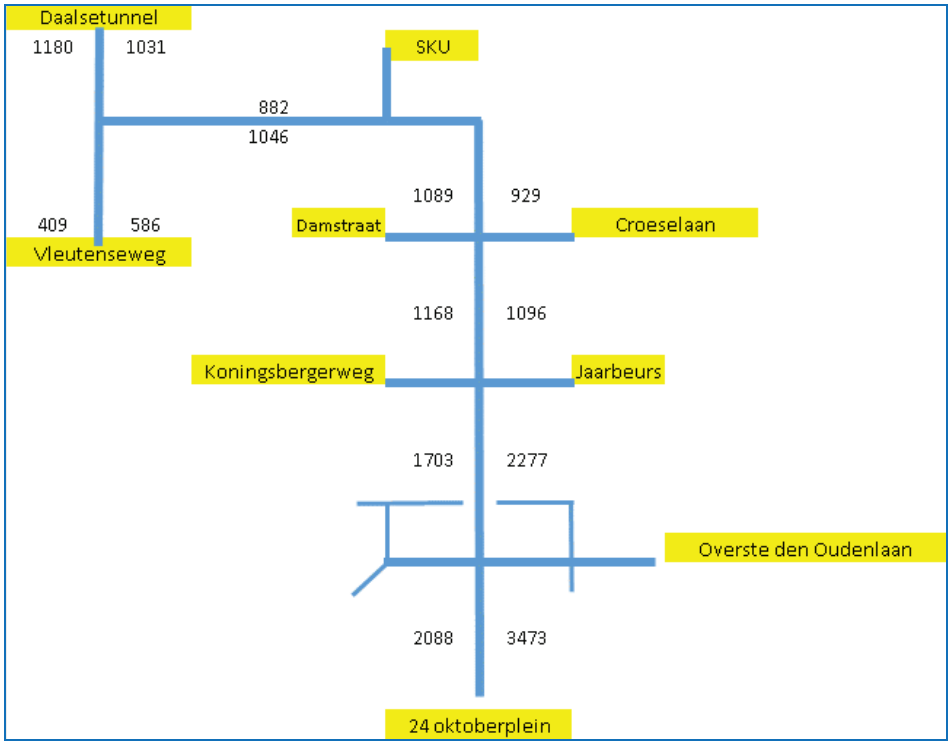
Als volgende stap zijn simulaties uitgevoerd waarbij het verkeer is gereduceerd van 17.000 mvt/etmaal naar 15.000 mvt/etmaal (dit is de input voor het Vissim model). Bij beide intensiteiten niveaus zijn de intensiteiten die in het model verwerkt worden in een 2 uur spitsperiode gemeten.

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).

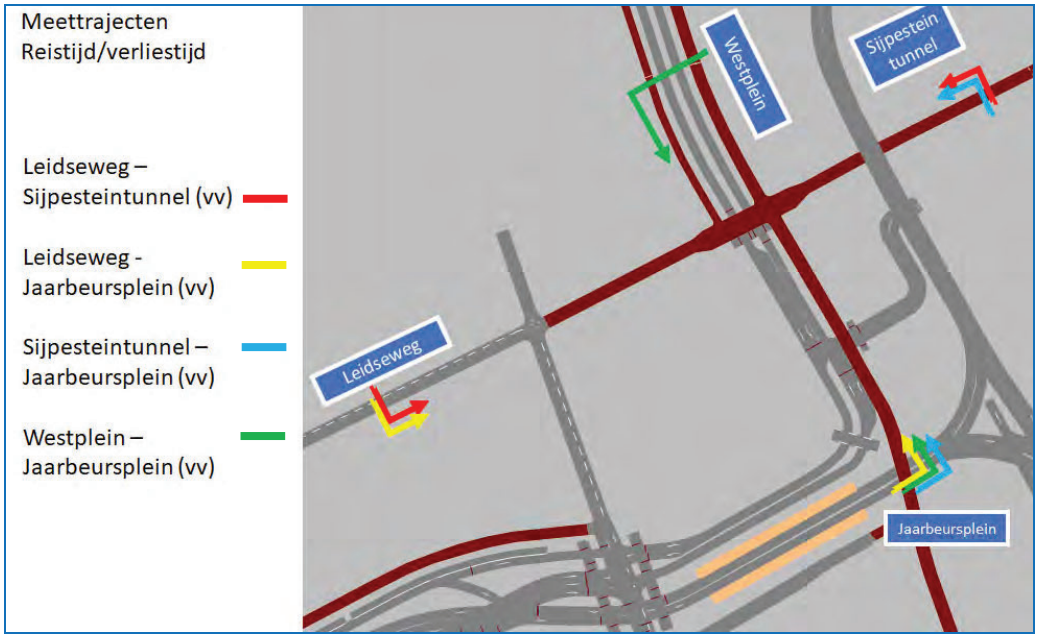
Meettraject

In Figuur 4-4 zijn de meettrajecten weergegeven. Er zijn 4 trajecten gemeten:

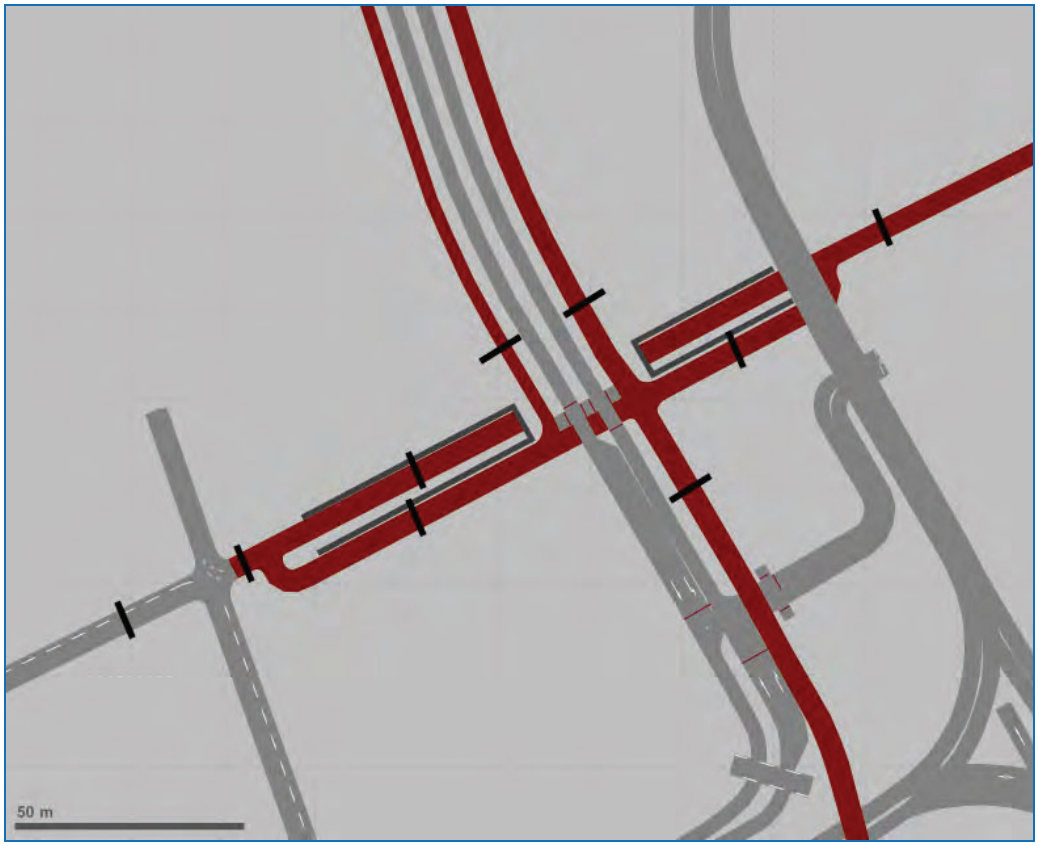
1. Leidseweg – Sijpesteijntunnel (vv);
2. Leidseweg - Jaarbeursplein (vv);
3. Sijpesteijntunnel – Jaarbeursplein (vv);
4. Westplein – Jaarbeursplein (vv).

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.



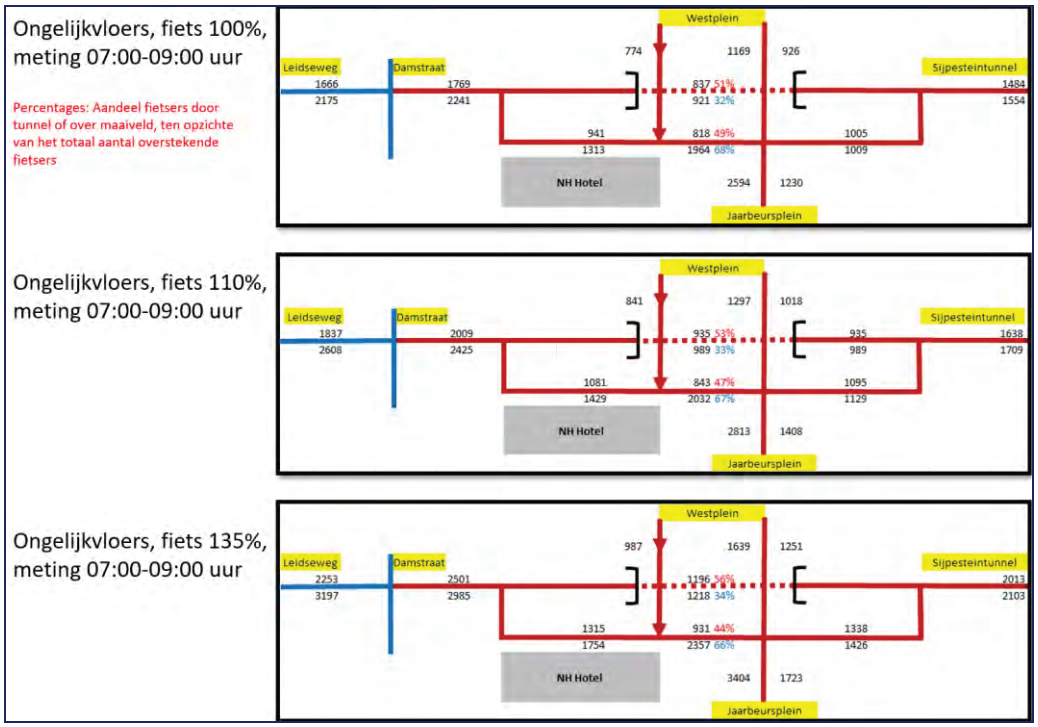
Figuur 4-4: Meettrajecten fiets



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

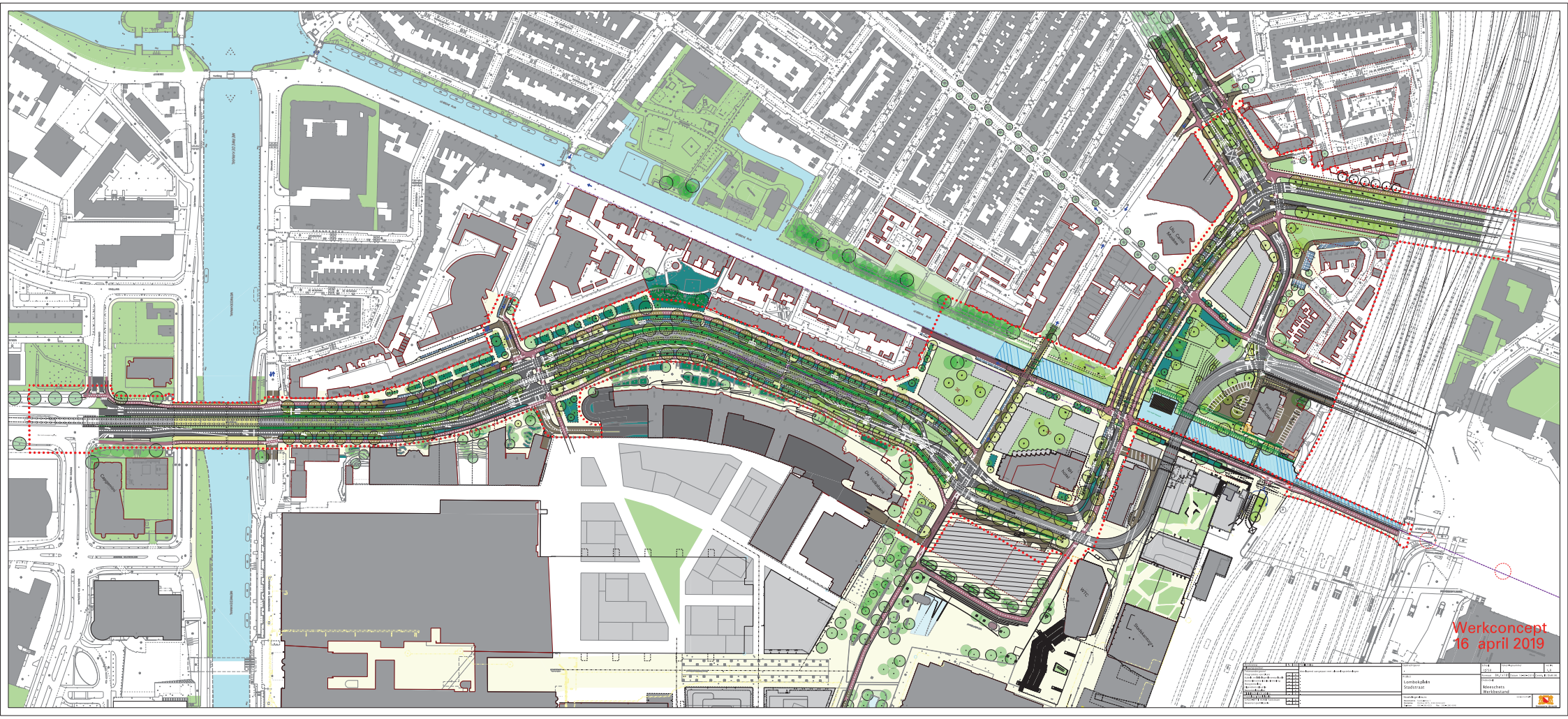
- De reistijden van de auto voor de variant met 15.000 mvt/etmaal zijn redelijk vergelijkbaar met de referentievariant (huidige situatie) voor de richting stad in.
- Voor de richting stad uit is de variant met 15.000 mvt/etmaal qua reistijd een stuk gunstiger dan de referentievariant.
- De situatie met 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.

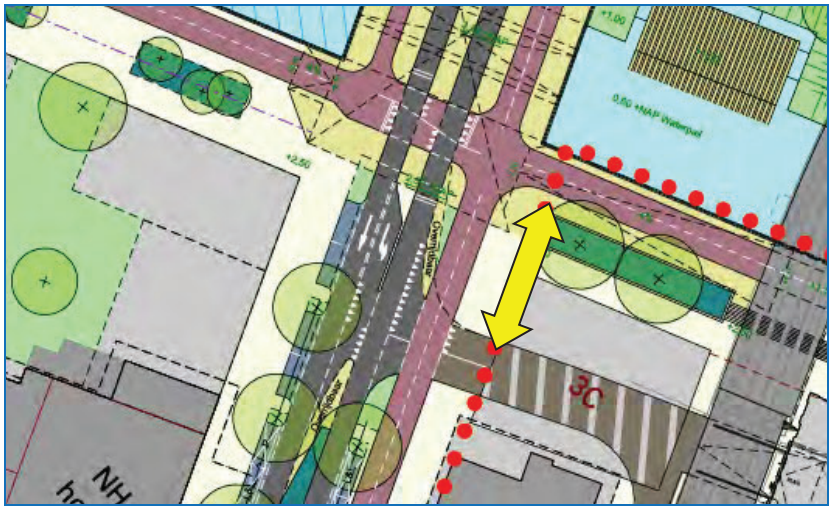


Figuur 0-2: Vormgeving fietskruising Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat, aangepaste vormgeving Vissim simulatie netwerk

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.

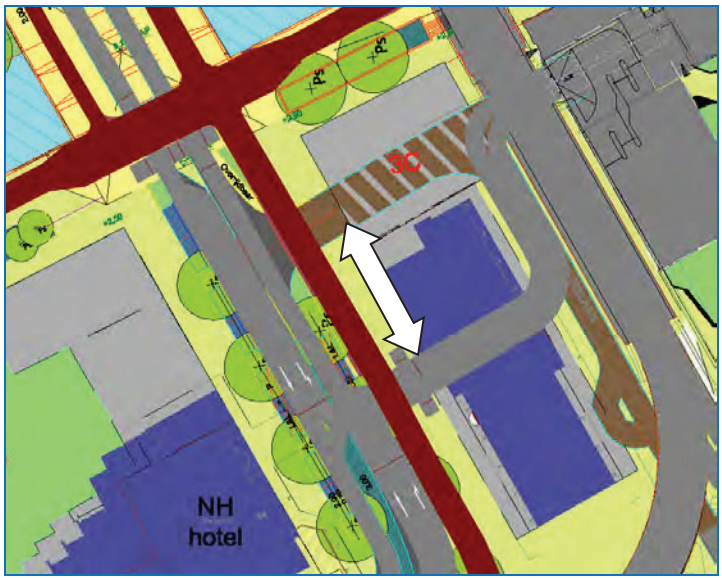


Figuur 0-3: Afstand tussen oversteek Leidseweg en ingang Stadskantoor/Westflank Noord te klein

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.

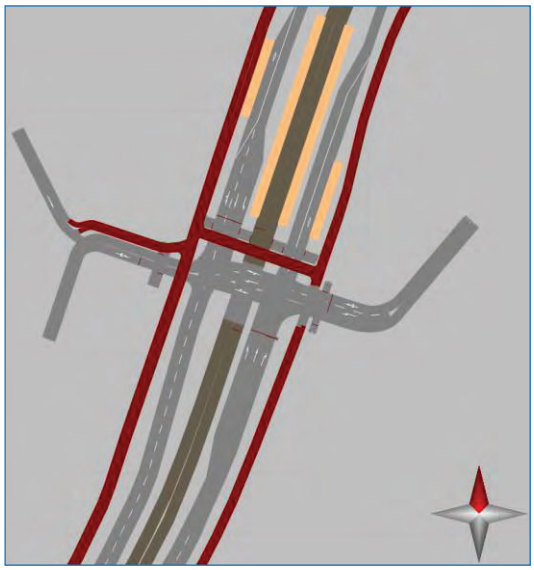
Er is gekozen om de vervolgvarianten uit te werken zonder een verkeerslicht op dit punt, maar met een voorrangsregeling, waarbij het autoverkeer in de voorrang ligt.

Stad-in rijstroken bij kruispunt Koningsbergerstraat

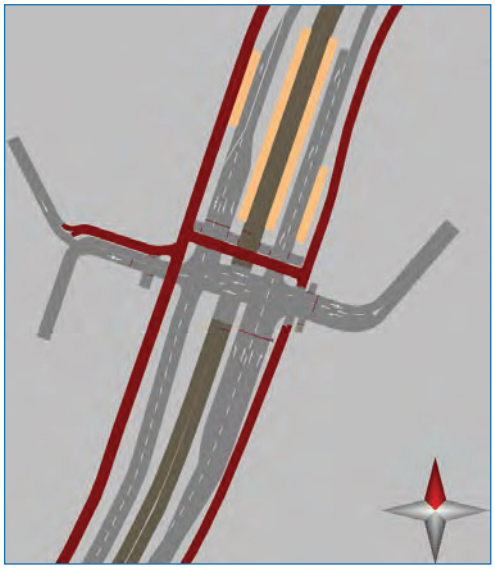
Ter plaatse van de kruising Graadt van Roggenweg/Koningsbergerstraat (K137) zijn er diverse varianten onderzocht van de kruispuntconfiguratie. De eerste onderzoeksvraag is of het noodzakelijk is om één of twee rijstroken voor verkeer stad-in te realiseren. In Figuur 0-5 is de situatie weergegeven met 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

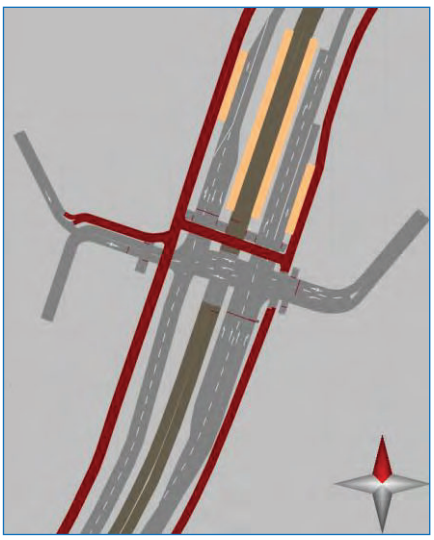


Figuur 0-6: Variant met 2 rijstroken stad-in

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].

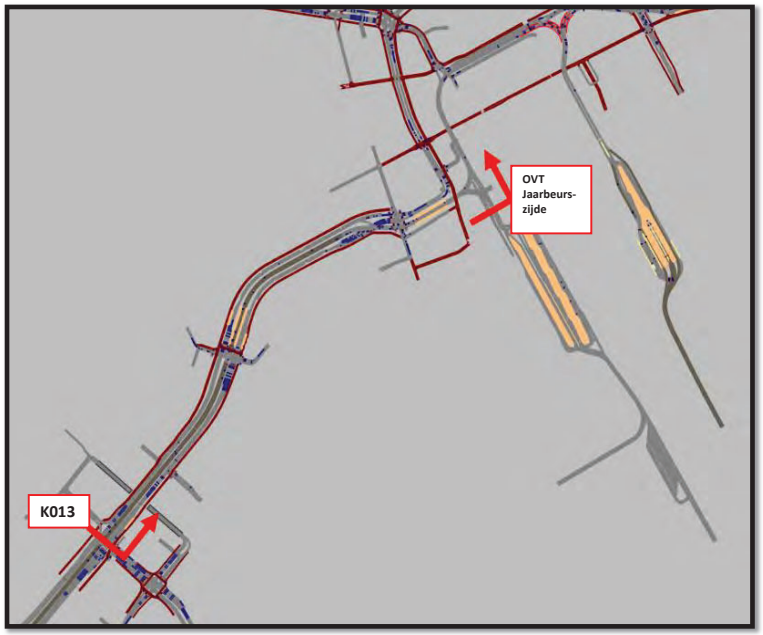
[9] Vrachtverkeer maakt nog wel gebruik van dit linksafvak, aangezien de doorrijhoogte onder de kantoren niet voldoende is voor vrachtauto's. Vrachtverkeer naar de zijde van de Volksbank moet dus gebruik blijven maken van deze toegang.

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

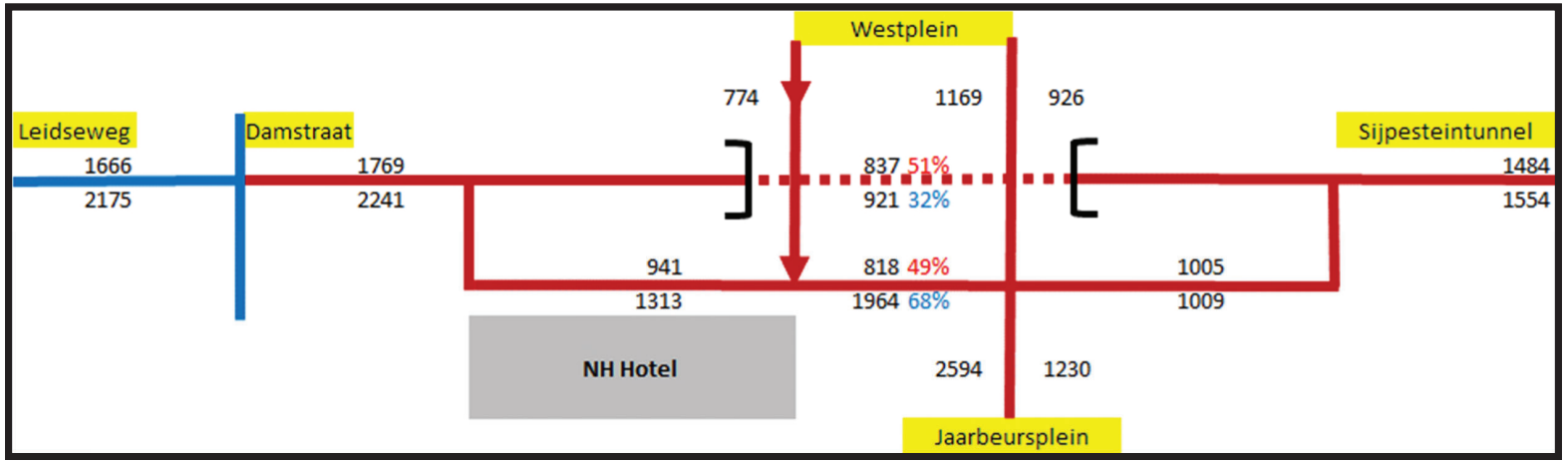


Bijlage 5

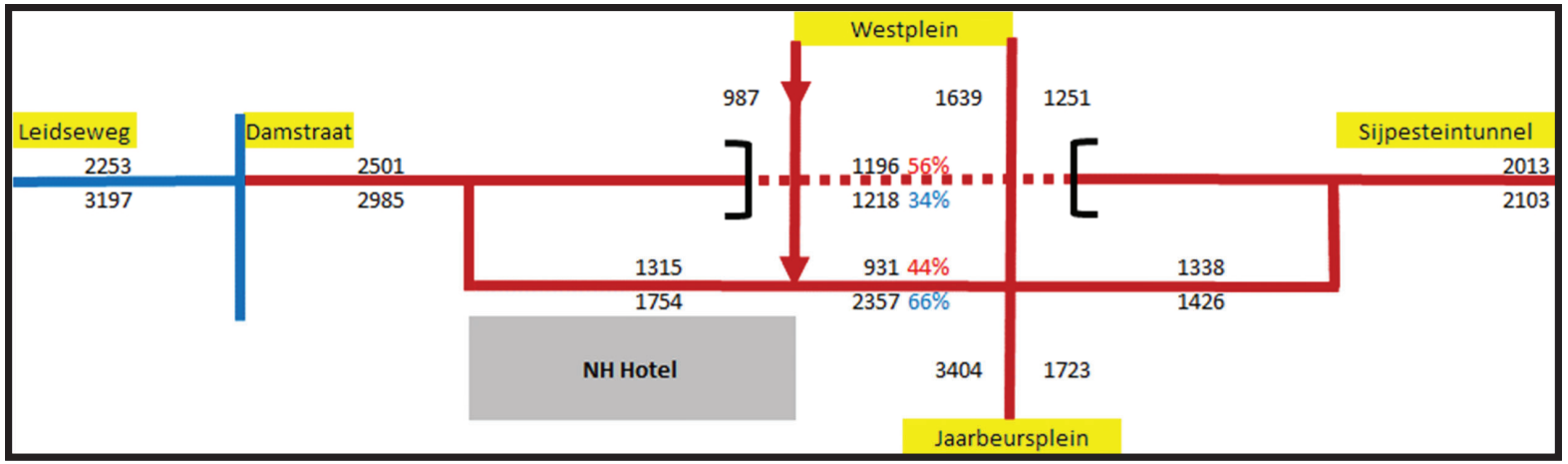
Aantallen fietsers

Ongelijkvloers, fiets 100%, meting 07:00-09:00 uur

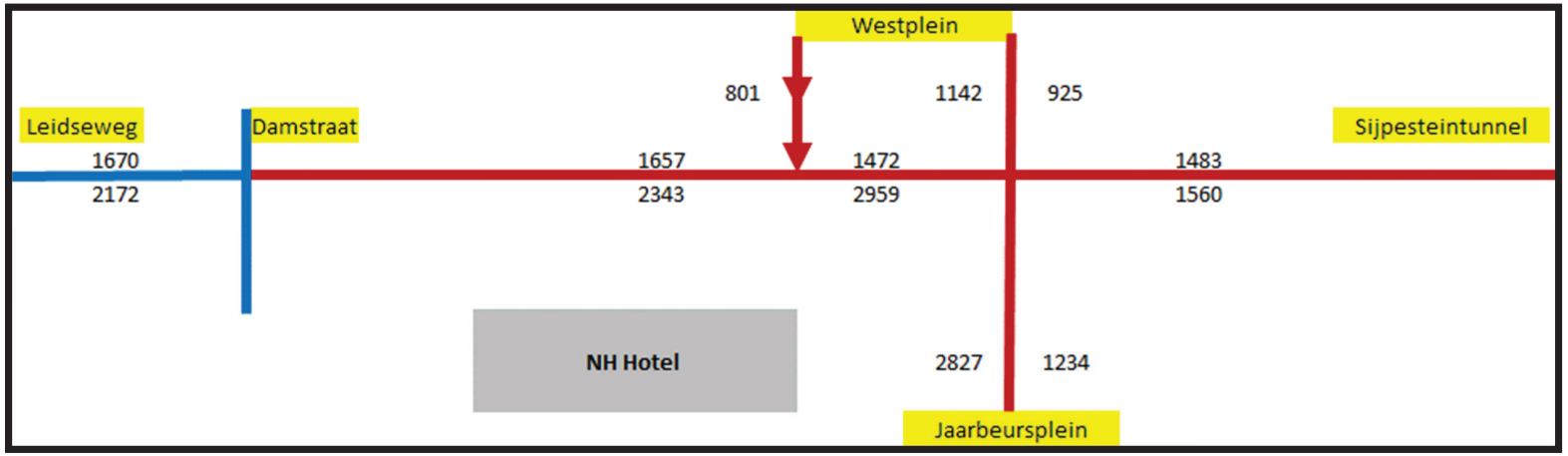
Percentages: Aandeel fietsers door tunnel of over maaiveld, ten opzichte van het totaal aantal overstekende fietsers



Ongelijkvloers, fiets 135%, meting 07:00-09:00 uur

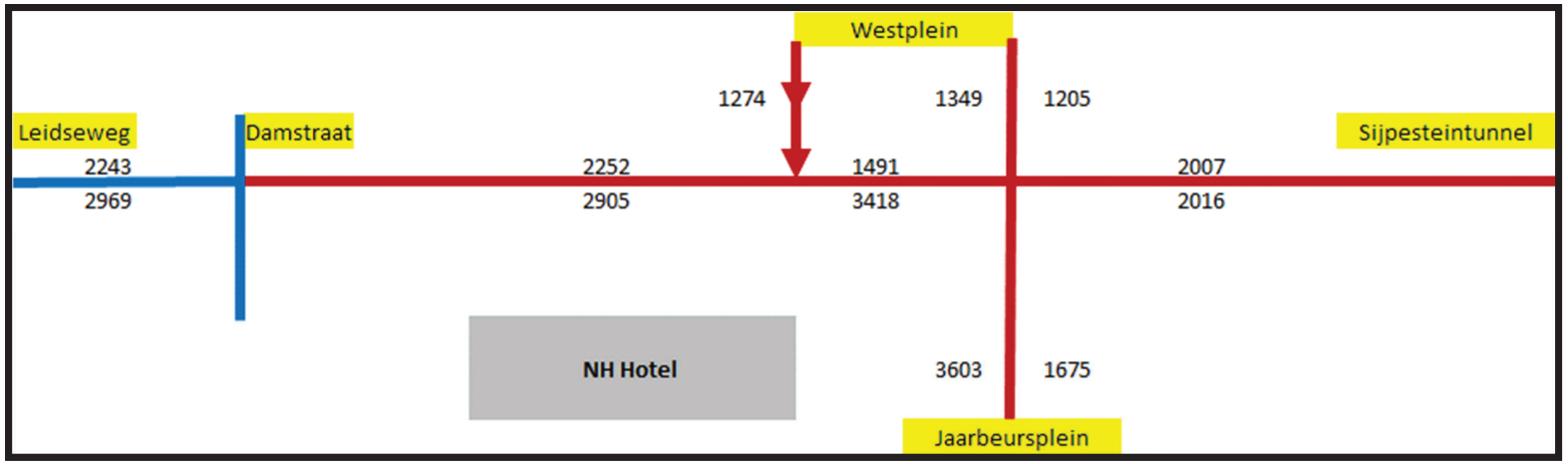


Gelijkvloers, fiets 100%, meting 07:00-09:00 uur



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)

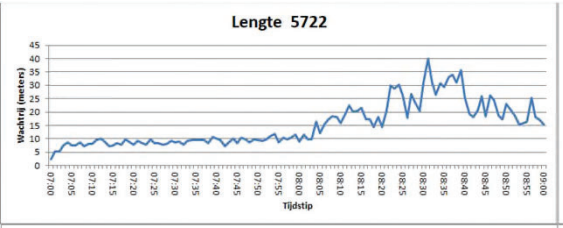


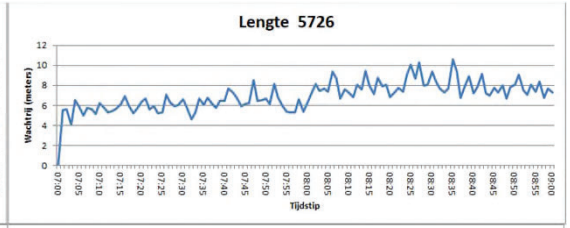
Bijlage 6

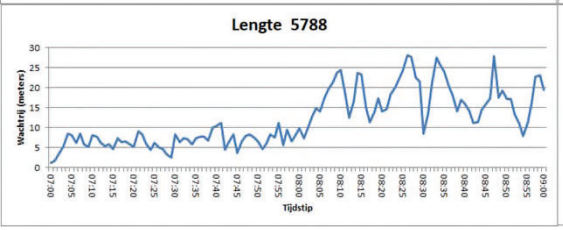
Wachtrijlengtes fiets (in meters)

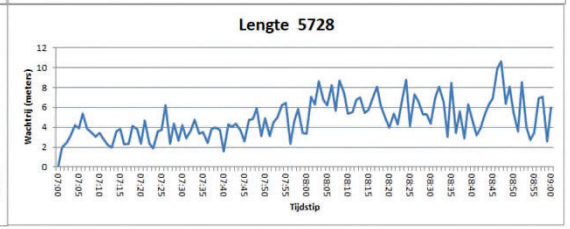
Wachtrij meetpunten, Gelijkvloers

Gelijkvloers, fiets 100%, meting 07:00-09:00 uur

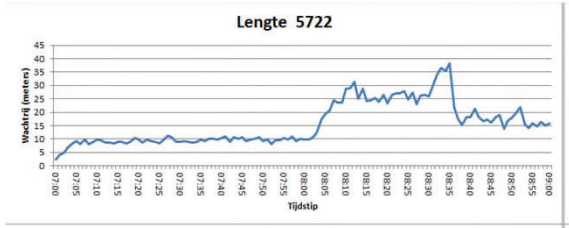


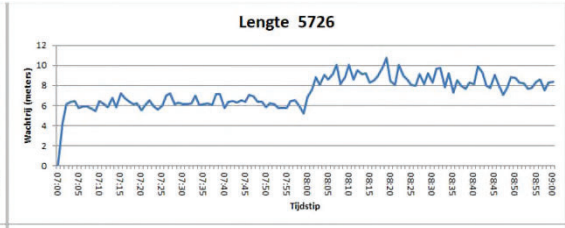


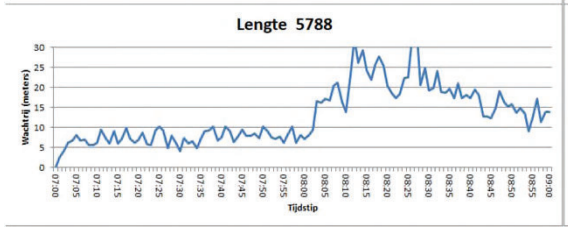


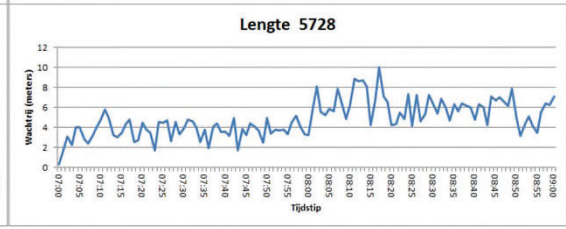


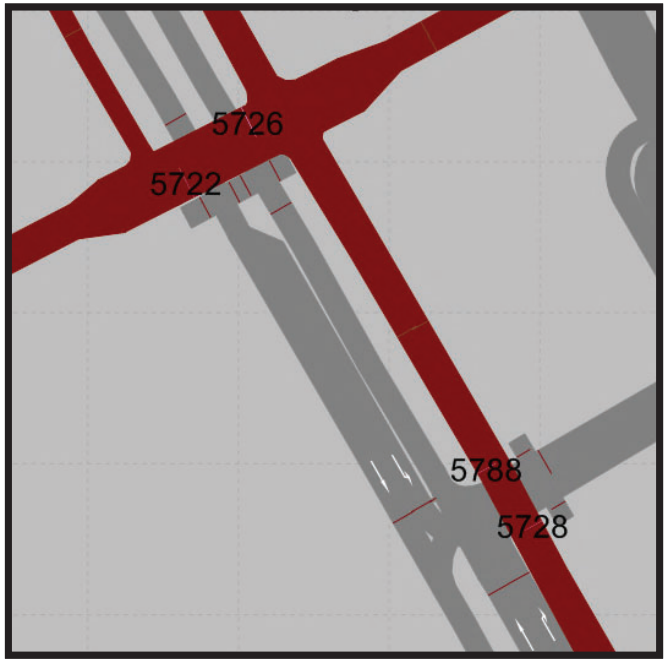
Gelijkvloers, fiets 110%, meting 07:00-09:00 uur





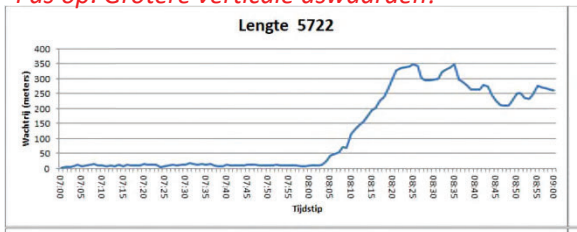


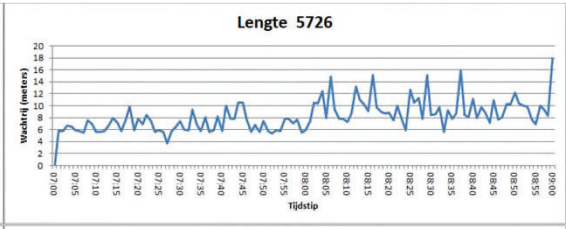


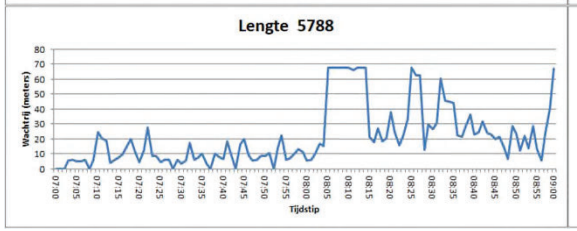


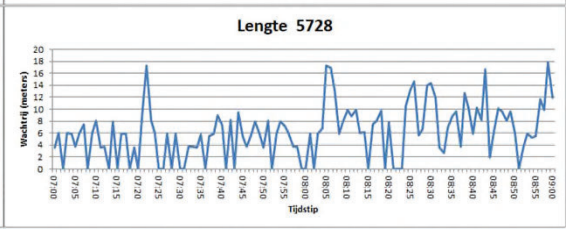
Gelijkvloers, fiets 135%, meting 07:00-09:00 uur

Pas op: Grotere verticale aswaarden!



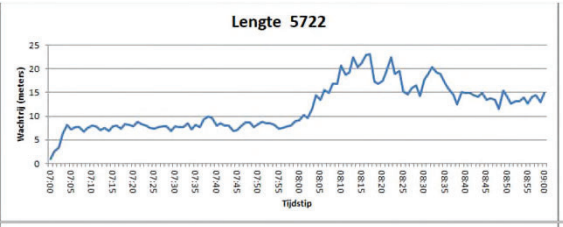


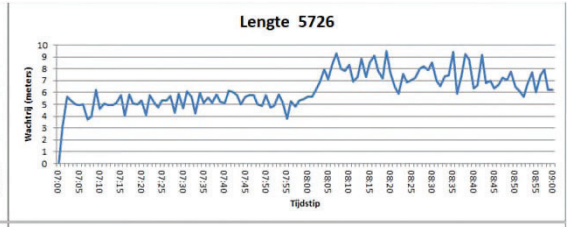


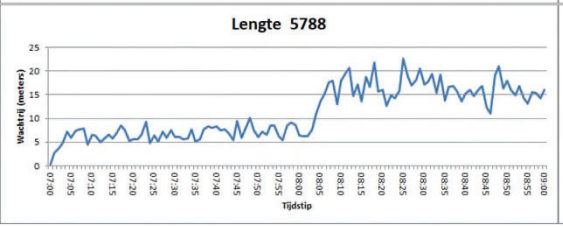


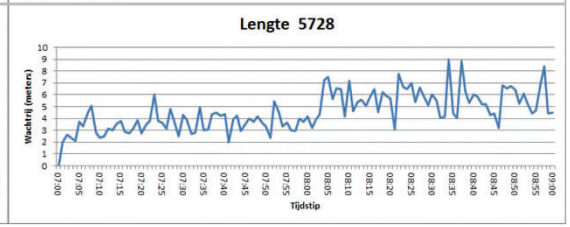
Wachtrij meetpunten, Ongelijkvloers

Ongelijkvloers, fiets 100%, meting 07:00-09:00 uur

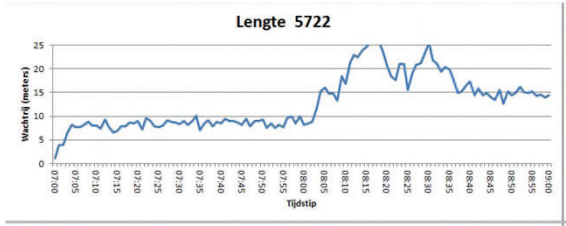


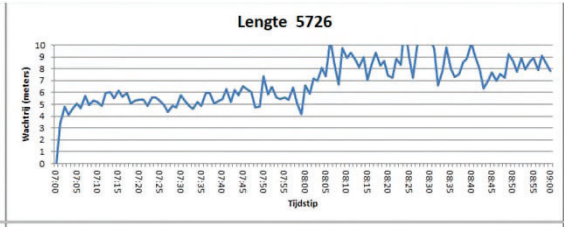


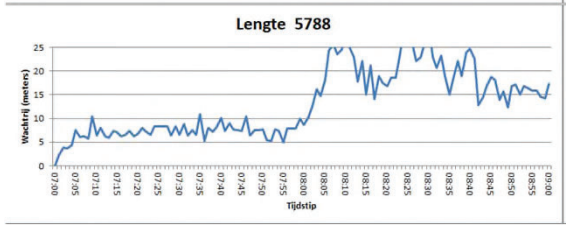


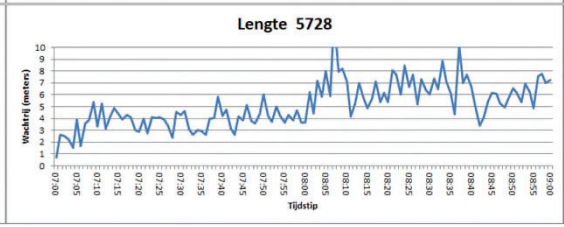


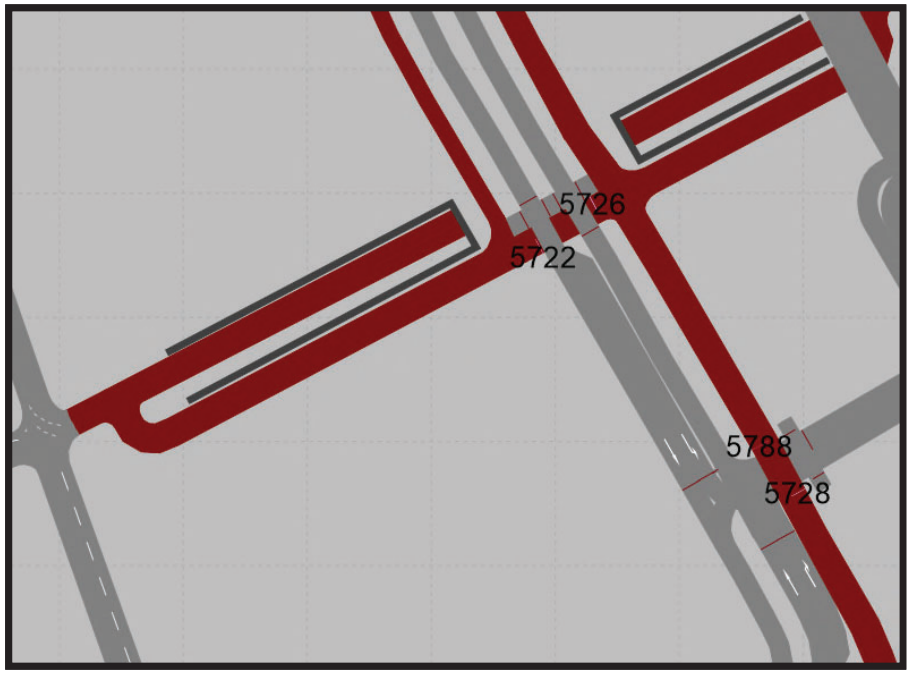
Ongelijkvloers, fiets 110%, meting 07:00-09:00 uur





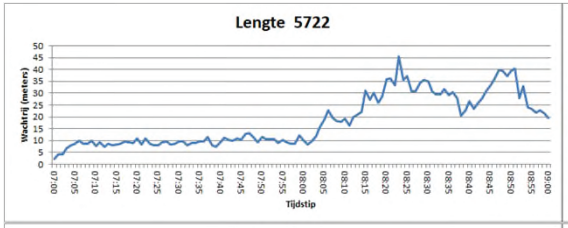


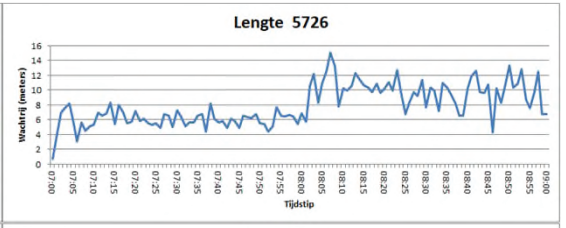


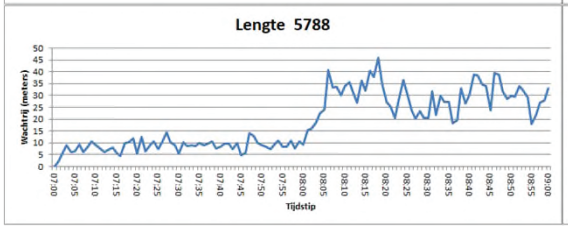


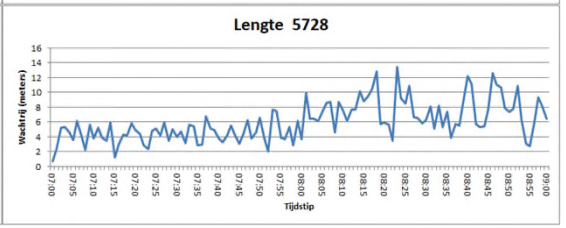
Ongelijkvloers, fiets 135%, meting 07:00-09:00 uur

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:

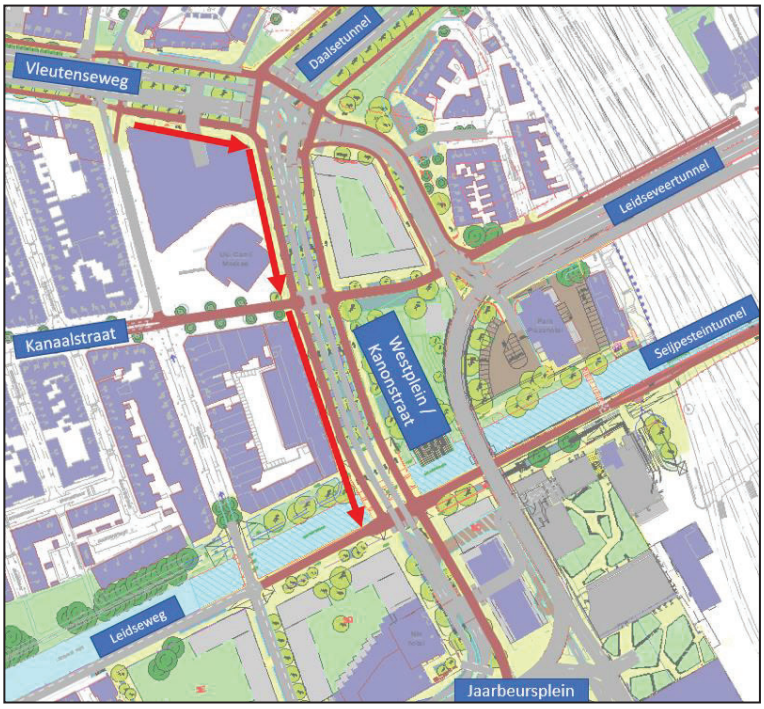
- Simulatie met aanpassing aan fietspad aan de westzijde van de Kanonstraat (tweerichting i.p.v. éénrichting);
- Er is onderzocht of de varianten met een groei van het fietsverkeer van 20% kunnen functioneren (oorspronkelijk is er met 35% groei van het fietsverkeer gerekend).
- Twee nieuwe gelijkvloerse 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

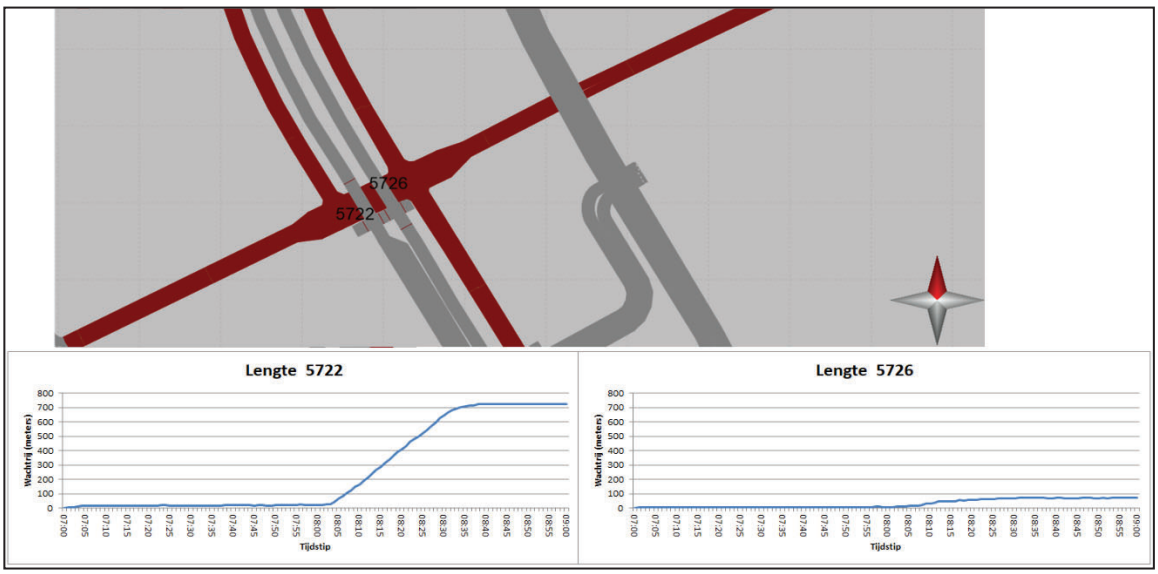
In dit hoofdstuk worden de eerdere simulaties geüpdatet met het tweerichting fietspad (in plaats van éénrichting), en de effecten besproken.
In de simulaties zijn wachtrijmetingen gedaan, aangezien de opbouw van wachtrijen een goed beeld geeft van de te verwachten verkeerssituaties bij de verschillende 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.

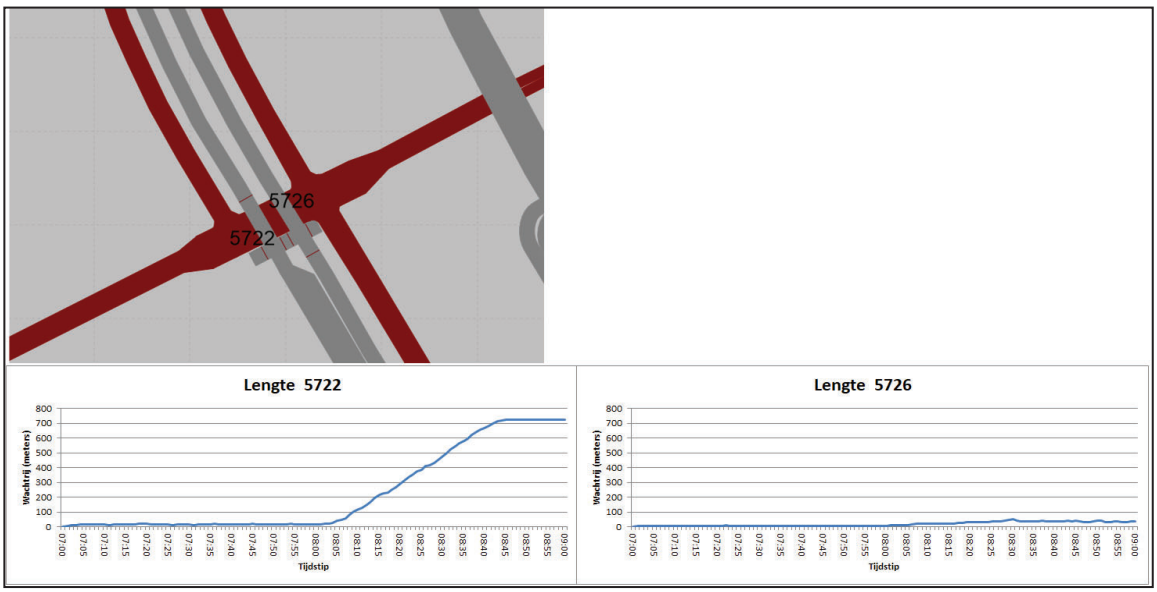
Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367



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.



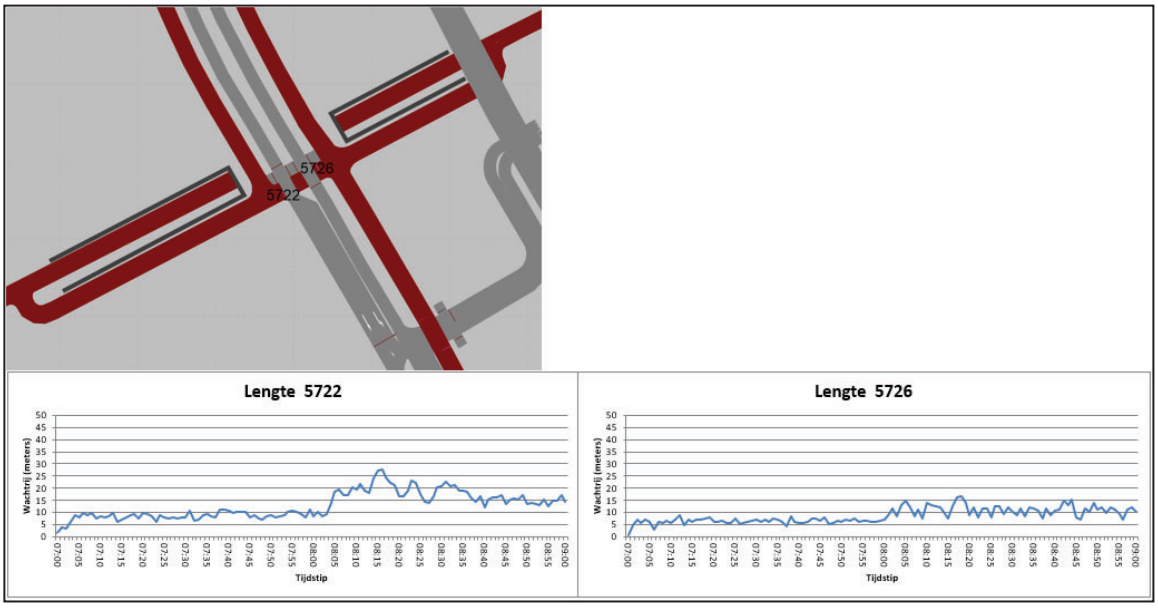
Figuur 3: Simulatie gelijkvloerse variant, fietsverkeer +20%, nieuwe simulatie met tweerichting fietspad (gemiddelde wachtrijlengtes in meters)

Ongelijkvloerse variant

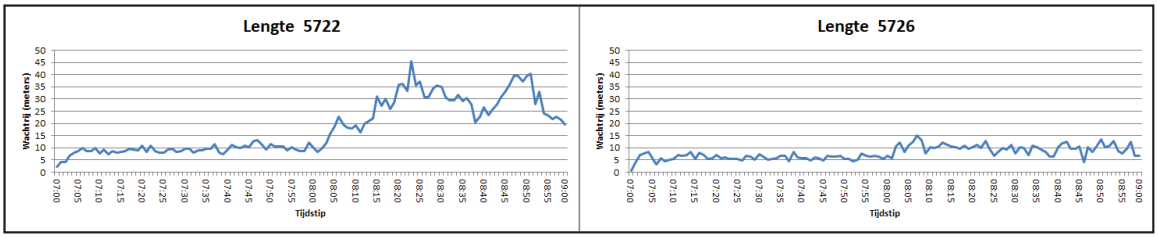
In de ongelijkvloerse variant is er geen conflict tussen het autoverkeer en het rechtdoor gaande fietsverkeer en zijn tevens de conflicten tussen het fietsverkeer onderling een stuk minder (omdat deze ook deels ongelijkvloers zijn ten opzichte van elkaar, en waar deze wel gelijkvloers zijn, is dit verdeeld 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)

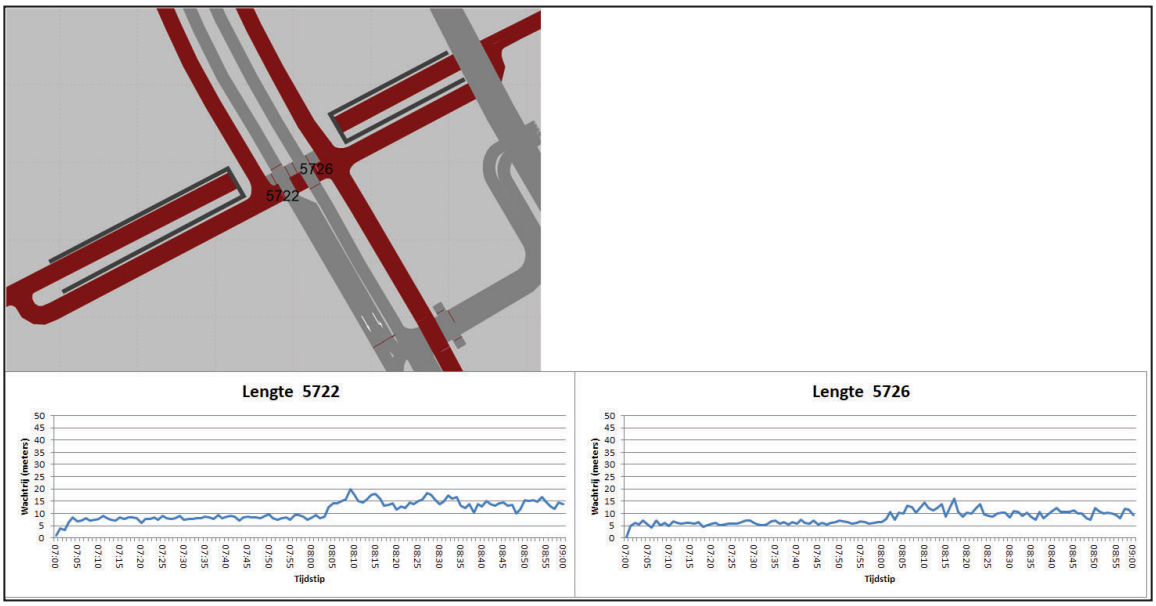
De onderste grafieken komen uit de oorspronkelijke simulatie, met het éénrichting fietspad. Hierin is vooral op meetpunt 5722 (aan de Leidseweg zijde) een groot verschil te zien; in de nieuwe simulatie (bovenste grafiek) zijn de wachtrijlengtes duidelijk korter.

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

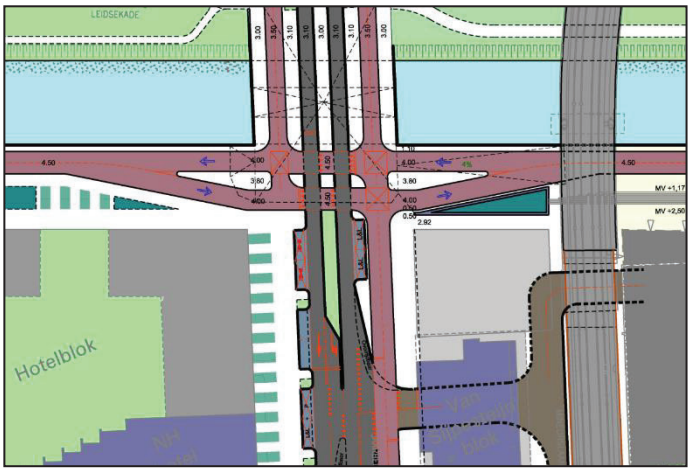
3. Simulatie twee nieuwe varianten gelijkvloers met 35% fietsgroei.

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"

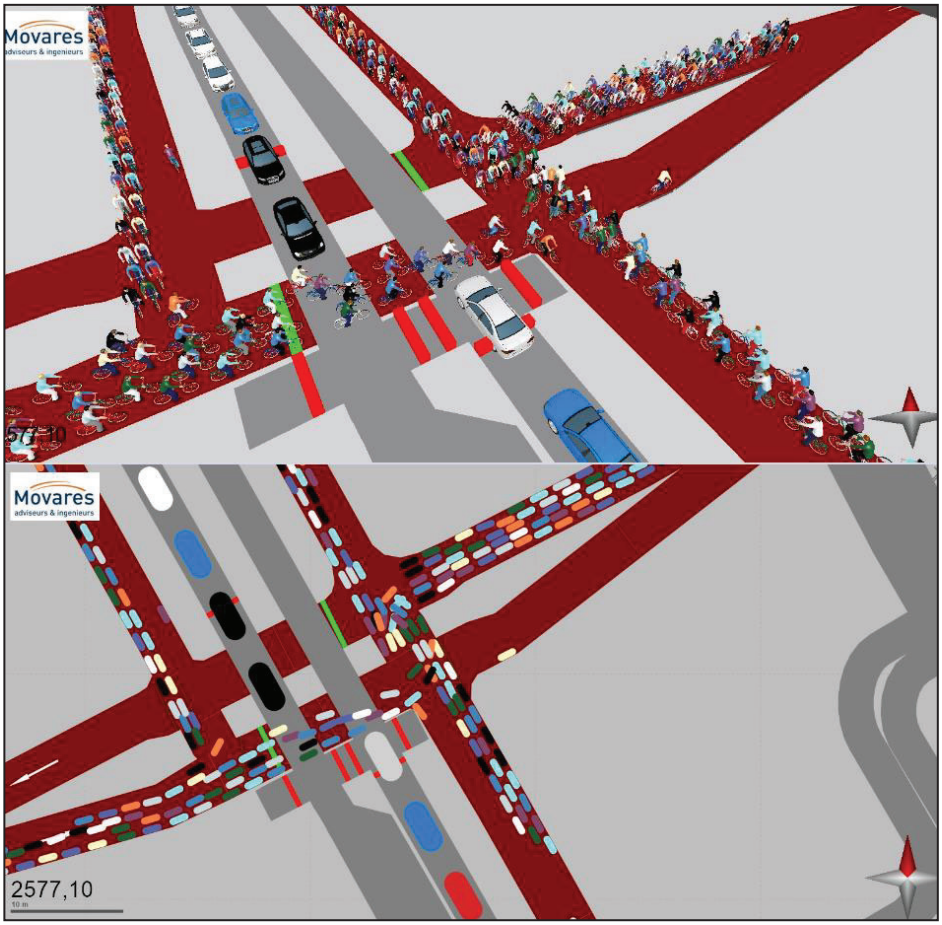
Movares Nederland B.V. / Utrecht
Kamer van Koophandel 30124367

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.



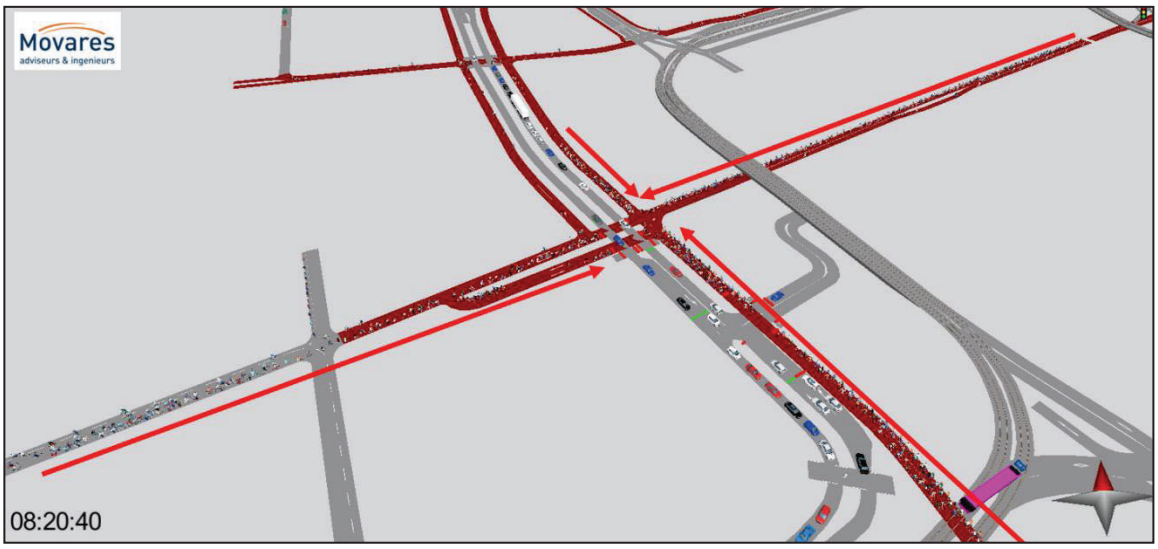
Figuur 9: Nieuwe gelijkvloerse variant 1; modeltechnische gridlock fietsverkeer

[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).

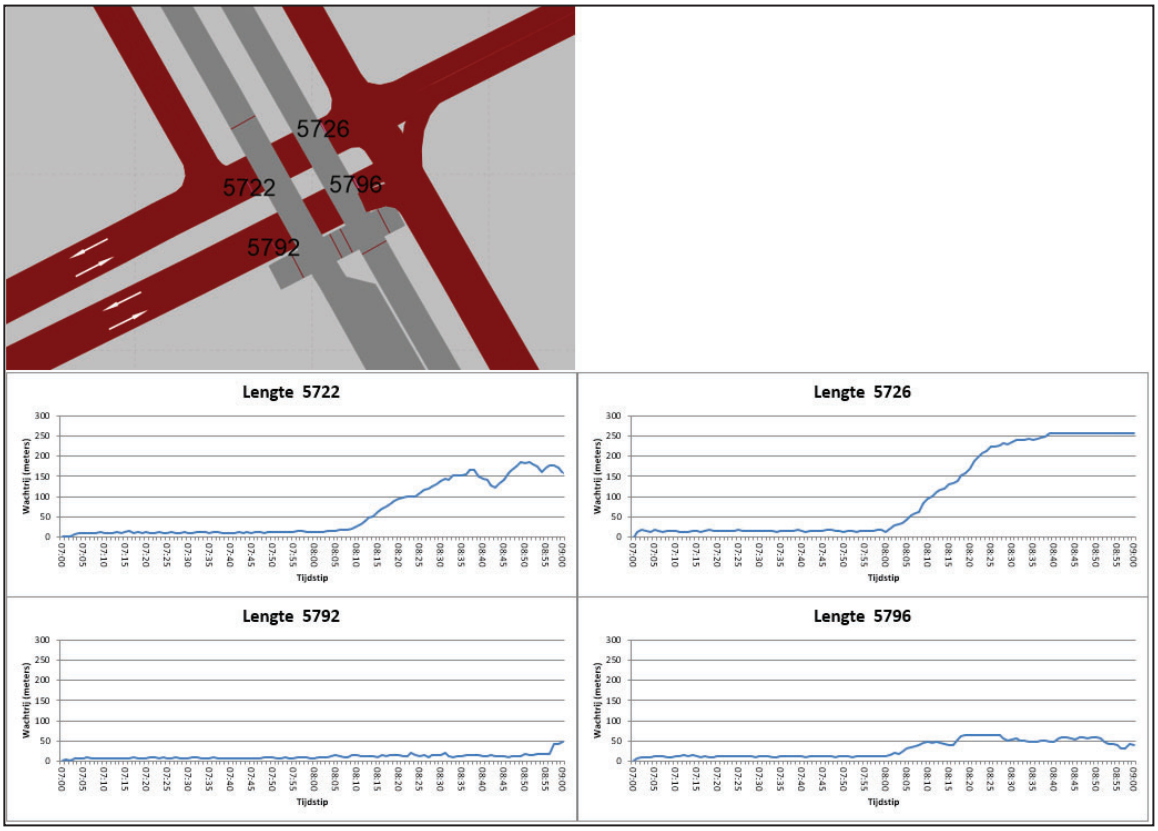


Figuur 11: Nieuwe gelijkvloerse variant 2, fietsverkeer +20% ten opzichte van de tellingen uit 2019.

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

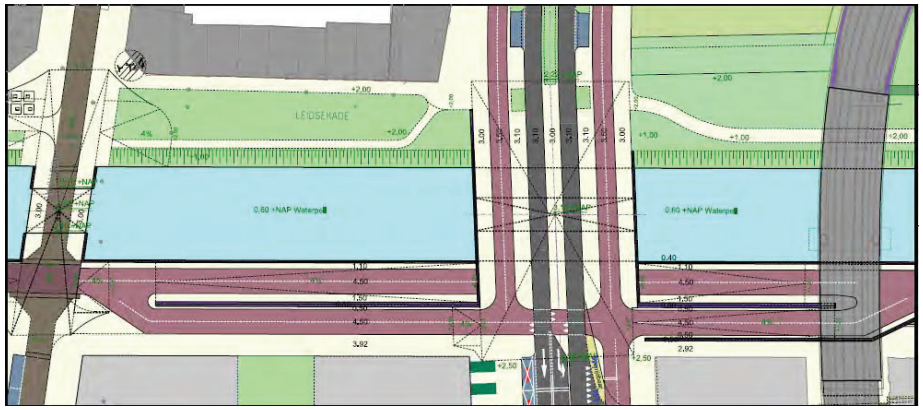
Verkeerssimulaties

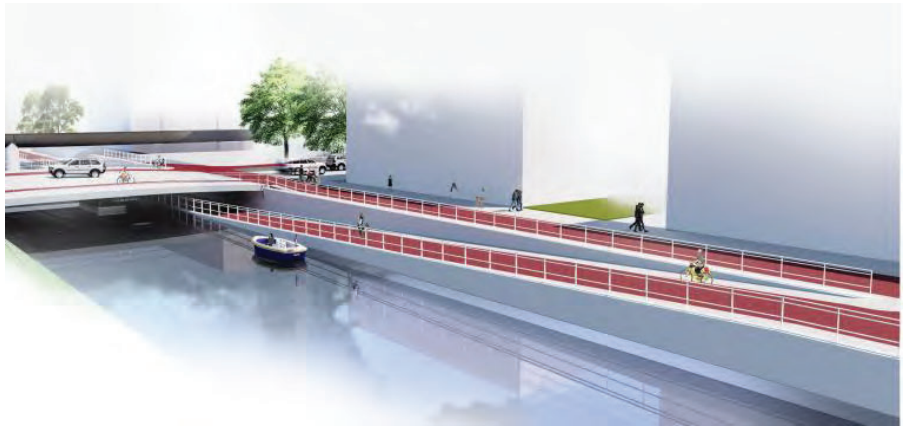
Om de voor- en nadelen van de twee varianten voor auto- en fietsdoorstroming inzichtelijk te maken, zijn verkeerssimulaties uitgevoerd. De simulaties zijn uitgevoerd met 15.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op de route Graadt van Roggenweg – Westplein.
Voor de fietsoversteek Leidseweg-Van Sijpesteijnkade is een aantal scenario's gesimuleerd:

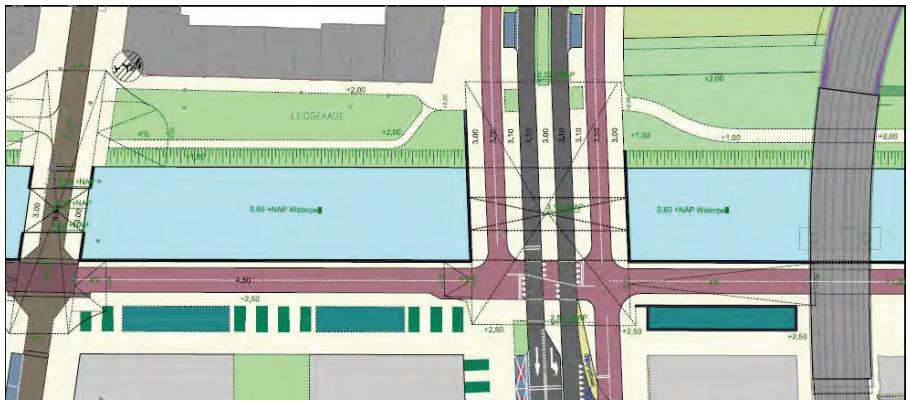
- het huidige aantal fietsers;
- 10% extra fietsverkeer (als gevoeligheidsanalyse);
- 35% extra fietsverkeer in de periode tot 2030. Deze groei is gebaseerd op de fietsverkeerprognoses uit het vigerende VRU 3.4 verkeersmodel. Berekend is de groei van het fietsverkeer, gesommeerd voor de Van Sijpesteijntunnel 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	1492
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	28 januari 2021
Agendapunt	6
Omschrijving	Raadsvoorstel Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder
ID	1540
Behandelend ambtenaar	Maarten Voortman
Telefoon	0614873692
E-mail	m.voortman@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Noordoost
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Referendabel	Nee
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	**28 januari 2021**
Gemeenteraad	4 februari 2021

Toelichting

.

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Maarten Voortman
Kenmerk	8081240
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen en het voorstel om wijzigingen in het Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder te verwerken.

2. Het Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-VA01.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met de vaststelling van het bestemmingsplan gaat een nieuwe regeling gelden die gericht is op het beheren van de leefomgeving in het plangebied. Met dit bestemmingsplan wordt een vervolgstap gezet in het toevoegen van de beheersverordeningsgebieden aan het Utrechtse bestemmingsplan.

Context

Aanleiding

In de aanloop naar de Omgevingswet verkent de gemeente de mogelijkheden van die wet met projecten waarin een bepaald facet van de Omgevingswet nader wordt bestudeerd. Het Chw Bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder (Chw staat voor 'Crisis- en herstelwet) is een project waarin geoefend wordt met het nieuwe instrument omgevingsplan.

Met dit bestemmingsplan wordt een vervolgstap gezet in het toevoegen van de beheersverordeningsgebieden aan het Utrechtse bestemmingsplan. De regels zijn in de geest van de Omgevingswet vormgegeven: minder regels, duidelijkere regels en de 'activiteiten' staan centraal.

Beoogd effect

Met het Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder gaat een regeling gelden die gericht is op het beheren van de leefomgeving in het plangebied. Het bestemmingsplan is een beleidsneutrale omzetting van de in dat gebied geldende beheersverordening. De regeling draagt bij aan het gereed maken van de Utrechtse regels over ruimtelijke ordening op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de regeling sluit aan bij de doelen van deze nieuwe wet. Het gebied is een laagdynamisch woongebied: de belangrijkste functie is wonen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- Op 7 juni 2012 heeft de gemeenteraad de beheersverordening Voordorp – Voorveldsepolder vastgesteld (agendapunt 12).

- Op 11 juli 2019 hebben wij uw raad, met onze brief over het bestemmingsplan Veldhuizen, geïnformeerd over het nut en de aanpak om de Utrechtse beheersverordeningen om te zetten naar bestemmingsplannen.

- Op 12 maart 2020 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Veldhuizen vastgesteld (agendapunt 11). Dit plan vormt het sjabloon voor de systematiek van het bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder (en toekomstige op beheer gerichte bestemmingsplannen). Op 4 februari 2020 hebben wij uw raad met onze brief over “technische informatie bestemmingsplan Veldhuizen” (agendapunt 11.1) geïnformeerd over de opzet en werking van het sjabloonbestemmingsplan Veldhuizen en de vervolgstappen naar het omgevingsplan.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen en het voorstel om wijzigingen in het bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder te verwerken.
Argumenten	
1.1	De ambtshalve wijzigingen in het bestemmingsplan betreffen noodzakelijke verbeteringen om onjuistheden te herstellen.
	In de periode na de terinzagelegging is de juridische regeling nog eens goed onderzocht waarbij is geconstateerd dat de verbeelding en regels nog enkele onjuistheden bevatten. In het vaststellingsrapport is in paragraaf 2.2 een samenvatting van de wijzigingen opgenomen.
1.2	Met de aanpassing in de regels voor de Smeijerslaan 2 en 4 kan de gewenste

	verbouwing van de school worden gerealiseerd.
	Er is een activiteit aan de regels toegevoegd om de bestaande loopbrug tussen twee scholen die ontbreekt in het ontwerpbestemmingsplan toe te staan. De activiteit is zo geformuleerd dat een verplaatsing van de loopbrug mogelijk is en daarbij ook een overdekte voetgangersoversteek gebouwd mag worden. De aanpassing in de regels staat beschreven in paragraaf 2.2.1.2 en de ruimtelijke inpassing van het bouwplan is onderbouwd in paragraaf 2.3 van het vaststellingsrapport.
1.3	De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.
	Twee zienswijzen gaan over het ontwerpbesluit van het college van burgemeester en wethouders om hogere waarden voor de maximale geluidsbelasting vast te stellen. Met de hogere waarden biedt het bestemmingsplan ruimte aan bewoners om een dakopbouw te bouwen. De beheersverordening Voordorp-Voorveldsepolder stond al dakopbouwen toe. Om te zorgen dat de ruimte voor dakopbouwen voldoet aan de Wet geluidhinder worden hogere waarden vastgesteld. Omdat de gemeente de mogelijkheid om de dakopbouw te realiseren niet wil beperken, wordt het bestemmingsplan niet aangepast naar aanleiding van deze zienswijzen. Het is vervolgens aan de bewoners zelf of zij van deze mogelijkheid gebruik maken. De derde zienswijze gaat over het beleid over kamerverhuur in woningen en de doorwerking daarvan in het bestemmingsplan. De indiener merkt op dat er in de praktijk drie studenten in een zelfstandige woning kunnen wonen, zonder dat hiervoor een omzettingsvergunning nodig is. Dit bestemmingsplan wijzigt het woonbeleid niet en de zienswijze is daarom geen aanleiding om wijzigingen in het bestemmingsplan aan te brengen. In het vaststellingsrapport worden de zienswijzen uitgebreid besproken.
Beslispunt	
2	Het Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-VA01.dgn vast te stellen.
Argumenten	
2.1	Het bestemmingsplan is weer een stap richting de invoering van de Omgevingswet door gebruik van de nieuwe termen, door de opzet die past in het toekomstige omgevingsplan en door het verminderen van regels.
	Het bestemmingsplan is het tweede plan in de aanloop naar de Omgevingswet en sluit aan bij de termen van de Omgevingswet. Het plan zet een beheersverordening om naar een bestemmingsplan en sluit aan op de systematiek die hiervoor in het bestemmingsplan Veldhuizen, De Meern is gekozen. De Omgevingswet stelt het regelen van “activiteiten” (in de Wet ruimtelijke ordening: “gebruik”) centraal, in plaats van het aanwijzen van functies (bestemmingen). Dat leidt tot een andere opzet en tot een andere formulering van regels. De opzet van het bestemmingsplan past in de systematiek die de wet beoogt. De vernieuwing van de regels in de nieuwe opzet heeft geleid tot een reductie van het aantal regels, zonder dat het beschermingsniveau is aangetast.
2.2	Het bestemmingsplan biedt een goede bescherming voor het erfgoed, zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
	De regels voor de bescherming van de Nieuwe Hollandse Waterlinie hebben extra aandacht gekregen door de nominatie als Werelderfgoed. De regels zijn in overleg met de provincie opgesteld. Theo Bosch heeft in 1993 de Rietveldprijs gekregen voor zijn ontwerp van eengezinswoningen en appartementenblokken in de Tomas Masarykstraat, de Kemal Atatürkstraat en de Pal Maleterstraat. Deze woningen zijn in bijlage 4 bij de

	regels vermeld en worden beschermd in het hoofdstuk Bouwen en slopen van de regels. Daarmee is het voorstel van bewoners van de wijk overgenomen. En dat geldt ook voor volkstuinpark “Ons Buiten”, dat ook in die bijlage 4 is opgenomen.

Financiën
De kosten van dit bestemmingsplan zijn gedekt uit de post voor het actueel houden van bestemmingsplannen. Er geldt geen verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan bij dit bestemmingsplan omdat het geen bouwplan mogelijk maakt zoals dit is omschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Vervolg
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in het Stadsblad/De Brug, de Staatscourant en op het internet op de websites utrecht.nl/bestemmingsplannen en ruimtelijkeplannen.nl. Dit is voor iedereen raadpleegbaar. Het bestemmingsplan wordt samen met het vaststellingsrapport en besluit t zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit en het besluit hogere grenswaarden beroep instellen bij de Raad van State.

De indieners van zienswijzen worden via een brief op de hoogte gesteld van het vaststellingsbesluit. In de brief en in de publicatie staat aangegeven hoe belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep in kunnen stellen bij de Raad van State.

Participatie
Op 2 maart 2020 is een informatieavond gehouden over het ontwerpbestemmingsplan. Tijdens de avond heeft de gemeente bewoners gevraagd om mee te denken over het beschermen van jonge bouwkunst en de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het bestemmingsplan. Daarnaast heeft de gemeente de dakopbouwenregeling toegelicht en een korte algemene toelichting over het plan gegeven. De reacties die de bewoners tijdens en na de avond hebben gegeven zijn bij de voorbereiding betrokken. Bijlage 7 van de toelichting van het bestemmingsplan geeft een overzicht van de reacties en het antwoord van de gemeente.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 5 juni 2020 voor 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn 3 zienswijzen binnengekomen bij de raad. De zienswijzen zijn tijdig ingediend. In het vaststellingsrapport Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder is een samenvatting van de zienswijzen opgenomen en de reactie van de gemeente op de zienswijzen.

Communicatie
Zie hierboven onder het kopje ‘Vervolg’ op welke wijze er wordt gecommuniceerd over het besluit.

Niet-Referendabel
De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing:
Het betreft een raadsvoorstel inzake de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- digitaal bestemmingsplan via link naar RO publiceer
- bestemmingsplan in pdf (bestaande uit regels, toelichting en verbeelding)
- vaststellingsrapport

Bijlagen informatief
-

RoPubliceer

Het Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder dat voorligt kunt u openen met bijgevoegde link naar RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder

- Klik in RoPubliceer links op ‘alle bijbehorende documenten tonen”
- Rechts kunt u de pdf-documenten aanklikken.

Dit is het digitale bestemmingsplan met alle bijlagen en bijbehorende stukken: deze digitale stukken stelt u vast met het raadsvoorstel.

Voor het gebruiksgemak is een déél van de stukken, zoals gepubliceerd op RoPubliceer, als Pdf-bijlage bijgevoegd bij het raadsvoorstel. Deze kunnen beperkt afwijken van het digitale bestemmingsplan. Op de pdf van de verbeelding is, bijvoorbeeld door verkleining, bepaalde informatie niet te zien, die digitaal wel zichtbaar is. De digitale versie op RoPubliceer is leidend bij verschillen.

De gemeenteraad stelt het bestand met de IMRO codering: NL.IMRONL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-VA01 vast zoals dat is in te zien op RoPubliceer.

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 4

Artikel 1 Begrippen 4
Artikel 2 Wijze van meten 4

Hoofdstuk 2 Functies 5

Artikel 3 Agrarisch 5
Artikel 4 Groen 5
Artikel 5 Maatschappelijk 5
Artikel 6 Recreatie - Volkstuin 6
Artikel 7 Tuin 6
Artikel 8 Verkeer 6
Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied 7
Artikel 10 Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie 7
Artikel 11 Water 7
Artikel 12 Wonen 8
Artikel 13 Woonwagenstandplaats 8

Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen 10

Artikel 14 Inleidende bepalingen over het bouwen en het slopen 10
Artikel 15 Bijzondere regels over bouwen 10
Artikel 16 Bouwen is toegestaan 10
Artikel 17 Bouwen met vergunning 11
Artikel 18 Slopen met vergunning 13
Artikel 19 Overgangsrecht dakopbouwen en dakterrassen 14

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken 15

Artikel 20 Activiteiten die niet zijn toegestaan 15
Artikel 21 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte 15
Artikel 22 Additionele horeca 16
Artikel 23 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca 17
Artikel 24 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten 17

Hoofdstuk 5 Grondwerk 19

Artikel 25 Vergunning in verband met de bescherming van een functie 19
Artikel 26 Bescherming van archeologische waarden 19

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotregels 21

Artikel 27 Overgangsrecht 21
Artikel 28 Slotregel 21

Bijlagen regels 23

Bijlage 1 Begrippenlijst 24

Bijlage 2 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving 33

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten 39

Bijlage 4 Lijst locaties met omgevingskwaliteiten 44

Bijlage 5 Dakopbouwen in Voordorp 47

Bijlage 6 Luchtfoto met dakopbouwkader 57

Hoofdstuk 1 Aanleiding, doel en beleidskader 61

1.1 Aanleiding 61
1.2 Doel 61
1.3 Beleid 63
1.4 Juridische aspecten 63

Hoofdstuk 2 Toelichting per artikel 69

2.1 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels) 69
2.2 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels) 69
2.3 Bouwen en slopen (hoofdstuk 3 van de regels) 73
2.4 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels) 82
2.5 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels) 89
2.6 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 6 van de regels) 90
2.7 Bijlagen bij de regels 91

Hoofdstuk 3 Uitvoerbaarheid 93

3.1 Inleiding 93
3.2 Milieueffectrapportage 93
3.3 Gezondheid 93
3.4 Klimaat en duurzaamheid 93
3.5 Thematisch onderzoek 93
3.6 Kabels, leidingen en straalpaden 95
3.7 Economische uitvoerbaarheid 96
3.8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 96
3.9 Handhaving 96
3.10 Conclusie 97

Bijlagen toelichting 99

Bijlage 1 Leeswijzer voor bestemmingsplan Voordorp 101

Bijlage 2 Belangrijkste wettelijke bepalingen 105

Bijlage 3 Inventarisatie 109

Bijlage 4 Waterparagraaf 111

Bijlage 5 Hoogte-inventarisatie 123

Bijlage 6 Geluidsonderzoek dakopbouwen 125

Bijlage 7 Informatiebijeenkomst 143

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

De uitleg van de begrippen zoals die in de Begrippenlijst, bijlage 1 bij de regels, zijn opgenomen, is bepalend bij de uitleg van het bestemmingsplan.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van de regels worden onderstaande regels over het meten en berekenen gebruikt.

2.1 Hoogtematen

1. De hoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
2. De goothoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
3. De hoogte van een kap: de afstand vanaf de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.

2.2 Dakhelling

De hoek die het dakvlak maakt ten opzichte van het horizontale vlak.

2.3 Oppervlakte

1. De oppervlakte van een bouwwerk: de oppervlakte, gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
2. Bruto vloeroppervlakte (b.v.o.): het totaal van de binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte van alle verdiepingen, inclusief kelders en souterrains.
3. Verkoopvloeroppervlakte (v.v.o.): de totale oppervlakte van de voor publiek toegankelijke en zichtbare winkelruimte, inclusief de etalageruimte en de ruimte achter de toonbank.
4. De gebruiksoppervlakte van woonruimte: met toepassing van de norm NEN 2580.

2.4 Inhoud

De inhoud van een bouwwerk: de inhoud, gemeten tussen

- de onderzijde van de begane grondvloer,
- de buitenzijde van de gevels, het hart van de scheidsmuren en
- de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Hoofdstuk 2 Functies

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Agrarisch zijn bedoeld voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf.

3.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals

1. het aanleggen, gebruiken en in stand houden van weide- en landbouwgrond, tuinen, erven en toegangswegen, wandelpaden, waterberging, natuur- en landschapsbeheer;
2. het in stand houden en bewonen van een bestaande bedrijfswoning;
3. het bouwen van hekwerken met een hoogte van maximaal 2 meter.

3.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn verboden:

1. glastuinbouw, fruitteelt, sierteelt, intensieve veehouderij, geitenhouderij, bosbouw, intensieve kwekerij en boomkwekerij;
2. activiteiten die de cultuurhistorische waarden, de groenstructuur of het Natuurnetwerk Nederland aantasten.

Artikel 4 Groen

4.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Groen zijn bedoeld voor groen met de daarbij behorende voorzieningen, vergroting van de leefbaarheid en een gezond leefklimaat, water en speel- en verblijfsplekken. Locaties met de functie Groen zijn ook bedoeld voor groen dat een gezond leefklimaat voor flora en fauna vergroot, de biodiversiteit stimuleert en voedsel en schuilgelegenheid biedt aan dieren.

4.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, bruggen, duikers en faunapassages, geluidwerende voorzieningen, veldjes voor het uitlaten van honden, watergangen, waterpartijen, ontmoetingsplaatsen al dan niet met zitbanken of speeltoestellen, kunstobjecten.
2. Op de locatie met de aanduiding 'Dierenweide' is ook een dierenweide toegestaan.

4.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het aanleggen van parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen;
2. het aanleggen van ontsluitingswegen voor aangrenzende functies (bestemmingen);
3. het houden van evenementen die niet voldoen aan de eisen van de Algemene Plaatselijke Verordening;
4. activiteiten die bomen aantasten;
5. activiteiten die de biodiversiteit aantasten, met uitzondering van gebruik van het groen dat op een locatie normaal is.

Artikel 5 Maatschappelijk

5.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Maatschappelijk zijn bedoeld voor maatschappelijke voorzieningen.

5.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het gebruiken van ruimtes voor scholen, medische en paramedische diensten, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, buurtactiviteiten, het aanleggen en gebruiken van tuinen en erven, verkeers-, parkeer-, groen-

en speelvoorzieningen.
2. Op de locatie met de aanduiding 'sporthal' is gebruiken van een gebouw als sporthal toegestaan.

Artikel 6 Recreatie - Volkstuin

6.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Recreatie - Volkstuin zijn bedoeld voor tuinen waar de gebruiker van een tuin als hobby tuiniert of als ontspannning kort verblijft.

6.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van de bestaande houten gebouwtjes, tuinen, erven en toegangswegen, wandelpaden, waterberging, groen- en speelvoorzieningen.
2. Bouwactiviteiten zijn verboden, met uitzondering van het bouwen van één houten gebouw per volkstuin met een oppervlakte van maximaal 16 m^2 en een hoogte van maximaal 3 meter dat als schuurtje of als onderkomen voor het kortdurige verblijf gebruikt wordt.

6.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn verboden:

1. het overnachten op de volkstuin;
2. het op de volkstuin verkopen van daar geteelde of gekweekte producten.

Artikel 7 Tuin

7.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Tuin zijn bedoeld voor een bijzondere tuin bij een of meer percelen. De tuin is bijzonder in de volgende gevallen:

1. de tuin hoort bij een of meer gebouwen die monumentaal of cultuurhistorisch van belang zijn;
2. de tuin is zelf monumentaal of cultuurhistorisch van belang;
3. de tuin wordt als gemeenschappelijke tuin van een aantal huishoudens gebruikt.

7.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van groenvoorzieningen, voetpaden, waterpartijen en ontmoetingsplaatsen al dan niet met zitbanken of speeltoestellen, en plaatsen en in stand houden van kunstobjecten met een maximale hoogte van 3 meter.

7.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het bouwen of in stand houden van gebouwen;
2. activiteiten die bomen aantasten.

Artikel 8 Verkeer

8.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer zijn bedoeld voor verkeerswegen voor het doorgaande verkeer met het bestaande aantal rijstroken en de bijbehorende voorzieningen.

8.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van in- en uitvoegstroken, kruisingen, viaducten, bruggen, duikers, fiets- en voetpaden, geluidwerende voorzieningen, halteplaatsen, groenvoorzieningen, voorzieningen voor het onderhoud, reclame-uitingen en kunstobjecten.

8.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het vergroten van het aantal rijstroken voor gemotoriseerd verkeer;
2. het verbreden van rijstroken voor gemotoriseerd verkeer.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied

9.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Verblijfsgebied zijn bedoeld voor verblijf in de openbare ruimte, langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer, groen en water, en de bijbehorende voorzieningen.

9.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van rijwegen, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, bruggen, duikers, parkeerplaatsen, standplaatsen, kleine gebouwde parkeervoorzieningen voor fietsen, geluidwerende voorzieningen, speelvoorzieningen en kunstobjecten.
2. Op de locatie met de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - overbouwing" is de bestaande overbouwing toegestaan voor een aangrenzende woning toegestaan. In de overbouwing zijn de activiteiten toegestaan die in die aangrenzende woning mogen.
3. Op de Smijerslaan is tussen gebouwen met de functie Maatschappelijk, het bouwen en gebruiken van een overdekte loopbrug en een overdekte voetgangersoversteek toegestaan. De loopbrug is maximaal 4 meter breed, 9 meter hoog en de vrije hoogte onder de loopbrug bedraagt minimaal 4,2 meter. De overdekte voetgangersoversteek is maximaal 3 meter breed, 6 meter hoog en de vrije hoogte onder de voetgangersoversteek bedraagt minimaal 4,2 meter.
4. Het plaatsen en gebruiken van terrassen die voldoen aan de eisen van de horecaverordening en het terrassenreglement zijn toegestaan bij een horecagelegenheid.

9.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. Het houden van evenementen die niet voldoen aan de eisen van de Algemene Plaatselijke Verordening.
2. Activiteiten die bomen aantasten.

Artikel 10 Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie

10.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn primair bedoeld voor het behoud van de uitzonderlijke cultuurhistorische waarde van de militaire werken, het strategische watersysteem en het strategische landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, zoals het behoud van de openheid van het landschap, het strategische watersysteem, het zicht op een fort of de beleving van de nabijheid van een fort van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

10.2 Bescherming van de locatie

Om de locatie te beschermen zijn de activiteiten bouwen, slopen en grondwerk verboden, behalve:

1. als een activiteit nodig is voor het onderhoud van de bestaande bouwwerken, verkeersvoorzieningen, groen- en watervoorzieningen, groen- en waterstructuren, of
2. als het gaat om het planten van bomen of struiken en het planten verenigbaar is met het doel van de functie of zorgt voor de vervanging van een al aanwezige boom of struik;
3. als voor de activiteit een vergunning is verleend om af te mogen wijken van het verbod in dit lid.

Artikel 11 Water

11.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Water zijn bedoeld voor oppervlaktewater, oevers, taluds, groen en de bijhorende voorzieningen.

11.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals activiteiten voor het waterbeheer en voor waterberging, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van taluds, beschoeiingen, kademuren, kruisingen met verkeer, bruggen, duikers, sluizen, groenvoorzieningen en kunstobjecten.

11.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het dempen van oppervlaktewater;
2. het bouwen of aanleggen, in stand laten of aangelegd laten van gebouwen of boten voor het wonen of voor de vestiging van een bedrijf.

Artikel 12 Wonen

12.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Wonen zijn bedoeld voor woningen met de daarbij horende voorzieningen.

12.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals de activiteiten die passen in een woning, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, parkeervoorzieningen, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen.
2. In een woning met de aanduiding 'zorgwoning' is het wonen waarbij zorg verleend wordt, toegestaan.
3. Op het adres Kemal Atatürkstraat 2 is een tandartspraktijk toegestaan.
4. Op het adres Aartsbisschop Romerostraat 332 - 338 is een horecabedrijf in categorie B toegestaan op de begane grond.

12.3 Activiteiten die niet mogen

Het opheffen van bestaande parkeerplaatsen op het eigen perceel is verboden.

Artikel 13 Woonwagenstandplaats

13.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Woonwagenstandplaats zijn bedoeld voor het wonen in woonwagens met als maximum aantal standplaatsen het aantal dat op de kaart is aangegeven met "maximum aantal wooneenheden”.

13.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals de activiteiten die passen in een woning, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, parkeervoorzieningen, toegangspaden, ontsluitingswegen.
2. Het is verboden om zonder vergunning een woonwagen te vervangen of te plaatsen. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning, als de woonwagen aan de volgende voorwaarden voldoet:

a. per standplaats mag niet meer dan 60% worden bebouwd, inclusief sanitaire voorzieningen en bijbehorende bouwwerken, met een maximum per standplaats van 135 m²;
b. een woonwagen die een bestaande woonwagen vervangt staat op dezelfde locatie als de te vervangen woonwagen;
c. een woonwagen die geen woonwagen vervangt wordt geplaatst op een locatie die gezien de belangen van bewoners van aangrenzende percelen of standplaatsen aanvaardbaar is;
d. er staat maximaal één woonwagen per standplaats;de goothoogte van een woonwagen bedraagt niet meer dan 3,5 meter en de bouwhoogte niet meer dan 5 meter.

3. Het bouwen van een bijbehorend bouwwerk of een uitbreiding hiervan, op een woonwagenstandplaats, is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

a. de bouwhoogte van een aangebouwd bijbehorend bouwwerk mag niet meer bedragen dan de goothoogte van de woonwagen;
b. de goothoogte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk mag niet meer bedragen dan 2,5 meter met een maximale hoogte van 4 meter
c. een bijbehorend bouwwerk heeft een maximale oppervlakte van 15 m².

13.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. een zelfstandige woonwagen in onzelfstandige woonruimte om te zetten of een woonwagen zo te veranderen dat er een extra woonruimte ontstaat;
2. het opheffen van bestaande parkeerplaatsen bij een woonwagen.

Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen

Artikel 14 Inleidende bepalingen over het bouwen en het slopen

14.1 Werking van de regels in dit hoofdstuk

Regels in dit hoofdstuk blijven buiten toepassing voor zover zij niet te verenigen zijn met een regel over de toegewezen functie, met uitzondering van de regels in artikel 15, die altijd van toepassing zijn.

14.2 Nieuwe bouwwerken

Het bouwen is alleen toegestaan als de activiteit bouwen past bij het doel van de functie en als ook de activiteit of activiteiten waar het bouwwerk voor gebouwd wordt passen bij het doel van de functie.

14.3 Bestaande bouwwerken

1. Bouwwerken die legaal zijn gebouwd zijn in overeenstemming met de regels die dit bestemmingsplan over de activiteit bouwen stelt.
2. Bouwwerken of voorzieningen die zijn gebouwd of aangebracht om te voldoen aan een voorwaarde van een regel over een functie die op een locatie geldt, mogen niet worden afgebroken of veranderd, als daardoor niet meer aan die voorwaarde wordt voldaan.

Artikel 15 Bijzondere regels over bouwen

15.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Een vergunning voor het bouwen wordt alleen verleend, als vast staat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.
2. De regel onder 1 is niet van toepassing op het bouwen van bijbehorende bouwwerken, dakopbouwen of dakterrassen.
3. Aan de hand van beleidsregels waarin de normen voor parkeergelegenheid zijn opgenomen, stellen burgemeester en wethouders vast of aan de regel onder 1 wordt voldaan.

15.2 Woningvorming en omzetting

Het verbouwen, vervangen of vergroten van een woning die de vorming van een extra woning of de omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte tot gevolg heeft is alleen toegestaan als de eigenaar van de woning voldoet aan artikel 21, lid 21.3.

Artikel 16 Bouwen is toegestaan

16.1 Vergunningvrij bouwen

Op grond van dit bestemmingsplan is voor het bouwen geen vergunning nodig:

1. als wettelijk bepaald is dat een bouwactiviteit niet hoeft te voldoen aan de regels van het bestemmingsplan;
2. als de locatie niet is aangeduid als overige zone - omgevingskwaliteit en
   a. als het bouwwerk op grond van de volgende leden van dit artikel is toegestaan of
   b. als in de regels over de toegewezen functie regels over het bouwen zijn opgenomen en het bouwen in overeenstemming is met die regels en met de regels in dit hoofdstuk.

16.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

1. Een bouwgrens die geen bestemmingsgrens is mag, ongeacht de aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's, en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.
2. De regel onder 1 geldt niet als daarbij gebouwd wordt op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

16.3 Dakopbouwen in de 'overige zone - bouwen'

Op een locatie met de aanduiding 'overige zone - bouwen' is voor het bouwen van een dakopbouw op een woning geen vergunning nodig op grond van dit bestemmingsplan, als die dakopbouw voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. de locatie van het hoofdgebouw is niet aangeduid als overige zone - omgevingskwaliteit en op de locatie geldt geen functie die het bouwen verbiedt;
2. het perceel van de woning grenst alleen aan de voorzijde aan de openbare ruimte;
3. het hoofdgebouw is geen hoekpand;
4. het hoofdgebouw heeft een plat dak;
5. het hoofdgebouw bestaat uit 2 bouwlagen;
6. de dakopbouw wordt op de bovenste bouwlaag gebouwd;
7. de dakopbouw heeft niet tot gevolg dat een extra bouwlaag ontstaat;
8. het is niet de eerste dakopbouw van een rij woningen van hetzelfde type;
9. de dakopbouw is even hoog en ligt even ver terug als eerder gerealiseerde dakopbouwen op woningen van hetzelfde type in de rij of op eenzelfde type woning elders in het plangebied en sluit daar zoveel mogelijk op aan in vorm, afmeting, detaillering en materiaalgebruik.

16.4 Dakterras in de 'overige zone - bouwen'

Op een locatie met de aanduiding 'overige zone - bouwen' is een dakterras op een aan- of uitbouw toegestaan dat voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. het dakterras hoort bij een woning;
2. het hoofdgebouw heeft meer dan één bouwlaag;
3. het dakterras wordt op de aan- of uitbouw die bij het hoofdgebouw hoort, geplaatst of op het deel van het hoofdgebouw dat alleen één bouwlaag op de begane grond heeft en
4. die aan- of uitbouw bestaat uit één bouwlaag;
5. het hek om het dakterras is niet hoger dan 1,5 meter.

16.5 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst

1. Een bijbehorend bouwwerk bij een woning dat niet voldoet aan de bepaling in artikel 2, onderdeel 3, onder c, van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, maar wel voldoet aan de overige bepalingen van dat onderdeel, mag gebouwd worden, als het openbaar toegankelijke gebied een deel van een binnenterrein is dat aan alle zijden omgeven is door hoofdgebouwen.
2. Voor de toepassing van de regel onder 1 wordt de versie van het Besluit omgevingsrecht gebruikt die geldt op de datum van vaststelling van dit bestemmingsplan.

16.6 Bouwen in de openbare ruimte

In de openbare ruimte is, als de toegewezen functies zich daartegen niet verzetten en de verkeersveiligheid, de waterveiligheid en de veiligheid van personen die in de openbare ruimte verblijven niet worden aangetast, het bouwen van de volgende voorzieningen toegestaan:

1. sport- of speeltoestellen die niet hoger zijn dan 4 meter en die uitsluitend functioneren met behulp van de zwaartekracht of de fysieke kracht van de mens;
2. geluidwerende voorzieningen en
3. kunstobjecten.

Artikel 17 Bouwen met vergunning

17.1 Bouwen op locatie met aanduiding Waarde - Omgevingskwaliteit

1. Het is verboden om zonder vergunning te bouwen op een locatie met de aanduiding overige zone - omgevingskwaliteit.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning alleen als de er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de kwaliteitskenmerken die op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 van de regels, zijn beschreven.
3. Bij de beoordeling van een aanvraag kunnen burgemeester en wethouders advies vragen van deskundigen of van een instantie die belast is met de bescherming van de betreffende kwaliteiten.
4. Als op grond van een andere regel in het bestemmingsplan ook een vergunning voor het bouwen nodig is, dan zijn de regels onder 2 en 3 daarop van toepassing en geldt die vergunning als de vergunning in de regel onder 1.

17.2 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels die op een locatie gelden en daarbij toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de aanduidingen en regels over die functies of over de maatvoering en de situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde vergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met het doel van de functie of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft of
   c. op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

17.3 Bouwen met een kleine afwijking van regels

Burgemeester en wethouders kunnen, voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen, een vergunning verlenen voor:

1. het afwijken van hoogtematen en bebouwingspercentages met maximaal 10% van deze maten en percentages, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag;
2. het afwijken van de regels voor het plaatsen van vlucht- of noodtrappen;
3. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen met maximaal 1,5 meter voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen voor dakterrassen op een locatie zonder de aanduiding 'overige zone - bouwen';
4. het afwijken van de regels voor het bouwen met een geringe afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen, als dit noodzakelijk is in verband met onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een kleine afwijking vraagt;
5. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor een bouwhoogte van maximaal 10 meter;
6. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken voor een bouwhoogte van sirenemasten of masten voor mobiel dataverkeer toestaan tot maximaal 30 meter.

17.4 Hoofdgebouwen bouwen of verbouwen in de 'overige zone - bouwen'

1. Het is verboden om op een locatie met de aanduiding 'overige zone - bouwen' zonder vergunning een hoofdgebouw te bouwen of te verbouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een vergunning voor het bouwen of verbouwen alleen:
   a. als een nieuw of te verbouwen hoofdgebouw een bestaand hoofdgebouw op dezelfde plek vervangt en een omvang heeft die vergelijkbaar is met de te vervangen of te verbouwen bebouwing;
   b. als een nieuw hoofdgebouw een bestaand hoofdgebouw op dezelfde plek vervangt, hoger is dan de te vervangen bebouwing en aan de volgende voorwaarden voldoet:
      - het nieuwe hoofdgebouw sluit beter aan bij de omringende bebouwing,
      - het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen gaan niet onevenredig achteruit vergeleken met het bestaande hoofdgebouw;
   c. als een nieuw hoofdgebouw een bestaand, vrijstaand hoofdgebouw met een maatschappelijke functie vervangt en aan de volgende voorwaarden voldoet:
      - het nieuwe hoofdgebouw staat vrij en sluit in hoogte en situering goed aan bij de omringende bebouwing;
      - het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen gaan niet onevenredig achteruit vergeleken met het bestaande hoofdgebouw;
      - de geluidsbelasting op de gevels van het nieuwe hoofdgebouw voldoet aan de Wet geluidhinder en
      - de invloed van factoren die schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid van de gebruikers van het hoofdgebouw en de daarbij horende buitenruimtes is in vergelijking tot de te veranderen situatie aanvaardbaar;
   d. op een perceel dat deel uitmaakt van lintbebouwing een hoofdgebouw gesloopt wordt en op een ander deel van het perceel een nieuw hoofdgebouw gebouwd wordt, waarbij
      - het hoofdgebouw een woning is en de functie wonen heeft;
      - de beleving van het lint niet verslechtert,

- de omvang van het grondvlak niet meer dan 20% en de bouwhoogte niet meer dan 10% groter is dan respectievelijk het grondvlak en de hoogte van het hoofdgebouw dat vervangen wordt,
- de geluidsbelasting op de gevels van het nieuwe hoofdgebouw voldoet aan de Wet geluidhinder,
- het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen niet onevenredig achteruit gaan vergeleken met de plek van het bestaande hoofdgebouw en
- het straat- en bebouwingsbeeld niet onevenredig wordt aangetast;

e. als het een dakopbouw op een woning met twee of meer bouwlagen betreft
- die op een woning komt van een huizenblok dat binnen een groen kader valt van de Luchtfoto met dakopbouwkader, bijlage 6 bij de regels,
- die niet op grond van artikel 16, lid 16.3, gebouwd mag worden,
- die niet geweigerd hoeft te worden op grond van de regel in lid 17.1 en
- die voldoet aan de voorwaarden van de bijlage 5, Dakopbouwen in Voordorp;

f. als de verbouw de vergroting van een hoofdgebouw met een bedrijfsfunctie betreft die
- niet meer bedraagt dan 10% van het bedrijfsvloeroppervlak,
- qua omvang aansluit bij de omringende bebouwing,
- de hinder van het bedrijf op omliggende percelen niet groter maakt en
- het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen niet onevenredig aantast.

17.5 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg

Burgemeester en wethouders kunnen, in afwijking van artikel 16, lid 16.1, een tijdelijke vergunning verlenen voor het vergroten van een bijgebouw voor mantelzorg, ongeacht de gezamenlijke oppervlakte van aanbouwen en bijgebouwen, voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is en geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende woonpercelen veroorzaakt. Zodra de vergunning vervalt, moet de vergroting ongedaan gemaakt worden voor zover die in strijd is met artikel 16, lid 16.1.

17.6 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen om af te wijken van een regel die een locatie in verband met een functie beschermt door de activiteit bouwen te verbieden, als het bouwwerk past bij het doel van de andere aan de locatie toegewezen functies en het doel van de beschermde functie niet doorkruist.
2. De vergunning wordt geweigerd, als het bouwen of het bouwwerk, gezien het belang van de te beschermen functie, schade of gevaar kan veroorzaken of als het te bouwen bouwwerk bij wet als kwetsbaar of zeer kwetsbaar object is aangewezen.
3. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de te beschermen functie bij het besluit over de vergunning.
4. Burgemeester en wethouders kunnen, om schade uit te sluiten of om gevaar te voorkomen, voorschriften aan de vergunning verbinden.

Artikel 18 Slopen met vergunning

18.1 Slopen op locatie met aanduiding Waarde - Omgevingskwaliteit

1. Het is verboden om zonder vergunning bebouwing of een deel daarvan te slopen op een locatie met de aanduiding Overige zone - Omgevingskwaliteit.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning alleen als het project waar het slopen deel van uitmaakt genoeg rekening houdt met de kwaliteitskenmerken die op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 bij de regels, zijn beschreven.
3. De vergunning wordt in ieder geval geweigerd als niet vaststaat dat het project waar het slopen deel van uitmaakt uitgevoerd mag worden.
4. Burgemeester en wethouders kunnen in de vergunning voorwaarden opnemen die verband houden met de veiligheid of met de functie, waaronder de voorwaarde dat de sloop alleen is toegestaan, als andere vergunningen voor het project onherroepelijk verleend zijn.
5. Bij de beoordeling van een aanvraag kunnen burgemeester en wethouders advies vragen van deskundigen of van een instantie die belast is met de bescherming van de betreffende kwaliteiten.

18.2 Slopen op locaties waar het slopen in verband met de functie verboden is

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen om af te wijken een regel die een locatie in verband met een functie beschermt door de activiteit slopen te verbieden, als het

slopen het doel van de beschermde functie niet doorkruist.
2. De vergunning wordt in ieder geval geweigerd als niet vaststaat dat het project waar het slopen deel van uitmaakt uitgevoerd mag worden.
3. Burgemeester en wethouders kunnen in de vergunning voorwaarden opnemen die verband houden met de veiligheid of met de functie, waaronder de voorwaarde dat de sloop alleen is toegestaan, als andere vergunningen voor het project onherroepelijk verleend zijn.
4. Bij de beoordeling van een aanvraag betrekken Burgemeester en wethouders het advies van de beheerder van de te beschermen functie bij het besluit over de vergunning.

Artikel 19 Overgangsrecht dakopbouwen en dakterrassen

1. Bestaande, legale dakopbouwen die afwijken van de regel in artikel 16, lid 16.3, en niet aan de voorwaarden in de bijlage 5 Dakopbouwen in Voordorp, voor een vergunning op grond van artikel 17, lid 17.4, onder d, voldoen, zijn toegestaan zolang de afwijking niet wordt vergroot.
2. Bestaande, legale dakterrassen die in strijd zijn met artikel 16, lid 16.4 of artikel 17, lid 17.4, zijn toegestaan zolang de afwijking niet wordt vergroot.

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken

Artikel 20 Activiteiten die niet zijn toegestaan

20.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies

Activiteiten die niet passen bij het in de regels beschreven doel van een functie die aan een locatie is toegewezen, gelezen met toepassing van artikel 21, zijn verboden.

20.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen

1. De volgende activiteiten zijn verboden:
   a. het plaatsen, laten plaatsen of geplaatst houden van een onderkomen op een sta- of ligplaats op onbebouwde locaties;
   b. bedrijfsmatige seksactiviteiten;
   c. zelfstandige horeca-activiteiten, belhuizen en afhaalzaken;
   d. het aanbieden van logies;
   e. het permanent bewonen van stacaravans en recreatiewoningen;
   f. het kamperen op onbebouwde gronden;
   g. het wonen in vrijstaande bijbehorende bouwwerken;
   h. het opslaan van goederen voor de voorgevelrooilijn;
   i. het opslaan van goederen in de openbare ruimte anders dan opslag die hoort bij een aan de openbare ruimte toegewezen functie;
   j. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
   k. het opslaan van voertuigen, vliegtuigen, boten of onderdelen daarvan op onbebouwde locaties;
   l. het storten of het opslaan van puin en afvalstoffen op onbebouwde locaties, met uitzondering van het voor korte tijd opslaan van huishoudelijk tuinafval.
2. Het verbod onder 1 geldt niet voor locaties met een functie die de activiteit expliciet toestaat.

Artikel 21 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte

21.1 Uniforme toepassing van regels over wonen

1. Locaties waar op grond van de toegewezen functie de activiteit wonen is toegestaan, zijn voor zover het die activiteit betreft uitsluitend bedoeld voor het wonen in een woning.
2. Als de regels over een functie expliciet andere vormen van wonen toestaan, zoals het wonen in onzelfstandige woonruimtes of in zorgwoningen, dan:
   a. blijft de regel onder 1 buiten toepassing, als de regels over de functie uitsluitend die andere vormen toestaan, en anders
   b. wordt het onder 1 genoemde doel aangevuld met die vormen van wonen.
3. De regels over de aantallen, het type of de aard van woningen of woonruimtes die in verband met het doel van de functie wonen op een locatie gelden, blijven onverminderd van toepassing.

21.2 Algemene regels over wonen

1. De activiteit wonen is alleen toegestaan op locaties met de functie wonen.
2. In één woning woont slechts één huishouden.
3. Voor de toepassing voor deze regels worden de volgende situaties ook gezien als één huishouden:
   a. een eigenaar die als hoofdbewoner kamers verhuurt aan maximaal twee personen (hospitaregeling);
   b. een huishouden dat mantelzorg verleent, waarbij de ontvanger van mantelzorg in de woning woont of in een gebouw dat bij de woning hoort.
4. In afwijking van de regel onder 1 is mag een bedrijfswoning als woning gebruikt worden.
5. In afwijking van de regel onder 2 is het wonen in onzelfstandige woonruimte toegestaan,
   a. als het wonen in onzelfstandige woonruimte, na toepassing van lid 21.1, past binnen het doel van de functie,
   b. als de eigenaar van de woning een vergunning heeft die het gebruik van die woonruimte als onzelfstandige woonruimte toestaat,
   c. als de eigenaar van de woning beschikt over een gedoogverklaring en de onzelfstandige

bewoning sinds het ontvangen van die verklaring onafgebroken heeft plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang of
   d. als de eigenaar aannemelijk kan maken dat de onzelfstandige bewoning voor 1 mei 1975 bestond en sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang.

21.3 Woningvorming en omzetting

1. Het is verboden om zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte om te zetten of om een woning zo te veranderen dat er een extra woning ontstaat.
2. Het is verboden om een bijbehorend bouwwerk te gebruiken of in te richten als woning.
3. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 om woningvorming of omzetting toe te staan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de beleidsregels "Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten)", blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

21.4 Bedrijf-aan-huis

1. Een bedrijf-aan-huis, met uitzondering van een bed-and-breakfast, voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het bedrijf-aan-huis past in een woonomgeving, wat onder meer blijkt uit het feit dat de activiteiten geen bijzondere verkeersbewegingen of parkeerdruk veroorzaken in vergelijking tot een normaal gebruik van de woning;
   b. het totale vloeroppervlak van het bedrijf-aan-huis, de som van de oppervlaktes die bij de toepassing van de regels onder c, d en e gebruikt worden, bedraagt maximaal 60m^2;
   c. het bedrijf-aan-huis gebruikt maximaal een derde deel van het bruto vloeroppervlak van de woning of de bedrijfswoning;
   d. het bijbehorend bouwwerk dat voor een bedrijf-aan-huis wordt gebruikt staat vrij, waarbij het bedrijf-aan-huis maximaal 40 m^2 van het bruto vloeroppervlak van het bijbehorend bouwwerk gebruikt;
   e. in afwijking van de regel onder b kan een bedrijf-aan-huis maximaal 60 m^2 bruto vloeroppervlak van een bijbehorend bouwwerk gebruiken, als het bruto vloeroppervlak van het bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m^2;
   f. de bedrijfsactiviteiten worden binnen verricht;
   g. de bedrijfsactiviteiten bestaan uit de uitoefening van een beroep of uit activiteiten van een bedrijf in de categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
   h. het bedrijf-aan-huis is geen inrichting waarvoor een omgevingsvergunning nodig is op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
   i. het bedrijf-aan-huis is geen winkel, geen afhaalzaak, geen belhuis, geen horecabedrijf of seksinrichting.
2. In afwijking van de regel onder 1e, kunnen de burgemeester en wethouders een vergunning verlenen voor andere dan de op de lijst aangeven activiteiten, waaronder bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, als die activiteit geen of een beperkte invloed op de omgeving heeft, vergelijkbaar met activiteiten die vallen onder de categorie A of B1 van deze lijst.

21.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur

1. In afwijking van de regel in artikel 20, lid 20.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van een bed-and-breakfast, als die voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. de bed-and-breakfast wordt gedreven door de hoofdbewoner of door een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner;
   b. de hoofdbewoner houdt minimaal 50% van de woning in gebruik voor zijn huishouden.
2. In afwijking van de regel in artikel 20, lid 20.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van particuliere vakantieverhuur die voldoet aan de "Beleidsregels Particuliere Vakantieverhuur".

Artikel 22 Additionele horeca

Additionele horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de additionele horeca vindt plaats in een gebouw dat in hoofdzaak wordt gebruikt voor een van de volgende activiteiten: zelfstandige kantoren, bedrijfsactiviteiten in bedrijven, maatschappelijke diensten, culturele en sociaal-culturele activiteiten, sport en recreatie;

2. het deel van het gebouw voor de additionele horecaruimte is alleen open tijdens de openingstijden van de genoemde hoofdactiviteit;
3. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.200m^2 is het deel voor additionele horeca niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300m^2;
4. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van 1.200m^2 of groter is het deel voor additionele horecaruimte niet groter dan 25% van het bruto vloeroppervlak;
5. de additionele horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van het gebouw met de hoofdactiviteit.

Artikel 23 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca

23.1 Voorwaarden voor ondersteunende horeca in een winkel

Ondersteunende horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan in een winkel, onder de volgende voorwaarden:

1. verkoop van artikelen in de winkel is de hoofdactiviteit;
2. de horeca-activiteit vindt plaats in één deel van de winkel;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een horecadeel in de winkel is;
4. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350m^2 is het horecadeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100m^2;
5. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van 350 tot 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300m^2;
6. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak boven 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 20% van het bruto vloeroppervlak;
7. de horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van de winkel;
8. de winkel heeft een toilet voor bezoekers.

23.2 Voorwaarden voor ondersteunende verkoop in een horecabedrijf

In een horecabedrijf is winkelverkoop als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de horeca-activiteit is de hoofdactiviteit;
2. de winkel-activiteit vindt plaats in één deel van het horecabedrijf;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een winkeldeel in het horecabedrijf is;
4. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100m^2;
5. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak boven 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak;
6. het winkeldeel is alleen bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf.

23.3 Gevelbankjes bij ondersteunende horeca of bij horeca met ondersteunende verkoop

Een winkel met ondersteunende horeca of een horecabedrijf met ondersteunende verkoop mag een of meer gevelbankjes plaatsen, als die aan de volgende regels voldoen:

1. een gevelbankje staat op een locatie met de functie Verkeer, Verkeer - Verblijfsgebied of met een functie die een winkel toestaat;
2. gevelbankjes worden niet gebruikt als horecaterras;
3. op een locatie met de functie Verkeer of Verkeer - Verblijfsgebied ontstaat er geen hinder voor verkeer, waarbij in ieder geval minimaal 1,5 meter voor passerende voetgangers beschikbaar blijft, gerekend van een gevelbankje;
4. de totale breedte van de gevelbankjes bij een winkel of een horecabedrijf bedraagt maximaal 4 meter;
5. het gevelbankje steekt maximaal 0,6 meter uit, gerekend vanaf de gevel van de winkel;
6. als de winkel of het horecabedrijf gesloten is, zijn gevelbankjes weggehaald of opgeklapt.

Artikel 24 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten

24.1 Werking van dit artikel

Dit artikel is alleen van toepassing op kruisingen van verkeersinfrastructuur of water met andere verkeersinfrastructuur of met water, waarbij de toegewezen functie, een andere functie doorkruist, wat onder meer blijkt uit het feit dat ter plaatse van de kruising aan weerszijden diezelfde andere functie is toegewezen.

24.2 Activiteitenregeling bij kruisingen

Op de locatie van de kruising zijn naast de activiteiten die bij de toegewezen functie horen ook de activiteiten toegestaan die bij de functie horen die gekruist wordt.

Hoofdstuk 5 Grondwerk

Artikel 25 Vergunning in verband met de bescherming van een functie

25.1 Grondwerk dat niet is toegestaan

Het volgende grondwerk is niet toegestaan op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om grondwerk te verrichten:

1. het wijzigen van het maaiveldniveau door afgraven of ophogen;
2. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
3. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
4. het verrichten van graafwerkzaamheden (zoals ten behoeve van rioleringen, kabels, leidingen en drainage), anders dan normaal graafwerk;
5. het planten of rooien van bomen of van andere diep wortelende planten;
6. het aanleggen van oppervlaktewater, het verbreden of het dempen van bestaand oppervlaktewater.

25.2 Vergunning voor afwijken

1. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel in lid 25.1 een vergunning voor het verrichten van grondwerk verlenen, als het grondwerk, gezien het belang van de beschermde functie, geen onevenredige schade of gevaar kan veroorzaken.
2. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de beschermde functie bij het besluit over de vergunning.

25.3 Vergunningvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen, om onevenredige schade uit te sluiten of om onveilige situaties te voorkomen, voorschriften aan de vergunning verbinden.

Artikel 26 Bescherming van archeologischewaarden

Dit artikel treedt in werking op 1 januari 2022. Tot die datum blijven de vergelijkbare bepalingen in de Verordening op de archeologische monumentenzorg van toepassing.

26.1 Grondwerk waarvoor geen vergunning in verband met archeologische waarden nodig is

Met inachtneming van artikel 25 is het volgende grondwerk toegestaan:

1. grondwerk dat wordt verricht op een locatie die niet is aangeduid als een archeologische verwachtingszone;
2. grondwerk dat normaal onderhoud en beheer betreft, zoals onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen en werkzaamheden binnen bestaande tracés van kabels en leidingen;
3. grondwerk dat samenhangt met vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
4. grondwerk dat nodig is voor archeologisch onderzoek of voor onderzoek naar de bodemkwaliteit;
5. grondwerk dat in overeenstemming met de wettelijke voorschriften al in uitvoering is op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

26.2 Grondwerk zonder vergunning in verband met de zone archeologische verwachtingswaarde

Met inachtneming van artikel 25 mag het volgende grondwerk op een locatie binnen een zone met een archeologische verwachtingswaarde zonder vergunning uitgevoerd worden, voor zover de activiteit aan de op de locatie geldende voorwaarden voldoet:

1. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 1' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 1000m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 50cm onder het maaiveld;
2. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 2' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 1000m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 30cm onder het maaiveld;
3. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 3' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 100m^2 verstoort en geen

verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 50cm onder het maaiveld;
4. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 4' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 100m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 30cm onder het maaiveld;
5. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 5' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 50m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 50cm onder het maaiveld;
6. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 6' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 50m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 30cm onder het maaiveld;
7. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 7' onder de voorwaarde dat het grondwerk een verwaarloosbaar oppervlakte verstoort en geen verstoring veroorzaakt beneden een diepte van 30cm meter onder het maaiveld.

26.3 Vergunning in verband met de archeologische waarde

1. Op een locatie met een van de in lid 26.2 genoemde aanduidingen is het verboden om zonder vergunning grondwerk te verrichten, behalve als de activiteit op grond van lid 26.1 of lid 26.2 is toegestaan.
2. De vergunning wordt verleend, als is gebleken dat het grondwerk geen directe of indirecte gevolgen heeft voor het archeologische erfgoed of als er maatregelen zijn getroffen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden.
3. De vergunning wordt geweigerd als op voorhand zeker is dat de vergunning die op grond van artikel 25 voor het grondwerk nodig is niet verleend kan worden.
4. Bij de aanvraag voor een vergunning als bedoeld onder 1 wordt een deskundigenrapport overlegd, als zo'n rapport over de gevolgen van het grondwerk op de archeologische waarde nodig is voor een goede beoordeling van de aanvraag.
5. Aan de vergunning als bedoeld onder 1 kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:
   a. de verplichting tot het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden;
   b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
   c. de verplichting om het grondwerk te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotregels

Artikel 27 Overgangsrecht

27.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van vaststelling van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, of dat gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een vergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van vaststelling van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

27.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van vaststelling van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Als het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van vaststelling van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 28 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

regels van het bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder.

Bijlagen regels

Bijlage 1 Begrippenlijst

Gemeente Utrecht

Begrippen

Bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder
bijlage 1 bij de regels

A

Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur die de locatie aanwijst als werkingsgebied van een regel.

Accommodatie

Een ruimte of complex van ruimten waarin een bezoeker tegen betaling tijdelijk kan overnachten.

Afhaalzaak

Een winkel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden, kleine etenswaren, alcoholvrije drank en consumptie-ijs te koop zijn. De waren worden niet in de winkel gegeten of gedronken. Een afhaalzaak is een specifieke vorm van detailhandel.

Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

Archeologische verwachtingswaarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de waarschijnlijk in dat gebied voorkomende historische overblijfselen in de bodem.

B

Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

Bebouwing

Eén of meer bouwwerken.

Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van een bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

Bed-and-breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de woning of de bedrijfswoning.

Bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het maken, bewerken, herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop of levering van ter plaatse gemaakte, bewerkte of herstelde goederen, of van goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

Bedrijfsvloeroppervlak

De totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf, met inbegrip van de magazijnen en overige dienstruimten. Gebouwde, ondergrondse of half verdiept gelegen, parkeervoorzieningen worden hierbij niet meegeteld.

Bedrijf-aan-huis

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend.

Bedrijfswoning

Een woning die bij een bedrijf hoort en die is bedoeld voor een werknemer die bij het bedrijf woont in verband met het noodzakelijke beheer van het bedrijf.

Belhuis

Een onderneming die diensten aanbiedt op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

Bestaand

a. Bestaand gebruik: het feitelijke of vergunde gebruik van de gronden en bouwwerken op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan; daaronder valt niet het gebruik dat al in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.
b. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

Bevi-inrichting

Een inrichting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak. (Bron: Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht.)

Bouwen

Het plaatsen, oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

Bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van een onderbouw, een kap en een bijzondere bouwlaag.

Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

Buurtactiviteit

Activiteit voor en door bewoners uit de omgeving van de locatie waar de activiteit plaatsvindt met een verwaarloosbare planologische uitstraling op de omgeving, zoals activiteiten van bewonersorganisaties, het verenigingsleven, ouderen- en jongerenwerk, huiswerkbegeleiding, muziekles, burendag, kaartclubs en scouting. Hieronder worden in ieder geval niet verstaan kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, religieuze voorzieningen, voorzieningen voor verslavingszorg of vergelijkbare maatschappelijke voorzieningen of een horeca-activiteit van de Lijst met Horeca activiteiten.

C

Consumentenvuurwerk

Consumentenvuurwerk als bedoeld in artikel 1.1.1 van Vuurwerkbesluit.

Cultuurhistorische waarde

De aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met historische kenmerken.

D

Dakopbouw

Het direct onder het dak liggende deel van een hoofdgebouw, waarin zich een of meer verblijfsruimten bevinden en dat zich bouwkundig van de ondergelegen bouwlagen onderscheidt, bijvoorbeeld door de constructie, de vorm of door de terug liggende voorgevel.

Detailhandel

Het bedrijfsmatig verkopen en leveren van waren.

Dienstverlening

Het bedrijfsmatig verlenen van een dienst of van hulp aan een klant, bijvoorbeeld door een kapper, een stomerij of wasserette, een pedicure, een bankfiliaal, een reisbureau of een uitzendbureau.

E

Eigen toegang

De officiële ingang van een woning, wat blijkt uit de volgende kenmerken:

- de ingang heeft een huisnummer dat de gemeente aan die ingang heeft toegekend en
- de ingang is bereikbaar vanaf de straat of vanuit een gemeenschappelijke hal.

F

Functie

Een onderscheidend kenmerk van een locatie waaruit blijkt voor welke activiteiten de locatie bedoeld of geschikt is; functie in de zin van artikel 4.2 van de Omgevingswet; bestemming als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

G

Gebouw

Een bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

Groen

Park, plantsoen, berm of erf waar planten en bomen groeien of kunnen groeien, oppervlaktewater.

Grondwerk

Activiteit die het verstoren van de bodem of de daarop aanwezige beplanting tot gevolg kunnen hebben zoals graven en diepploegen, het aanbrengen of verwijderen van verharding, het leggen van leidingen, het dempen van oppervlaktewater of het aanbrengen van drainage, funderingen, constructies of apparatuur in de bodem; activiteit in de zin van artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

H

Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen of gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

Hoogteaccent

Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als markering of oriëntatiepunt van een plek in een wijk of buurt.

I

Inwoning

Het wonen in een woonruimte die deel uitmaakt van een woning waarin een ander huishouden woont.

J

K

Kaart

De digitale weergave van het grondgebied van de gemeente dat bij een bestemmingsplan hoort, waarop de locaties en aanduidingen die in de regels worden genoemd zijn ingetekend op een topografische ondergrond, met uitzondering van locaties of aanduidingen die voor het hele grondgebied van dat bestemmingsplan gelden.

Kantoor

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw voor het bedrijfsmatig verrichten van administratieve werkzaamheden.

L

Lijst van bedrijfsactiviteiten

Lijst die deel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft. De onderverdeling is gemaakt op basis van de te verwachten invloed van een activiteit op de omgeving.

Lijst van horeca-activiteiten

Lijst deel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft. De onderverdeling is gemaakt op basis van de te verwachten invloed van een activiteit op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Lijst die deel uitmaakt van deze regels, waarin bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen die passen op een locatie met woningen.

Lintbebouwing

Een lange rij vrijstaande huizen of andere hoofdgebouwen langs een weg. De gebouwen staan vergeleken met andere stedelijke bebouwing ver van elkaar af. De weg is meestal een uitvalsroute, een landelijke weg of een weg die naast een rivier of kanaal ligt of was vroeger zo'n weg. Bepalend voor het bebouwingsbeeld van deze wegen is de ruimte tussen de hoofdgebouwen met doorzichten naar het achterliggende landschap. Voorbeelden in Utrecht: de Gageldijk, de Koningsweg, de Zandweg, de Thematerweg, de Meerndijk, de Nedereindseweg.

Logies verstrekken

Ruimte of complex van ruimten die tegen betaling voor een periode voor overnachtingen worden aangeboden. Er zijn verschillende vormen van accommodatie, bijvoorbeeld hotel voor kort verblijf, middellang zakelijk verblijf ("short stay"), de woning of een deel van de woning aanbieden als accommodatie (particuliere vakantieverhuur, bed-and-breakfast).

M

Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen voor welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

N

Nutsvoorzieningen

Voorzieningen zoals transformatorhuisjes en andere bouwwerken voor het leveren van gas, elektriciteit of internettoegang, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

O

Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Omzetting (van een woning)

Zelfstandige woonruimte, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte. Ook het in stand laten van het gebruik van zelfstandige woonruimte als onzelfstandige woonruimte val tonder het begrip omzetting.

Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

P

Particuliere vakantieverhuur

Incidentele verhuur van een woning voor een korte periode aan toeristen of aan andere bezoekers van de gemeente door de eigenaar-bewoner, die tijdens de verhuur meestal niet in de woning aanwezig is.

Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

Plan

Het bestemmingsplan Chw Voordorp-Voorveldsepolder met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-ON01 van de gemeente Utrecht.

Q

R

S

Seksinrichting

Een voor klanten toegankelijke ruimte of meerdere besloten ruimten in elkaars nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof dit bedrijfsmatig is, seksuele handelingen, al dan niet met een sekswerker, tegen vergoeding worden verricht.

Shishalounge

Een shishalounge is een bedrijfsgebouw met een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Als daarbij een drankje en een hapje wordt aangeboden, dan is het een horecabedrijf.

T

U

V

Vergunning

De omgevingsvergunning van artikel 2.1, lid 1, onder b of c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; na inwerkingtreding van de Omgevingswet: de omgevingsvergunning van artikel 5.1, lid 1, onder a, van de Omgevingswet.

Voorgevelrooilijn

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

W

Wgh- inrichtingen

Bedrijven zoals bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

Woning

Het complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de permanente huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan. Ook het in stand laten van de verbouwing of inrichting of het gebruik van de extra woning valt onder het begrip woningvorming. Dat een extra woning is ontstaan, kan in ieder geval opgemaakt worden uit de aanwezigheid van een keuken in die nieuwe woning.

Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor de bewoning door één huishouden.

X

Y

Z

Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals een badruimte, een toilet en een keuken buiten de woonruimte.

Zorgwoning

Woning voor een bewoner die aantoonbaar en vaker dan dagelijks langdurige, professionele zorg, toezicht of begeleiding nodig heeft, zoals zorg die geboden wordt op grond van de Wet langdurige zorg of zorg in de vorm van beschermd wonen (artikel 1.1.1 van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015).

Bijlage 2 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Inhoud

A. Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving 1
B. Verklaring van de afkortingen en tekens.....2
C. Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten.....3

A. Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

OMSCHRIJVING	SBI-CODE 2008	nr	SBI-CODE 1993	CATEGORIE
Ambachtelijke voedselbereiding				
Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	1052	2	1552	**B1**
Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg meel/week	1071	1	1581	**B1**
Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	10821	0	1584	
– cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	10821	3	1584	**B1**
– suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	10821	6	1584	**B1**
Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	1102 t/m 1104		1593 t/m 1595	**B1**
Ambachtelijke bierbrouwerij				**B2**
Ambachtelijke koffiebranderij				**B2**
Ateliers en werkplaatsen				
Vervaardiging van textielwaren	139		174, 175	**B2**
Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	139, 143		176, 177	**B2**
Vervaardiging kleding van leer, schoenmaker	141		181	**B2**
Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	162	1	203, 204, 205	**B2**
Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	162902		205	**B1**
Glasbewerkingsbedrijven	231		2615	**B2**
Aardewerkfabrieken met vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	232, 234	1	262, 263	**B1**
Natuursteenbewerkingsbedrijven:	237	0	267	
- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	237	2	267	**B2**
Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	2391		2681	**B2**
Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	255, 331	B1	284	**B2**
Kleinschalige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	2562, 3311	1a	2852	**B2**
Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	26, 28, 33	A	30	**B1**
Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	26, 32, 33	A	33	**B1**
Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	9524	2	361	**A**
Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	321		362	**B1**
Muziekinstrumentenfabrieken	322		363	**B1**
Sociale werkvoorziening	32991		3663.1	**B1**
Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. <	41, 42, 43	3	45	**B1**

1.000 m²				
Autobeklederijen	45204	B	5020.4	**A**
Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	952		527	**A**
Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	451, 452, 454		501, 502, 504	**B1**
Grafische bedrijven				
Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	18129		2222.6	**B1**
Grafische afwerking	1814	A	2223	**A**
Binderijen	1814	B	2223	**B1**
Grafische reproductie en zetten	1813		2224	**B1**
Overige grafische activiteiten	1814		2225	**B1**
Reproductiebedrijven opgenomen media	182		223	**A**
Nutsvoorzieningen en -bedrijven				
Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen < 10 MVA	35	C1	40	**B1**
Gasdistributiebedrijven: - reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	35	D3	40	**A**
- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	35	D4	40	**B1**
Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt - blokverwarming	35	E2	40	**B1**
Waterdistributiebedrijven met pompvermogen < 1 MW	36	B1	41	**B1**
Vervoer en leveringen over land				
Taxibedrijven	493		6022	**B1**
Post- en koeriersdiensten	531, 532		641	**C**
Catering				**C**
Overige bedrijven				
Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	62	A	72	**A**
Plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	016	4	014	**B1**

B. Verklaring van de afkortingen en tekens

-	niet van toepassing of niet relevant	o.c.	opslagcapaciteit
<	kleiner dan	p.c.	productiecapaciteit
>	groter	p.o.	productieoppervlak
=	gelijk aan	b.o.	bedrijfsoppervlak
cat.	categorie	v.c.	verwerkingscapaciteit
e.d.	en dergelijke	u	uur
kl.	klasse	d	dag
n.e.g.	niet elders vermeld	w	week
		j	jaar

C. Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten

Algemeen

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Alleen bedrijfsactiviteiten die voorzien zijn van een categorie-aanduiding zijn, voor zover die bedrijfsactiviteiten in de categorie voldoen aan de regeling van het bestemmingsplan, zijn toegestaan.

Achtergrond van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

Onder functiemenging worden gebieden verstaan waar naast wonen ook bedrijfsmatige functies te vinden zijn. In gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;

- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

Werking en indeling van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving hanteert vier categorieën, A, B1, B2 en C, met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit

De Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten

Lijst van Horeca-activiteiten

De horeca categorieën en de hinderprofielen naar hun invloed op het woon- en leefklimaat.

Type	Globale beschrijving activiteiten	Hinderprofiel
Lichte horeca (Categorie D2)	Daghoreca waarbij de bedrijfsactiviteit is gericht op het al dan niet ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken en is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt.
Lichte horeca plus (Categorie D3)	Dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse, waarbij de sluitingstijd om 23.00 uur is.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt. Doordat deze een uur later sluit dan de normale lichte horeca (D2) is de overlast groter dan normale lichte horeca.
Middelzware horeca (Categorie D1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden, en serveren van dranken en kleine consumpties voor consumptie ter plaatse. Geen activiteiten na restauranttijden*.	**Enige hinder verwacht** Enige hinder door piek van komende bezoekers aan het begin van de avond. Gaande bezoekers vertrekken in het algemeen gespreid aan het eind van de avond.
Snelle horeca (Categorie C)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide kleine etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. Geen actieve bediening aan tafel, het eten kan snel bereid worden en de gast verblijft gemiddeld 30 minuten in deze horecagelegenheid.	**Hinder verwacht** Hinder door hoge frequentie van komende en gaande gasten en klanten (afhaal) inclusief verkeers- en parkeerbewegingen. Buiten het centrum en doorgaande wegen neemt overlast in de nacht af door lagere frequentie van bezoekers.
Zware horeca (Categorie B)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Mogelijkheid tot dansen in het weekend.	**Hinder verwacht** Hinder door hogere frequentie van komende en gaande bezoekers, ook 's nachts. Door consumptie van alcohol kan overlast hoger zijn dan snelle horeca.
Grootschalige zware horeca (Categorie A2)	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief verkeersbewegingen en (fiets)parkeren met veel dynamiek, ook de nachtelijke uren.
Grootschalige zware horeca (Categorie A1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief (fiets)parkeren met veel dynamiek, vooral in de nachtelijke uren.

* Met uitzondering van eventuele vergunde vrijstelling voor Vermaakjes (zie toelichting).

Toelichting bij de Lijst van horeca-activiteiten

Waterpijpen (shisha)

In toenemende mate wordt er in horeca-inrichtingen gelegenheid geboden om waterpijp te roken. Voor sommige horecaondernemingen is dit een zelfstandige en/of de belangrijkste activiteit geworden. Omdat de aanloop van bezoekers op dergelijke inrichtingen effect heeft op het woon- en leefklimaat, kan deze activiteit alleen onder categorie Zware Horeca (B) worden uitgevoerd en valt deze niet onder een eventuele vergunde vrijstelling voor vermaak.
Specifiek aandachtspunt bij het roken van waterpijp verdient de ventilatie van de ruimte in verband met het ontstaan van koolmonoxide (CO) als gevolg van de onvolledige verbranding van de kooltjes.

Beperkte extra activiteiten voor restaurants met aandacht voor de buurt ('Vermaakjes')

Het komt voor dat restauranthouders speciale activiteiten willen organiseren, die verder gaan dan het verstrekken van eten en drinken. Bijvoorbeeld door het aanbieden van entertainmentactiviteiten, zoals een optreden van een muziekgroep of een DJ. Hiervoor is ruimte voor ondernemers in de middelzware horeca, zonder dat het woon- en leefklimaat hierdoor wordt aangetast. Soms zal dit moeten worden aangetoond met een akoestisch onderzoek. Ondernemers die actief rekening houden met hun omgeving en waarvan geen klachten van bekend zijn, komen voor deze mogelijkheid in aanmerking. Om dit te waarborgen gelden de volgende randvoorwaarden:

1. In beginsel kan er voor 4 dagen per jaar een vergunning voor vermaak activiteiten worden gegeven.
2. Deze vergunning moet vooraf worden aangevraagd. Bij de aanvraag dient een plan te worden ingediend, waarin wordt aangegeven:
    a. Voor welke dag(en) deze vergunning wordt aangevraagd.
    b. Dat er met de buurt is gecommuniceerd en op welke wijze dit is gebeurd. De buurt betreft in ieder geval: de drie naastgelegen panden aan beide zijden van het horecabedrijf, de direct aansluitende achtergelegen panden en het direct aan de voorzijde gelegen pand en de drie panden aan weerszijde daarvan, tenzij de afstand meer is dan 50 meter.
    c. Op welke wijze de buurt op de dag zelf direct contact kan opnemen met de aanvrager en/of leidinggevende over mogelijke overlast.
    d. Dat er tegelijkertijd of binnen een te korte periode binnen een buurt niet dusdanig veel vergunningen worden verleend, waardoor de woon- en leefbaarheid wordt aangetast.

Bij aangeven van overlast door omwonenden kan de vergunning worden ingetrokken. De vergunning betreft nadrukkelijk een mogelijkheid voor het uitvoeren van extra activiteiten en niet voor overschrijding van de geluidsnormen. Voor dit laatste kan ook nu al voor twee keer per jaar een aparte vergunning worden aangevraagd.

Additionele Horeca

Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze additionele activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de afzonderlijke functie 'horeca' geschaard, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling (sociaal-culturele/culturele/maatschappelijke/ sport/recreatieve doeleinden). Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke. Bij additionele horeca gaat het erom dat:

1. De uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daarbij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en andere partijen.

2. De horecagelegenheid moet ondergeschikt zijn aan en aanvullend zijn op de hoofdfunctie en moet de hoofdfunctie ondersteunen. Aanvullend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake is van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie als absoluut maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in m^2 worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting.
3. De horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk is los van de hoofdfunctie. Wanneer er sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten. Deze vallen dan onder één van de horecacategorieën.

In een algemene regel is in bestemmingsplannen geregeld bij welke functies additionele horeca is toegestaan en welke voorwaarden daarbij gelden.
Zo is duidelijk dat er bij die functies kantines, bedrijfsrestaurants en dergelijke zijn toegestaan. Als voldaan wordt aan de criteria, past deze vorm van horeca binnen de hoofdfunctie.

Detailhandel met ondersteunende horeca

In de detailhandel is er een groeiende behoefte aan mengmogelijkheden van allerlei functies en ondersteunende horeca. Vooral bij ondernemers die vanuit een bijzonder of onderscheidend winkelconcept willen ondernemen. Dat is van belang voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de detailhandelsstructuur, die door onder meer internetverkoop sterk onder druk staat. Het is belangrijk te vermelden dat de Drank en Horecawet detailhandel met alcohol uitsluit.
Ondergeschikte horeca is toegestaan onder de volgende randvoorwaarden:

1. De horeca is ondergeschikt aan de andere verkopen. De winkel is de belangrijkste activiteit – ook qua omzet – en de horeca-activiteit is bijzaak.
2. De winkelbestemming verandert niet; het ziet er bijvoorbeeld niet uit als een cafetaria. De winkel wordt ook niet verhuurd voor feesten, partijen enzovoorts.
3. De horecaruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m^2) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m^2 tot 1000 m^2) van het netto vloeroppervlak van de winkel in beslag. Tot het netto vloeroppervlak wordt het deel van de winkel gerekend, dat voor het publiek toegankelijk is. Ruimten voor opslag, privégebruik, toiletten of buitenruimten tellen niet mee. De ruimte achter de toonbank valt niet onder de winkelruimte.
4. De horecaruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van de winkel. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
5. Het horecagedeelte in de winkel moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie – binnen één winkelpand – waarbij het horecagedeelte is opgedeeld in verschillende horecahoekjes – is niet toegestaan.
6. Er mag geen reclame voor het horecagedeelte worden gemaakt. Dit betekent geen posters met bijvoorbeeld 'Broodje bal' of 'Turkse pizza' op het raam, geen reclamebord op straat en geen vermelding op maaltijdbezorgsites.
7. De regelgeving voor winkeltijden is leidend. Er vindt geen verkoop plaats (inclusief bezorgen) buiten de normale winkeltijden. De horecagelegenheid in de winkel mag niet langer open zijn dan de winkel.
8. De winkel en de horeca-activiteit worden door dezelfde ondernemer geëxploiteerd.
9. Er is geen geluidsoverlast. Alleen zachte achtergrondmuziek is toegestaan. Livemuziek is verboden.
10. Er moet een toilet voor bezoekers aanwezig zijn.

11. Het Activiteitenbesluit milieubeheer is van toepassing. Zo is bijvoorbeeld een goede afzuiginstallatie nodig voor het bakken, en bij gebruik van bestek en servies dat moet worden afgewassen, is een vetafscheider vereist.
12. Voor winkels boven de 1.000 m^2 bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan op maximaal 20% van het bebouwd oppervlak.

Ondersteunende verkoop in horecazaken

Naast een sterkere detailhandelsstructuur door ondersteunende horeca in winkels, kan het voorzieningenniveau ook stijgen door ondersteunende verkoop in horecabedrijven toe te staan. Op deze manier ontstaat een gelijk speelveld voor detailhandel en horeca. De Drank en Horecawet sluit verkoop in combinatie met het schenken van alcohol uit.
Ondersteunende verkoop in horecazaken is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

1. De verkoopruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m^2) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m^2 tot 1.000 m^2) van het netto vloeroppervlak van het horecabedrijf in beslag.
2. Geen ter plaatse en vers bereide etenswaren (dus geen afhaalzaakfunctie).
3. De winkelruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
4. Het winkelgedeelte in het horecabedrijf moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie, waarbij het winkelgedeelte is opgedeeld in verschillende hoekjes, is niet toegestaan.
5. Er mag geen reclame voor het winkelgedeelte worden gemaakt.

Afhaalzaken

Afhaalzaken – zonder horeca – zijn een bijzondere vorm van detailhandel. In die zin vallen ze buiten de scoop van het horecakader. Door gebleken kans op hinder zoals afval en parkeerproblemen – is hier wel een exploitatievergunning voor nodig. Van de in de lijst opgenomen horecacategorieën kennen alleen snelle horeca (C) en lichte horeca (D2) afhaalmogelijkheden. Vanwege de kans op overlast zoals afval, zijn gevelbankjes bij afhaalzaken niet toegestaan.

Bijlage 4 Lijst locaties met omgevingskwaliteiten

Bijlage bij bestemmingsplan Voordorp - Voorveldsepolder

Lijst locaties met omgevingskwaliteiten

Inhoud

1. Omgevingskwaliteiten van objecten 1
2. Omgevingskwaliteiten van een locatie (gebied, buurt, structuur) 1
3. Verklaring van opzet 1

1. Omgevingskwaliteiten van objecten

adres	Beschrijving van de te beschermen kwaliteiten
Voordorpsedijk 10	Houten huis in de 2e verboden kring van fort Voordorp
Tomas Masarykstraat 1-75; Kemal Atatürkstraat 2-120 en 87-135; Pal Maleterstraat 2-62 en 1-35	Eengezinswoningen en appartementenblokken in waaiervormige stedenbouwkundige opzet, ontworpen door de architect Theo Bosch, winnaar Rietveldprijs 1993. Bijzondere architectuur, met name van de eengezinswoningen. Lichte kleurstelling. De hoofdvorm moet behouden blijven, sloop is niet toegestaan. Kleurgebruik in lichte kleurstelling, passend bij de bestaande kleur.

2. Omgevingskwaliteiten van een locatie (gebied, buurt, structuur)

adres	beschrijving van de te beschermen kwaliteiten
Voordorpsedijk	De Voordorpsedijk is een middeleeuwse dijk die in 1815 tot inundatiekade is opgehoogd. Te beschermen: de ligging en het profiel van de dijk en de daarop liggende weg.
Volkstuinencomplex 'Ons Buiten', gelegen tussen het spoor en de Aartsbisschop Romerostraat	Het Volkstuinencomplex 'Ons Buiten' uit 1963 is grotendeels geïntegreerd in het stedenbouwkundig plan van de wijk. Het behouden van het complex is belang voor het instandhouden van de stedenbouwkundige kwaliteit van de wijk, de groene uitstraling en de sociale cohesie in de wijk.

3. Verklaring van opzet

Op deze lijst staan objecten of locaties met een cultuurhistorische, landschappelijke of ecologische waarde die bescherming nodig hebben tegen onwenselijke veranderingen.

De volgende objecten of locaties staan niet op de lijst:

- objecten of locaties die al beschermd zijn, bijvoorbeeld omdat het een gemeentelijk monument of een rijksmonument is, of omdat de locatie een functie heeft die de bescherming als doel heeft, staan niet op deze lijst;
- objecten of locaties in een gebied waar een bestemmingsplan geldt waarin ten tijde van de vaststelling van de bestemmingen geen regels over locaties met omgevingskwaliteiten zijn opgenomen.

Bijlage 5 Dakopbouwen in Voordorp

Bijlage 5 Dakopbouwen in Voordorp

1. Inleiding

In de wijk Voordorp zijn op diverse plaatsen dakopbouwen in allerlei variaties op woningen gebouwd. Er is blijkbaar behoefte aan dergelijke uitbreidingen. In de Voorveldsepolder komt dit niet voor en is het ook niet gewenst vanwege de bescherming van de cultuurhistorische waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Veel mensen willen graag in de wijk blijven wonen, ook als hun situatie verandert. Door het uitbreiden van woningen met dakopbouwen kan het woongenot vergroot worden, als de uitbreiding past bij het huidige gebruik en bij de bebouwing.

Door voorwaarden aan dakopbouwen te stellen, kan de gemeente negatieve effecten op het woongenot van omwonenden beperken.

Het bestemmingsplan Voordorp - Voorveldsepolder staat een dakopbouw toe, als die aan de voorwaarden voldoet van de regels van artikel 16 “bouwen is toegestaan”, lid 16.3. In dat geval hoeft de bouwer alleen een bouwvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen) aan te vragen.

Het bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid om met een vergunning een andere dakopbouw te bouwen. In paragraaf 2 zijn de voorwaarden beschreven voor de vergunningverlening van die dakopbouwen.

Het uitgangspunt van de regeling is dat alleen dakopbouwen zijn toegestaan die voortborduren op het bestaande bebouwingsbeeld. Daarom staat in de regels als voorwaarde dat een nieuwe dakopbouw niet de eerste dakopbouw in de straat is of de eerste van een rij woningen van een bepaald type of op een woning van hetzelfde type elders in het plangebied (zie ook paragraaf 3). In paragraaf 4 staat beschreven welke eisen de gemeente stelt aan een dakopbouw. In paragraaf 5 wordt door middel van een aantal kaartjes met legenda de karakteristiek van de wijk beschreven die ook betrokken wordt bij de vergunningverlening voor dakopbouwen die niet aan de voorwaarden voldoen.

2. Voorwaarden voor een vergunning voor dakopbouwen

Artikel 17, lid 17.4, onderdeel 2e, biedt de mogelijkheid om met een vergunning een dakopbouw op een woning of een aanbouw bij een woning te bouwen, als de dakopbouw op een woning of een aanbouw komt op het dak van een huizenblok dat in groen op de onderstaande tekening staat.


Legenda
Dakopbouw is mogelijk (zie regels)
Dakopbouw is niet mogelijk
Dakopbouw type
Dakopbouw type waarbij een geluidsonderzoek vereist is

De vergunning wordt alleen verleend als de dakopbouw aan de volgende voorwaarden voldoet:

1. de woning is geen hoekpand;
2. de woning is een tussenwoning;
3. het is niet de eerste dakopbouw van een rij woningen van hetzelfde type of van het hetzelfde type woningen elders in het plangebied;
4. de dakopbouw is even hoog en ligt even ver terug als eerder gerealiseerde dakopbouwen op woningen van hetzelfde type in de rij of elders in het plangebied en sluit daar zoveel mogelijk op aan in vorm, afmeting, detaillering en materiaalgebruik;
5. de dakopbouw wordt gebouwd op een aanbouw bij via de garages geschakelde woningen en is even hoog en ligt even ver terug als eerder gerealiseerde dakopbouwen op aanbouwen van hetzelfde type in de rij of elders in het plangebied en sluit daar zoveel mogelijk op aan in vorm, afmeting, detaillering en materiaalgebruik;
6. als de dakopbouw zonnepanelen op gebouwen van aangrenzende percelen belemmert, zorgt de aanvrager voor compensatie;
7. de dakopbouw veroorzaakt geen onevenredige hinder voor aangrenzende percelen.

3. Toelichting over dakopbouwen met vergunning

Deze regeling geldt voor tussenwoningen van twee bouwlagen die geen plat dak hebben, voor tussenwoningen met meer dan 2 bouwlagen en voor aanbouwen bij geschakelde woningen.

Met een rij woningen van hetzelfde type worden aan elkaar gebouwde woningen in dezelfde stijl en met dezelfde architectonische opbouw en uitvoering bedoeld. Dit kan een zelfstandige rij woningen zijn of een rij woningen binnen een langere rij woningen. Ook kan het gaan om een woning van hetzelfde type elders in het plangebied. In paragraaf 2.3.4 van de toelichting is ter verduidelijking een afbeelding opgenomen.

Om aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld te voorkomen, moet een dakopbouw aansluiten bij eerder in de straat gerealiseerde dakopbouwen. Dat geldt in ieder geval voor de hoogte en voor de afstand tussen de voorgevel en de voorkant van de dakopbouw. Maar ook de vorm, het materiaalgebruik, de detaillering en de afmetingen van de dakopbouw moeten aansluiten op eerder gebouwde dakopbouwen. Met de zinsnede “zoveel mogelijk” ontstaat enige ruimte voor individuele afwijkingen.
Voor het met een vergunning toestaan van zo’n afwijking, bijvoorbeeld om een ander materiaal toe te passen, is een positief advies van Welstand nodig.

Een dakopbouw die voldoet aan eerste 4 voorwaarden, zal geen onevenredig nadelige gevolgen veroorzaken bij de omliggende percelen, zoals een ernstige afname van het aantal uren zon. Bij het vergunnen van de eerste dakopbouw zijn die aspecten onderzocht.

Stedenbouwkundigen van de gemeente zijn nagegaan of het zinvol is om voor elke dakopbouw een bezonningsonderzoek te vragen. Gezien de opzet van de wijk, de ligging en de hoogte van de gebouwen concluderen zij dat dat niet nodig is, omdat zij geen onevenredig nadelige gevolgen verwachten voor de gebruiksmogelijkheden en de kwaliteit op aangrenzende percelen. Een nieuwe dakopbouw brengt vaak wel enige schaduwwerking met zich mee. Dit kan bijvoorbeeld effect hebben op de verdieping. In de tuinen zullen de effecten gering zijn. Maar het effect op de bezonning is beperkt en vormt daarmee geen belemmering op het plaatsen van een dakopbouw.

Over zonnepanelen is een afzonderlijke regel opgenomen. Als een dakopbouw schaduw werpt op zonnepanelen die op een aangrenzend dakvlak liggen, moet de aanvrager zorgen voor compensatie, in welke vorm dan ook. De aanvrager van de vergunning toont bij de aanvraag aan dat partijen akkoord zijn met de te geven en de te ontvangen compensatie.

Een dakopbouw die voldoet aan de eerste 6 voorwaarden, voldoet vrijwel altijd aan de laatste voorwaarde. Die laatste voorwaarde biedt een vangnet voor die gevallen waarin het belang van een aangrenzend perceel toch onevenredig in de knel komt.

4. Dakopbouwen die niet aan de regels voldoen

Een aanvraag voor een dakopbouw die niet voldoet aan de regels van paragraaf 2 of van artikel 16, lid 16.3, van het bestemmingsplan, mag alleen gebouwd worden met een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Zo'n vergunning kan verleend worden, maar dan moet de aanvrager aantonen dat de dakopbouw ruimtelijk aanvaardbaar is. Daarbij spelen bijvoorbeeld de bebouwingskarakteristiek (zie paragraaf 5), de maatvoering of het materiaalgebruik, de aanblik vanuit de openbare ruimte en zicht op de oorspronkelijke kapvorm een rol. Burgemeester en wethouders wegen alle bij de aanvraag betrokken belangen af, voordat zij een vergunning verlenen voor een dakopbouw die afwijkt van de regels en voorwaarden van het bestemmingsplan. Die afweging kan uiteraard ook leiden tot het weigeren van een vergunning. Dakopbouwen kunnen het straat- en bebouwingsbeeld ernstig verstoren en zijn daarom niet bij alle woningtypen wenselijk.

Aan een dakopbouw die de eerste op een rij tussenwoningen is, zal de gemeente meestal de voorwaarde stellen dat de dakopbouw 1,5 meter terug ligt. Het terug liggen zorgt ervoor dat de opbouw een herkenbare toevoeging aan het oorspronkelijk hoofdvolume blijft en er niet een volledige bouwlaag ontstaat. In feite beslaat de dakopbouw dan ongeveer 75% van het dakvlak.

Ook zal de gemeente meestal een hoogte van maximaal 3 meter toestaan. Met deze hoogte is inpandig een stahoogte van 2,6 meter mogelijk, waarbij er voldoende ruimte overblijft voor de dakconstructie met isolatie.

Het kan zijn dat de gemeente, bijvoorbeeld op grond van de maatvoering van bestaande dakopbouwen in dezelfde straat ook wil meewerken aan dakopbouwen die minder ver terug liggen of die hoger zijn.

Het ontstaan van een complete extra bouwlaag is in principe niet toegestaan. Daardoor zou het straat- en bebouwingsbeeld worden aangetast.

Een dakopbouw op een hoekpand, op een vrijstaande woning of een twee-onder-een-kapwoning kan het straat- en bebouwingsbeeld ingrijpend verstoren. Daarom is het raadzaam om voor het indienen van een aanvraag voor die dakopbouwen eerst in overleg te treden met de gemeente.

Bij een aantal bijzondere kapvormen en bij gebouwen in de hoofdstructuur van de wijk is een dakopbouw niet toegestaan, om de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit te behouden. Dit kunnen gebogen kapvormen of borstweringen zijn of een kap die over meerdere woningen oploopt. Er zijn ook woningen die zowel een plat dak als een kap

hebben. Een dakopbouw op deze woningen komt meestal niet voor een vergunning in aanmerking. Dat geldt ook voor een dakopbouw op een appartementengebouw.

5. Ruimtelijke analyse van het plangebied

De wijk Voordorp heeft een bijzondere met een aantal te onderscheiden bebouwingskarakteristieken. De verschillende bebouwingskarakteristieken zijn van belang bij de afweging of een dakopbouw wel of niet past in het straat- en bebouwingsbeeld. Binnen de verschillende bebouwingskarakteristieken komen ook verschillende bebouwingstypologieën voor, die ook van invloed zijn op het straat- en bebouwingsbeeld.

Afbeelding 1 geeft de appartementengebouwen en grondgebonden woningen weer. Afbeelding 2 geeft de belangrijke laanstructuur in het gebied weer. En afbeelding 3 geeft de woningen met een kap en met een plat dak weer.

Afbeelding 1



Afbeelding 2



Afbeelding 3



6 Geluidonderzoek

De regels van de Wet geluidhinder zijn van toepassing als er sprake is van een planologische verruiming van de bouwmogelijkheden (o.a. vergroten bouwhoogte door een dakopbouw).

Het plangebied ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszones van de Rijksweg A27 en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort/Hilversum.
Uit het uitgevoerde geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege de Rijksweg A27 en de spoorlijnen Utrecht-Amersfoort/Hilversum de voorkeursgrenswaarde op een aantal locaties overschrijdt. De geluidsbelastingen zijn voor de Rijksweg maximaal 53 dB en voor het spoor 68 dB. Langs de David Ben Goerionstraat staan twee blokken die reeds bestaan uit een schuine kap met een hoogte van drie lagen (al dan niet met dakkappellen erop). Deze blokken worden akoestisch bezien niet verhoogd en daarop is de Wet geluidhinder, net als op alle woningen die reeds bestaan uit drie lagen niet van toepassing.
De gecumuleerde geluidsbelasting blijft binnen de maximaal te ontheffen waarde voor binnenstedelijk wegverkeer. Ook vanuit gezondheidsperspectief is deze geluidsbelasting acceptabel.
Voor de dakopbouwen-regeling in dit bestemmingsplan moet, parallel aan de ruimtelijke procedure, een hogere waarde procedure voor de genoemde geluidsbronnen worden doorlopen, tot maximaal 53 dB in verband met de Rijksweg A27 en tot maximaal 68 dB voor het spoor Utrecht – Amersfoort/Hilversum.

Het Hogere waarden besluit wordt genomen door het college van burgemeester en wethouders voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Door dit besluit hoeft niet per aanvraag voor een dakopbouw op de locaties die het betreft een aparte ontheffingsprocedure gevolgd te worden. De locaties zijn terug te vinden via de legenda bij afbeelding in paragraaf 2 van deze bijlage.

Het geluidonderzoek is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

Bijlage 6 Luchtfoto met dakopbouwkader


Legenda
Dakopbouw is mogelijk (zie regels)
Dakopbouw is niet mogelijk
1
Dakopbouw type
10 G
Dakopbouw type waarbij een geluidsonderzoek vereist is

Toelichting

Hoofdstuk 1 Aanleiding, doel en beleidskader

1.1 Aanleiding

In de aanloop naar de Omgevingswet verkent de gemeente de mogelijkheden van die wet met projecten waarin een bepaald facet van de Omgevingswet nader wordt bestudeerd. Op beleidsniveau is de eerste omgevingsvisie voor de gemeente Utrecht samengesteld uit het al geldende beleid en waar nodig aangevuld met nieuw beleid. Het bestemmingsplan Chw Bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder (Chw staat voor 'Crisis- en herstelwet, zie ook de paragrafen 1.4.1 en 1.4.2) is een project waarin geoefend wordt met het nieuwe instrument omgevingsplan.

Met dit bestemmingsplan wordt een vervolgstap gezet in het toevoegen van de beheersverordeningsgebieden aan het Utrechtse bestemmingsplan. De regels worden in de geest van de Omgevingswet vormgegeven: minder regels, duidelijkere regels en de 'activiteiten' staan centraal. Waar nodig worden de teksten van het plan verbonden met geometrische data. De algemene regels van dit bestemmingsplan kunnen leiden tot een herziening van het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik.

Tien jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet moeten de regels over de leefomgeving die in gemeentelijke verordeningen staan, zoals de Algemene Plaatselijke Verordening, overgeheveld zijn naar het omgevingsplan. Hoewel de gemeenteraad bevoegd is om op grond van het Uitvoeringsbesluit Crisis- en herstelwet regels uit verordeningen in te voegen in het bestemmingsplan, bevat dit plan slechts enkele experimenteerbepalingen. De reden daarvoor is dat dit project zich vooral richt op de uniformering en vermindering van bestemmingsplanregels. Daarbij wordt ook de wens van het gemeentebestuur om 'flexibel te bestemmen' betrokken. Het uitbreiden van de opgave door het invoegen van verordeningen zou de opgave te gecompliceerd maken. Bovendien is het niet wenselijk om twee versies van de verordeningen te creëren: een versie in dit bestemmingsplan en de gewone versie die voor de hele gemeente geldt.

1.2 Doel

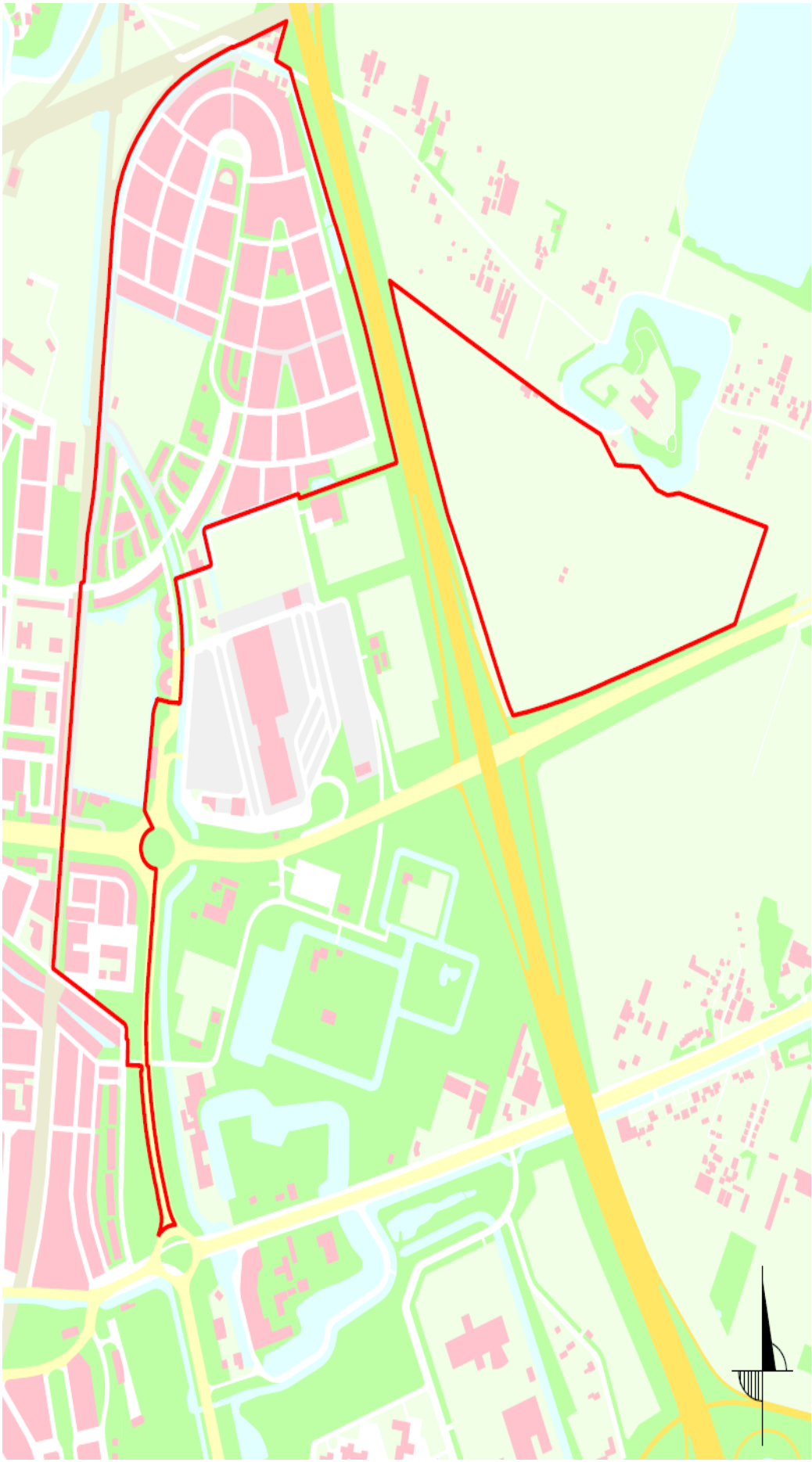
1.2.1 Doelstelling

Het bestemmingsplan Chw Bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder bevat een regeling die gericht is op het beheren van de leefomgeving in het plangebied.
Het gebied is een laagdynamisch woongebied: de belangrijkste functie is wonen.

1.2.2 Plaats en grens van het plangebied

Het plangebied ligt aan de noordoostkant van de stad en bestaat uit de wijk Voordorp en een deel van de Voorveldsepolder.

Het plangebied heeft de volgende grenzen: in het westen de Oosterspoorbaan, in het noorden de spoorbaan Utrecht-Amersfoort, in het oosten de rijksweg A27 (de rijksweg valt buiten dit plan), in het zuiden de Habib Bourguibastraat en de groenstrook in het oostelijke verlengde van deze straat tot aan de A27, de Sartreweg tot aan het verkeersplein De Berekuil, de Huizingalaan. En de Voorveldse Polder ten oosten van de A27 tot de gemeentegrens met de gemeente De Bilt.



6 2 bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder" (vastgesteld)

1.2.3 Regelingen die worden vervangen

Dit bestemmingsplan vervangt in het plangebied de beheersverordeningen die in de tabel hieronder genoemd worden.

Bestemmingsplan/verordening	Vastgesteld door Raad	Onherroepelijk
Beheersverordening Voordorp-Voorveldsepolder	7 juni 2012	29 juni 2012
Beheersverordening Algemene regels actualiseren	30 november 2017	14 december 2017

1.3 Beleid

1.3.1 Algemene uitgangspunten, omgevingsvisie

Dit bestemmingsplan geeft uitvoering aan het beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Het gebied Voordorp-Voorveldsepolder wordt in de omgevingsvisie gekwalificeerd als laagdynamisch woongebied, omdat de wijk is voltooid en de polder agrarisch zal blijven. De regels van het bestemmingsplan vloeien dan ook voort uit de kenmerken van een laagdynamisch gebied en zijn daarom vooral gericht op beheer en instandhouding van de bestaande situatie.

De woonfunctie staat centraal en dus ook het woongenot en een kwalitatief goede leefomgeving.

1.3.2 Rijksbeleid, provinciaal beleid, waterschapsbeleid

Het rijksbeleid en het provinciale en het waterschapsbeleid is, voor zover van belang voor het plangebied, vertaald in wetgeving. De wettelijke regelingen zijn bij het opstellen van het bestemmingsplan toegepast.

De uitvoering van het provinciale beleid heeft geleid tot de functie Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie en het verbieden van activiteiten die het Natuurnetwerk Nederland aantasten. In beide gevallen gaat over het plandeel Voorveldsepolder dat aan de oostkant van de A27 ligt.

1.3.3 Thematisch beleid

Het gemeentelijke, sectorale beleid is opgenomen in de omgevingsvisie van Utrecht. Dit beleid is zoveel mogelijk verwerkt in dit bestemmingsplan. Er is echter ook thematisch (sectoraal) beleid dat bij de verlening van vergunningen op basis van dit bestemmingsplan wordt betrokken. Dit geldt voor de volgende beleidsthema's: archeologie en erfgoed, detailhandel, horeca, beleid over woningvorming en –splitsing en parkeren. Op de website Omgevingsvisie Utrecht is het beleid over deze thema's te vinden. Als burgemeester en wethouders beleidsregels hebben vastgesteld, is op die website doorgaans de link naar die regels te vinden. Beleidsregels worden overigens ook op overheid.nl gepubliceerd.

Het bestemmingsplan past in de verschillende thematische beleidskaders. De ladder voor stedelijke ontwikkeling (Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2) is niet aan de orde, omdat het plan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt.

De Voorveldsepolder maakt deel uit van de stedelijke groenstructuur van de gemeente. De aangewezen functies voor die locatie bieden een passende bescherming (zie de vorige paragraaf).

1.4 Juridische aspecten

1.4.1 Wettelijke grondslag

1.4.1.1 Wet ruimtelijke ordening, besluit ruimtelijke ordening

Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen. Deze bevoegdheid is in hoofdstuk 3 van die wet en in het Besluit ruimtelijke ordening verder beschreven en ingekaderd. Er zijn ook nog andere wetten met bepalingen over de inhoud van bestemmingsplannen, zoals de Wet geluidhinder.

Het Besluit ruimtelijke ordening is op 1 november 2014 gewijzigd.
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de

uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels.
Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan deze voorwaarden.

1.4.1.2 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet wordt met regelmaat gewijzigd. Sinds de wijziging van 28 oktober 2016 beschikt de gemeente Utrecht juridisch gezien over één bestemmingsplan voor het gehele grondgebied, verder 'het bestemmingsplan van Utrecht' genoemd. Dat bestemmingsplan kan in zijn geheel of gedeeltelijk gewijzigd worden.

Dit bestemmingsplan vervangt een beheersverordening. De beheersverordening maakt geen deel uit van het bestemmingsplan van Utrecht. Als dit bestemmingsplan onherroepelijk wordt, gaat het op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet automatisch deel uitmaken van het bestemmingsplan van Utrecht.

Op grond van artikel 7c van het hierboven genoemde Besluit kunnen onder andere regels in het bestemmingsplan worden opgenomen over het behouden of maken van een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. In de vakliteratuur spreekt men van 'een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'. Met 'verbreed' wordt dan bedoeld: niet alleen 'een goede ruimtelijke ordening' (bestemmingsplan), maar ook andere aspecten van de leefomgeving (de onderwerpen die onder de Omgevingswet gaan vallen).

1.4.2 Voortuitlopen op de Omgevingswet

1.4.2.1 Voorbereiding omgevingsplan, Crisis- en herstelwet

De regeling van dit bestemmingsplan heeft een structuur die past in het omgevingsplan dat bij de invoering van de Omgevingswet (planning: 2022) de bestemmingsplannen zal vervangen. De gemeente Utrecht is opgenomen in artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Daardoor mag de gemeente de experimenteerbepalingen uit artikel 7c van dat besluit gebruiken.

Dit bestemmingsplan maakt beperkt gebruik van die mogelijkheid, enerzijds omdat die bepalingen in dit laagdynamische gebied weinig toegevoegde waarde hebben en anderzijds omdat het experiment van dit bestemmingsplan bestaat uit het zoeken naar een sobere, doelmatige regeling die ook bruikbaar is voor andere gebieden. Sober houdt in dit geval in dat vrijwel alleen regels die nodig zijn voor een goed planologisch beheer van de wijk in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

De laatste wijziging van artikel 7c geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om in een bestemmingsplan een verbod op te nemen om zonder vergunning een bepaalde activiteit te verrichten. Dat staat in lid 14. Die bevoegdheid, vergelijkbaar met die van de toekomstige Omgevingswet, is een verruiming van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening.
In dit bestemmingsplan wordt hiervan gebruik gemaakt in de gevallen die planologisch aanvaardbaar zijn, als de initiatiefnemer aan bepaalde voorwaarden voldoet en waarbij het van belang is dat de gemeente het initiatief vooraf toetst. Een toets vooraf is bijvoorbeeld wenselijk, als de regel een open norm bevat, zoals "het straatbeeld mag niet worden aangetast". De vergunningprocedure geeft aan burgemeester en wethouders de mogelijkheid om de norm door deskundigen te laten toetsen, zoals een stedenbouwkundige of de welstandscommissie, of om beleidsregels vast te stellen die de norm concreet maken.

De vrijheid die artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet geeft voor het digitaal verbeelden van het bestemmingsplan wordt in dit bestemmingsplan gebruikt, maar met mate. De gemeente hecht eraan dat alle bestemmingsplannen, ook dit experimentele plan, goed raadpleegbaar zijn via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarom hebben de belangrijkste functies (bestemmingen) in het bestemmingsplan de naam gekregen die de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) voorschrijft.

1.4.2.2 Korte schets van de Omgevingswet

De Omgevingswet vraagt, onder meer, om een integrale benadering van de leefomgeving, gericht op een doelmatig beheer en ontwikkeling van de 'fysieke leefomgeving' (in dit plan kortweg 'de leefomgeving' genoemd). De gemeente krijgt meer ruimte om zelf te besluiten wat in een gebied het belangrijkst is. Verder wil de wet het aantal regels verminderen, ervoor zorgen dat de regels makkelijker te vinden en te begrijpen zijn en dat de procedures korter zijn. Om dat te bereiken bundelt de Omgevingswet zo'n 25 wetten in één wet en 100 Algemene maatregelen van bestuur (verder: Amvb; een Amvb is een besluit van de regering dat ook wettelijke regels bevat) in 4 Amvb's. Vervolgens zijn provincies en gemeenten aan zet. De gemeenten moeten al hun bestemmingsplannen terugbrengen naar één omgevingsplan. In het omgevingsplan moeten ook de regels over de leefomgeving worden opgenomen die nu nog in verordeningen staan, zoals regels uit de kapverordening.

De Omgevingswet gaat over de leefomgeving, dus niet alleen over de ruimtelijke ordening, maar ook over milieuthema's en archeologie en over andere onderwerpen waar activiteiten bij horen die gevolgen kunnen hebben voor de leefomgeving, zoals windenergie of het beheersen van de gevolgen van de klimaatverandering. Die verbreding, van ruimtelijke ordening naar leefomgeving, geldt ook voor het omgevingsplan.

1.4.2.3 Nieuw in dit bestemmingsplan

Het omgevingsplan krijgt het karakter van een verordening die regels stelt over activiteiten die effect kunnen hebben op de leefomgeving. Die verandering vraagt om nieuwe, andere regels. Dit bestemmingsplan is een eerste stap naar het omgevingsplan. Het is de bedoeling dat de algemene regels in de hoofdstukken 3, 4 en 5 van toepassing kunnen worden verklaard voor de hele gemeente. Die regels kunnen dan bij de invoering van de Omgevingswet vrijwel ongewijzigd worden overgezet naar het omgevingsplan.

Dit bestemmingsplan maakt een scherper onderscheid tussen regels die direct verband houden met een bepaalde functie (bestemming) en regels die over een activiteit gaan die ook in andere functies (bestemmingen) denkbaar is. De regels over de activiteit 'bouwen' zijn bijvoorbeeld niet meer in het artikel over de functie geregeld. Het maakt voor het bouwen zelf niet uit of de functie Wonen of Industrie is. Uit het feit dat een locatie de functie Wonen heeft volgt bijvoorbeeld niet dat je maximaal 12 meter hoog mag bouwen. Een regel met een maximum bouwhoogte kan wel nodig zijn om aan te sluiten op de hoogte van de bebouwing in de omgeving of om te voorkomen dat woonruimtes ontstaan die niet goed zijn voor de gezondheid, bijvoorbeeld omdat er boven die hoogte teveel verkeerslawaai is.

Het aantal regels is, in vergelijking met een voorheen vastgesteld bestemmingsplan, beperkt. Omdat alle hoofdgebouwen die in het plangebied gebouwd mogen worden al gebouwd zijn, is er bijvoorbeeld maar één regel over hoofdgebouwen: het is verboden om zonder vergunning een hoofdgebouw te bouwen of te verbouwen. Alleen in bijzondere gevallen wordt zo'n vergunning verleend. Ook over het bouwen van schuurtjes of aanbouwen zijn weinig regels opgenomen. De hoofdregel is: die mag je alleen bouwen, als dat op grond van de wet vergunningvrij mag. De nieuwe systematiek wordt verder uitgelegd in de paragrafen 1.4.6 en 2.3 (onder artikel 16 en 17).

Door de nieuwe opzet zijn er veel minder regels nodig. Het systeem van de Omgevingswet biedt die mogelijkheid. Als iemand een activiteit wil ondernemen die niet in strijd is met de wet, maar wel in strijd is met het omgevingsplan, dan kan hij of zij een vergunning aanvragen om toestemming voor die activiteit te vragen. Een verbod in het omgevingsplan, zoals 'het is verboden om hoofdgebouwen te bouwen', heeft dus geen absoluut karakter. Maar het zal duidelijk zijn dat de gemeente geen vergunning zal verlenen voor het bouwen van een huis midden op de openbare weg en wel voor de vervanging van een afgebrand huis.

In de bijlage 1 van de toelichting, Leeswijzer voor bestemmingsplan Voordorp, zijn de verschillen tussen de bestemmingsplannen die tot nu toe zijn gemaakt en het bestemmingsplan Voordorp - Voorveldsepolder beschreven.

1.4.2.4 Nieuwe termen, vrijwel geen verbrede reikwijdte

De Omgevingswet gebruikt nieuwe termen. Een 'bestemming' wordt in die wet 'functie' genoemd en 'gebruik' is straks een 'activiteit'. Om te oefenen met de nieuwe termen en om er alvast aan te wennen, zijn deze termen al gebruikt in de regels. De term 'functie' betekent in dit plan: bestemming, gebruiksdoel; de term 'locaties' betekent hetzelfde als 'gronden' in het bestemmingsplan. 'Activiteit' kan doen, maar ook laten doen of nalaten betekenen.
De Omgevingswet hanteert ook de term 'fysieke leefomgeving'. In dit bestemmingsplan spreken we van 'leefomgeving'.
De term 'omgevingsvergunning' is in dit plan vervangen door 'vergunning', als het gaat om de omgevingsvergunning die de gemeente op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en straks op grond van de Omgevingswet kan vragen. De regels van het bestemmingsplan zouden de formele term moeten hanteren, bijvoorbeeld "omgevingsvergunning voor de activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder b" of "omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit". Via de bijlage 1 bij de regels, de Begrippenlijst, heeft de eenvoudige term 'vergunning' wel die formele lading gekregen.

Dit bestemmingsplan bevat geen regels uit verordeningen die over de leefomgeving gaan. De reden daarvoor is dat het niet handig is als in één wijk in de gemeente andere algemene regels gelden dan in de rest van de gemeente. Als uitzondering op voorgaande regelt dit bestemmingsplan wel de bescherming van de archeologische waarden, omdat de gemeente de bestemmingsplanregels en de regels uit de Verordening op de archeologische monumentenzorg voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet wil samenvoegen tot één regeling.

1.4.3 Structuur van de regels

In hoofdstuk 1 van de regels staan de gebruikelijke artikelen: een artikel waarin de verklaring van de begrippen staat en een artikel waarin staat hoe gemeten moet worden.

De regels over functies (bestemmingen) staan in hoofdstuk 2.

De regels over activiteiten zijn verdeeld over drie algemene hoofdstukken van de regels:

- hoofdstuk 3 Bouwen en slopen;
- hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken en
- hoofdstuk 5 Grondwerk.

De regels die in een traditioneel bestemmingsplan in hoofdstuk 4 terugkomen, zijn in dit plan in hoofdstuk 6 te vinden.

1.4.4 Bestemmingen en dubbelbestemmingen

De regels die in hoofdstuk 2 van de Regels zijn opgenomen, zijn te verdelen in regels voor gewone functies (bestemmingen), zoals Verkeer of Wonen, en regels over 'dubbelbestemmingen', zoals Leidingen of Waterkering. De dubbelbestemmingen beschermen een bepaald facet. De regels van die dubbelbestemmingen vullen de regels over de functies (bestemmingen) aan en ook de algemene regels. Als een regel van een dubbelbestemming in tegenspraak is met een andere regel, gaat de regel van de dubbelbestemming voor.

Op de landelijke website wordt een gewone bestemming 'enkelbestemming' genoemd. Dat is geen wettelijke term, net zomin als 'dubbelbestemming'. Beide soorten bestemmingen moeten gezien worden als een bestemming in de zin van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en als een functie in de zin van de Omgevingswet. In dit bestemmingsplan worden de dubbelbestemmingen als gewone functies gezien die, met andere functies op dezelfde locatie, bepalen welke activiteiten op die locatie mogen.

1.4.5 Afwijken van het bestemmingsplan

Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan met een vergunning afgeweken worden van de regels van het bestemmingsplan. De Wabo geeft in artikel 2.12 drie methodes voor het verlenen van de vergunning om te mogen afwijken:

1. de reguliere procedure voor het afwijken op grond van regels die in het bestemmingsplan zelf staan (Wet ruimtelijke ordening) en voor de vergunning voor een activiteit die op grond van de regels vergunbaar is (Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet);
2. de reguliere procedure voor het afwijken voor een activiteit die valt onder een categorie van de lijst van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht;

3. als het bovenstaande niet van toepassing is: er moet een ruimtelijke onderbouwing gemaakt worden en de uniforme, openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht wordt gevolgd.

Het is dus altijd mogelijk om een vergunning aan te vragen om van regels van het bestemmingsplan af mogen te wijken. Onder de Omgevingswet blijft deze systematiek min of meer gehandhaafd, waarbij het volgen van de reguliere vergunningprocedure, het uitgangspunt is.

Er is een duidelijk verschil tussen methode 1 enerzijds en de methodes 2 en 3 anderzijds. Bij de vergunningverlening volgens methode 1 toetst het college van burgemeester en wethouders de aanvraag alleen aan de regels van het bestemmingsplan. Als de aanvraag past, wordt de vergunning verleend. Het college bekijkt dus niet of de aanvraag voldoet aan de Wet ruimtelijke ordening, omdat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan die toets al gedaan heeft. Bij de methodes 2 en 3 is dat anders en zal het college uitgebreider onderzoeken of het afwijken wel wenselijk is. Hieronder wordt dit met een voorbeeld verduidelijkt.

Bij het opstellen van de regels van dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de afwijkingsmogelijkheid onder 1 en met de andere methodes van afwijking.
De regels verbieden veel activiteiten die tot verandering van de leefomgeving kunnen leiden, omdat dit bestemmingsplan in de eerste plaats wil zorgen voor een goed beheer van het plangebied. De regels verbieden bijvoorbeeld het zonder vergunning bouwen van hoofdgebouwen. Het idee hierachter is dat alle hoofdgebouwen die gebouwd mochten worden al gebouwd zijn en dat er geen plaats is voor nieuwe hoofdgebouwen. Maar het kan zijn dat een gebouw afbrandt of dat de eigenaar een gebouw wil vervangen. De regels van het bestemmingsplan bieden voor zo'n geval de mogelijkheid om een vergunning aan te vragen: de hierboven beschreven methode 1 wordt dan gevolgd. Dat is logisch, omdat bij vervanging van een hoofdgebouw niet hoeft te worden getoetst of het gebouw planologisch aanvaardbaar is.

Het kan ook zijn dat de eigenaar van een schoolgebouw een hotel wil vestigen in die school. Het bestemmingsplan staat dat niet toe, maar via methode 2 kan toch een vergunning verleend worden. Of er komt een plan om een bedrijf af te breken voor het bouwen van een flat, wat vergund kan worden met de derde methode. Bij dit soort initiatieven geeft het bestemmingsplan geen antwoord op de vraag of de ontwikkeling past in de omgeving. Dan moet de gemeente bijvoorbeeld onderzoeken of het initiatief in het gemeentelijke beleid past, in het eerste voorbeeld in ieder geval in het hotelbeleid en het verkeersbeleid. Het belang van het initiatief wordt uiteindelijk afgewogen tegen alle andere belangen die in het geding zijn, waaronder uiteraard de belangen van omwonenden.

1.4.6 Bouwen

1.4.6.1 Regels over bouwactiviteiten

In de traditionele bestemmingsplannen heeft elke bestemming regels over bouwen. Soms is het onderscheid tussen twee vergelijkbare functies (bestemmingen), bijvoorbeeld Wonen - 1 en Wonen - 2, ingegeven door de mate waarin het bouwen is toegestaan. Erg logisch is dat niet, want de activiteit bouwen zelf staat vaak los van de functie (bestemming). De functie wordt pas van belang als de bouwer klaar is: het gebouw moet dan gebruikt worden op een manier die past bij de functie (bestemming).

In dit bestemmingsplan wordt het bouwen als een zelfstandige activiteit gezien. De regels over bouwen zijn in één hoofdstuk opgenomen, hoofdstuk 3, met uitzondering van regels die bedoeld zijn om een functie (bestemming) te vrijwaren van bebouwing, zoals de functie gasleiding. Die beschermende regels zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

1.4.6.2 Wat verandert er?

Dit bestemmingsplan neemt de regeling van de beheersverordening vrijwel ongewijzigd over. Daarbij is het uitgangspunt dat de bestaande gebouwen mogen blijven staan en vervangen mogen worden door een gebouw van dezelfde omvang.

Het plan biedt wel ruimere mogelijkheden voor het bouwen van een dakopbouw.

1.4.6.3 Welke bouwmogelijkheden biedt het bestemmingsplan?

In Voordorp - Voorveldsepolder is geen plek voor nieuwe hoofdgebouwen. Het bestemmingsplan verbiedt dan ook het bouwen van nieuwe hoofdgebouwen. De regels geven wel de mogelijkheid om een vergunning te verlenen voor het vervangen van een hoofdgebouw. Een huis dat afbrandt mag dus, met een vergunning, weer worden opgebouwd.

Het bouwen van aanbouwen en bijgebouwen mag alleen als dat zonder omgevingsvergunning mag: zie de volgende paragraaf “Vergunningvrij bouwen”. Dat geldt ook voor het verbouwen van een

hoofdgebouw.

In Voordorp mogen woningen die uit twee bouwlagen bestaan en die een plat dak hebben een opbouw op dit platte dak bouwen. Deze bouwmogelijkheid bestond ook al in de beheersverordening en in het daarvoor geldende bestemmingsplan. Het is bij zo'n dakopbouw nadrukkelijk de bedoeling dat dit geen extra bouwlaag, dat wil zeggen extra verdieping, is. Een extra verdieping wijzigt het straat- en bebouwingsbeeld en dat is stedenbouwkundig niet aanvaardbaar.

Zie verder hieronder en de paragrafen 2.3.2, 2.3.3 en 2.3.4.

1.4.6.4 Vergunningvrij bouwen

In sommige gevallen is voor het bouwen geen omgevingsvergunning nodig. Dat geldt bijvoorbeeld voor het bouwen van bijgebouwen (schuurtjes) of aanbouwen achter of naast een huis die voldoen aan de wettelijke regels (zie: bijlage 2; op internet kunt u de toelichting vinden in de publicatie van de regeling voor het vergunningvrij bouwen (Staatsblad 2014, nr. 333, pdf-versie, pagina 34 en verder).

Ook met de toelichting van de rijksoverheid is de regeling voor het vergunningvrij bouwen nogal ingewikkeld. Er zijn bouwwerken die volledig vergunningvrij zijn (de lijst van artikel 2 van Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (Bor)) en die vergunningvrij zijn, als het bouwwerk past in de regels van het bestemmingsplan (de lijst van artikel 3 van die bijlage).

In schema ziet het er als volgt uit:

	bouwvergunning technische toets	*toets aan planologie (bestemmingsplan)*
Lijst artikel 2, Bijlage II, Bor	nee	*nee*
Lijst artikel 3, Bijlage II, Bor	nee	ja
Andere bouwactiviteit	ja	ja

Voor de duidelijkheid:

- uit de tabel blijkt dat een volledig vergunningvrije bouwactiviteit ook mag, als het bestemmingsplan die activiteit verbiedt;
  voorbeeld: iemand bouwt een aanbouw achter de oorspronkelijke achtergevel van zijn huis die minder dan 4 meter diep is en lager dan 3 meter - dat mag zonder vergunning op grond van artikel 2, onderdeel 3a, van Bijlage II bij het Bor, ook al is de bouwactiviteit in strijd met artikel 17 van dit bestemmingsplan;
- een bouwactiviteit die past in het bestemmingsplan en die past in artikel 3 van Bijlage II van het Bor is ook vergunningvrij;
  voorbeeld: de gemeente bouwt een schommel in een groenstrook met een hoogte van 3 meter - dat mag zonder vergunning op grond van artikel 3, onderdeel 4 van Bijlage II van het Bor, omdat het past binnen de regels (artikel 16, lid 16.6, onder b) van dit bestemmingsplan;
- een bouwactiviteit die past in het bestemmingsplan moet in andere gevallen wel aan de wettelijke, technische eisen voldoen en ook aan de bouwverordening van de gemeente;
  voorbeeld: iemand die een dakopbouw wil bouwen die voldoet aan de regels in artikel 16 lid 16.3 van dit bestemmingsplan heeft op grond van dit bestemmingsplan geen vergunning nodig, maar moet wel een bouwvergunning aanvragen die getoetst wordt aan de technische eisen in het Bouwbesluit.

1.4.7 Bedrijfsactiviteiten en functiemenging

Voor bedrijvigheid in een woonwijk wordt de planologische term 'functiemenging' gebruikt. Bij functiemenging gaat het vaak om bedrijfsactiviteiten die in of bij een woning plaatsvinden. Deze activiteiten mogen het woon- en leefklimaat dan niet of nauwelijks verstoren. Aan de hand van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, die de gebruikelijke "Lijst van Bedrijven 'functiemenging'" vervangt, wordt bekeken welke bedrijven passend kunnen zijn in de woonomgeving. Achter de Lijst is, in hetzelfde document, een toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 2 Toelichting per artikel

2.1 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels)

Artikel 1 Begrippen
Dit artikel verwijst naar bijlage 1 van de regels, waarin begrippen die een verduidelijking nodig hebben worden verklaard. Deze lijst zal op termijn bij alle nieuwe bestemmingsplannen worden gevoegd. In de bijlage kunnen daarom ook begrippen staan die niet voorkomen in de regels van dit bestemmingsplan.

Artikel 2 Wijze van meten
De regels in dit artikel maken duidelijk hoe de gemeente gaat meten, als er in een regel een bepaalde maat, zoals een bouwhoogte, staat.

De verplichte "Anti-dubbeltelregel" uit het Besluit ruimtelijke ordening is in artikel 2, lid 2.5, opgenomen. Deze regel voorkomt dat steeds vanuit de feitelijke situatie van het heden wordt gemeten. Als een bewoner bijvoorbeeld 60% van zijn tuin mag volbouwen en dat ook heeft gedaan, ontstaat een nieuwe tuin. Deze regel verhindert dat de bewoner nu ook weer 60% van de nieuwe, kleinere tuin mag volbouwen.

2.2 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels)

2.2.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 van de regels zijn bij elke functie (bestemming) regels opgenomen waarin het doel van de functie is vastgelegd.

In het eerste lid van het artikel dat bij een functie hoort staat de beschrijving van het doel van die functie. De activiteiten die bij een functie horen worden in de regels vaak globaal beschreven. Niet elke denkbare activiteit is benoemd. Dat kan niet en als het al zou kunnen dan zou het bestemmingsplan onnodig star worden. Als de regel de functie wonen uitgebreid zou beschrijven, bijvoorbeeld: de functie wonen is bedoeld als een locatie waar personen die deel uitmaken van een huishouden eten, drinken en slapen, is niet duidelijk of je er ook mag gitaarspelen of plantjes mag houden in de vensterbank en ook niet of je een hotel mag beginnen in een huis, want een huishouden op vakantie kan in een hotel eten, drinken en slapen.
Om richting te geven aan de uitleg van de beschrijving van het doel, maken artikelleden die volgen op die beschrijving met voorbeelden duidelijk welke activiteiten bij de functie passen of welke activiteiten in ieder geval niet passen.

De meeste artikelen in dit hoofdstuk hebben dezelfde, vaste opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. regels die voorbeelden geven van passende activiteiten, om het doel te verduidelijken, soms aangevuld met activiteiten die in een speciaal geval zijn toegestaan, bijvoorbeeld op een plek die op de plankaart is aangegeven;
3. regels die activiteiten verbieden; het gaat dan om activiteiten die op de locatie van de functie zeker niet wenselijk zijn en waarover geen discussie mag ontstaan of die wel of niet passen bij de functie.

Elke functie heeft in elk geval een regel waarin het doel wordt beschreven. De regels die onder 2 en 3 genoemd worden, worden weggelaten, als ze voor een functie niet nodig zijn. Het is bijvoorbeeld wel duidelijk dat een café niet past in de functie Maatschappelijk. De regel 'de activiteit horeca mag niet' is daar niet opgenomen. Bij de Wijkfunctie is dat niet zonder meer duidelijk. Daarom is bij die functie is wel een regel met een horecaverbod te vinden.
In artikel 20, lid 20.2, staan activiteiten opgesomd die niet mogen op grond van de functie, behalve als de regels bij de functie expliciet aangeven dat de activiteit wel mag. In de regels bij de functies zijn de activiteiten die artikel 20 verbiedt niet nogmaals opgenomen.

De artikelen met regels over een functie die beschermd moet worden, zoals belangrijke leidingen, hebben de volgende opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. bescherming van de locatie; de bescherming bestaat meestal uit regels die de activiteiten bouwen en grondwerk verbieden.

2.2.2 De termen van de Omgevingswet

Om vast te wennen aan de Omgevingswet, gebruikt dit bestemmingsplan de nieuwe termen:
functie: de "bestemming"; de functie beschrijft waar de locatie met die functie voor bedoeld is;
locatie: de "gronden", dus de plaats of plek;
activiteit: het "gebruik"; wat je doet, soms ook wat je nalaat, en soms ook het resultaat van de activiteit.

Om het onderscheid tussen een functie en een activiteit te verduidelijken wordt de activiteit in dit bestemmingsplan meestal met een werkwoord, bijvoorbeeld bouwen, beschreven.

De keuze om zoveel mogelijk te werken met de huidige standaarden (zie paragraaf 1.4.2.1) heeft als gevolg dat er verwarring kan ontstaan over de functie Wonen en de activiteit wonen. De functie duidt locaties aan die bedoeld zijn voor woningen (huizen). De belangrijkste activiteit in een woning is (het werkwoord) wonen.

2.2.3 De functies (bestemmingen) (artikel 3 tot en met 13)

Artikel 3 Agrarisch
Deze functie (bestemming) is toegekend aan het weidegebied dat tussen de Voordorpsedijk, Fort Voordorp en de A27 ligt. Het bestaande gebruik is over het algemeen toegestaan.
Ten oosten van het Voordorpsepad ligt een houten bedrijfswoning bij agrarische bedrijfsgebouwen. Het agrarische bedrijf heeft zijn activiteiten beëindigt. De eigenaar is in gesprek met de gemeente over een verandering van functie. Momenteel is nog niet duidelijk of er een functieverandering kan plaatsvinden en daarom is in dit bestemmingsplan de bestaande functie overgenomen.

Artikel 4 Groen
Locaties met de functie (bestemming) Groen maken deel uit van de openbare ruimte. Deze functie is toegekend aan parken en aan ander groen dat een wezenlijk onderdeel is van de structuur van een wijk of gebied (zie ook: de toelichting hieronder over artikel 11 (Water)). In deze groenvoorzieningen is bewegen, ontmoeten en spelen in de open lucht vanzelfsprekend. Groenvoorzieningen dragen bij aan een gezond leefklimaat en vergroten de leefbaarheid van een wijk of gebied.
Binnen de functie 'Groen' is ook oppervlaktewater en sierwater toegestaan en er mogen voet- en fietspaden worden aangelegd en veldjes waar honden ongelijnd uitgelaten mogen worden.
Planologisch is een evenement in het groen niet bij voorbaat onwenselijk. De aard en omvang van een evenement moet passen in de omgeving. De afweging of een evenement kan worden toegestaan, maakt de gemeente op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, waarbij alle aspecten die bij een evenement komen kijken worden beoordeeld. Dit artikel verbiedt een evenement, tenzij het evenement is toegestaan op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening.
Auto's horen niet thuis op een locatie met deze functie. Als er toch nieuwe parkeerplaatsen of uitritten nodig zijn, dan moet daarvoor een vergunningprocedure doorlopen worden of de procedure om het bestemmingsplan te wijzigen.
Het aantasten van bomen is in strijd met het doel van de functie. De regel in lid 4.3, onder 4, maakt dat expliciet. Onderhoud aan bomen of het verwijderen van een zieke boom valt uiteraard niet onder deze regel.
De regel in lid 4.3, onder 5, verbiedt het aantasten van de biodiversiteit. Deze regel zorgt voor de bescherming die hoort bij het tweede deel van het doel van de functie dat in lid 4.1 is beschreven.
Het is niet de bedoeling dat het normale gebruik van groen ook valt onder het verbod. Wat dat "normale gebruik" is, moet blijken uit de locatie. In een park kan een groepje luidruchtig spelende kinderen op sommige plekken heel normaal zijn, ook al zal dat de biodiversiteit van de fauna waarschijnlijk niet helpen. En op een plek waar geen publiek mag komen in verband met de natuurwaarden kan elke aanwezigheid van publiek onder het verbod vallen. Als er evenementen aangevraagd worden voor een locatie met de bestemming Groen, zal de aard van de locatie en de waarde voor de biodiversiteit bepalend zijn of het evenement valt onder "normaal gebruik". De gemeente werkt aan profielen voor evenementen. Bij het opstellen van die profielen wordt rekening gehouden met het doel van de functie Groen.

Bij Tuinenpark Ons Buiten is de bestaande dierenweide opgenomen met een aanduiding daarvoor binnen de functie (bestemming) Groen. Op deze manier ontstaat voor de dierenweides die elders in de stad voorkomen, bijvoorbeeld in het Griftpark of Park Oog in Al een consistente en eenduidige regeling.

Artikel 5 Maatschappelijk
Deze functie (bestemming) staat verschillende maatschappelijke instellingen en diensten toe. In Voordorp - Voorveldsepolder gaat zijn dat bijvoorbeeld kinderopvang, medische, paramedische, sociaal-culturele diensten, religieuze en educatieve instellingen en dergelijke. Een gebouw met deze functie mag van maatschappelijke functie veranderen, zolang de functie maar binnen de doelstelling

en de bijbehorende regels van dit artikel past.

Artikel 7 Tuin
De functie (bestemming) Tuin is toegekend aan de binnentuin achter de woningen aan de Augusto Sandinostraat en de Simon Bolivarstraat. Het is een gemeenschappelijke tuin, zoals bedoeld in lid 7.1, onder 3. De regels bij deze functies spreken voor zich.

Artikel 8 Verkeer
Deze functie (bestemming) is toegekend aan wegen die belangrijk zijn voor de verkeersafwikkeling. De Rijkswegen vallen niet onder deze functie.
Op grond van de regels mag de weg binnen de functie alleen verbreed worden voor in- en uitvoegstroken en voor fiets- en voetpaden.
De regels staan wel toe om het aantal rijstroken te verminderen, maar bevatten een verbod op het vermeerderen van het aantal rijstroken.
Als de afwikkeling van verkeer niet gehinderd wordt, mogen op locaties met deze functie kleine bouwwerken, zoals nutsvoorzieningen en fietsenstallingen gebouwd worden.

Artikel 9 Verkeer - Verblijfsgebied
De openbare ruimte die niet de functie (bestemming) Groen, Water of een bijzondere verkeersfunctie heeft, krijgt de functie (bestemming) 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Daaronder vallen wegen, fiets- en voetpaden, pleinen, groenvoorzieningen en bouwwerken die bij de functie passen, zoals fietsenstallingen. Wegen met deze functie zijn vooral bedoeld voor het bestemmingsverkeer.
Voor standplaatsen gelden ook de regels die in de APV staan. Voor terrassen gelden de eisen die de horecaverordening stelt (in de versie van 2018: onder meer artikel 2 en 9) en het daarbij horende terrassenreglement.
Planologisch is een evenement op een locatie met deze functie niet bij voorbaat geheel onwenselijk. De aard en omvang van een evenement moet passen in de omgeving. De afweging of een evenement kan worden toegestaan, maakt de gemeente op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, waarbij alle aspecten die bij een evenement komen kijken worden beoordeeld. Dit artikel verbiedt een evenement, tenzij het evenement is toegestaan op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening.

Artikel 6 Recreatie - Volkstuin
In Voordorp zijn twee volkstuinparken, een met een ingang aan de Pal Maleterstraat en een met een ingang aan de Kögllaan. De parken zijn publiek toegankelijk en dragen bij aan de groene uitstraling van de wijk. De regels sluiten aan bij het normale gebruik van een volkstuin en staat het tuinieren of het kort verblijven op de volkstuin toe. De reden om te benadrukken dat het om "kort" verblijf gaat, is dat de gemeente niet wil toestaan dat de gebouwtjes op een volkstuin gebruikt worden voor het overnachten of zelfs wonen op de volkstuin.
De gebouwen van de volkstuinverenigingen hebben een maatschappelijke bestemming gekregen, omdat het bouwen van dergelijke grote gebouwen zich niet goed verdraagt met de functie (bestemming) Volkstuin.

Artikel 10 Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie
De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een militaire verdedigingslinie uit de 19e eeuw. De linie bestaat uit reeks forten en uit watersystemen waarmee het land onder water kon worden gezet. Het is complex van bijzondere verdedigingswerken dat nog voor een groot deel intact is. Dit bijzondere erfgoed is voorgedragen bij de UNESCO om als uitbreiding van het werelderfgoed "de Stelling van Amsterdam" de status "werelderfgoed" te krijgen. De twee delen hebben als naam Hollandse Waterlinies gekregen. In de voordracht is aan de hand van drie kernkwaliteiten beschreven wat de uitzonderlijke universele waarden ("outstanding universal values") van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn. Die kernkwaliteiten zijn: het strategisch landschap, het watermanagement systeem en de militaire werken. Locaties met een of meer van deze kernkwaliteiten beschermt de gemeente Utrecht met het toekennen van een functie waaraan beschermende regels zijn verbonden.

In het eerste lid wordt het doel beschreven. Dat is een samenvatting van de voorgaande alinea. Het tweede lid zorgt voor de bescherming door de activiteiten bouwen, slopen en grondwerk te verbieden. Er geldt een drietal uitzonderingen op het verbod:
1. de activiteit is nodig voor onderhoud,
2. er worden bomen of struiken geplant op een manier die past bij het doel van de functie en
3. degene die de activiteit verricht heeft een vergunning.

Het aanleggen van een park of bos kan het landschap verstoren en daarmee de waarden van het wereldgoed aantasten. Daarom bepaalt de regel onder 2 dat het planten alleen mag als er geen verstoring optreedt. Het vervangen van een plant is zonder meer toegestaan.

De status [toekomstig] werelderfgoed maakt dat het niet voor de hand ligt om af te wijken van de regels. Toch kan het nodig zijn om met toepassing van artikel 17, lid 17.6, artikel 18, lid 18.2, en

artikel 25 bebouwing of grondwerk toe te staan. Zolang burgemeester en wethouders geen beleid hebben vastgesteld zal voor de toepassing van artikel 17, lid 17.6 en artikel 18, lid 18.2, in ieder geval de eis gelden dat een nieuw gebouw een bestaand gebouw moet vervangen en wel zo dat de landschappelijke en cultuurhistorische waarde minstens gelijk blijft. Het vervangen van een houten gebouw door een stenen gebouw zal bijvoorbeeld niet gauw voor een vergunning in aanmerking komen. De gemeente kan ook een Heritage Impact Assessment (cultuurhistorische effectrapportage) vragen, als dat voor een goede beoordeling nodig is. Dat zal zeker nodig zijn in het geval van een project dat niet met toepassing van het omgevingsplan vergund kan worden.

Artikel 11 Water
De functie (bestemming) 'Water' is alleen aan een locatie toegekend, als het oppervlaktewater een structurerend element is, zoals een grote watergang, een watergang voor varend verkeer of woonboten, een watergang die nodig is voor het waterbeheer of oppervlaktewater dat hoort bij een cultuurhistorische structuur. Oppervlaktewater dat niet als water bestemd is, is in andere functies voor de openbare ruimte toegestaan, net als waterbeheer en waterberging. Sierwater past zonder nadere regeling in tuinen of op plaatsen waar groen is toegestaan.
Het bestemmingsplan regelt alleen het ruimtelijke aspect van water. De keur (dat is de verordening van het hoogheemraadschap of waterschap) blijft dus onverkort naast het bestemmingsplan van kracht. Ook in de gemeentelijke havenverordening staan regels over het water en bijvoorbeeld over woonboten die blijven gelden.
Bedrijfsboten, woonboten, woonarken of andere woningen in het water zijn alleen toegestaan op de locaties met een aanduiding op de plankaart. In Voordorp - Voorveldsepolder komt die aanduiding niet voor.

Artikel 12 Wonen
De functie (bestemming) Wonen is toegekend aan percelen waarop alleen woningen staan. In lid 12.1 is vastgelegd waar een perceel met de functie wonen voor bedoeld is. Het doel is bepalend voor de vraag welke activiteiten bij deze functie passen en dus toegestaan zijn. Op het adres Aartsbisschop Romerostraat 332-338 is een horecabedrijf in categorie B van de Lijst van horeca-activiteiten op de begane grond toegestaan. Daarmee is de bestaande, vergunde situatie op dit adres vastgelegd.
In lid 12.2 wordt concreet gemaakt welke activiteiten bij het wonen passen. Onder 1 staat wat mag en onder 2 staat wat in een bijzondere situatie ook mag, namelijk een zorgwoning. Een zorgwoning is een maatschappelijke functie die goed bij de functie wonen past, maar die een andere ruimtelijke uitstraling heeft. Het toekennen van die functie binnen de functie wonen, vraagt om een belangenafweging. Daarom zijn met de regel onder b alleen de bestaande zorgwoningen, voorzien van de aanduiding zorgwoning, toegestaan.
Er zijn meer functies die het wonen toestaan. Daarom zijn in de algemene regels ook regels opgenomen die bij het gebruik van een woning horen, zoals een bedrijf-aan-huis, een bed-and-breakfast of mantelzorg. Zie hiervoor artikel 21 onder 21.4, 21.5 en 21.1.
Het bouwen van woningen is geregeld in hoofdstuk 3, Bouwen en slopen. In lijn met de Omgevingswet maken de regels onderscheid tussen de activiteit bouwen en andere activiteiten, bijvoorbeeld de activiteit in het gebouw. Het gevolg is dat een bouwer soms meerdere regels moet toepassen. Als het bouwen bijvoorbeeld een extra woning tot gevolg heeft, dan zijn ook de regels over nieuwe woningen van toepassing. Die staan in artikel 21, waar alle regels over het wonen staan. Als voor het bouwen ook nog gegraven moet worden, dan zijn de regels in hoofdstuk 5 misschien van toepassing. Graven is namelijk een andere activiteit. (Dat is overigens onder de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht ook al zo.)
In lid 12.3 wordt geregeld dat bestaande parkeergelegenheid op eigen terrein bij woningen niet mag verdwijnen, ook niet als er aan- en bijgebouwen worden gebouwd of als een tuin anders wordt ingericht. De parkeergelegenheid in het openbare gebied is namelijk afgestemd op de parkeermogelijkheden op eigen terrein. Het opheffen van parkeerplaatsen op het eigen terrein van woningen leidt tot extra druk op de openbare ruimte. Deze regel geldt voor alle vormen van parkeergelegenheid, zoals een inpandige garage, een gebouwde garage aan of bij de woning en voor geheel of gedeeltelijk open parkeerplaatsen op het perceel bij de woning.

Artikel 13 Woonwagenstandplaats
De functie (bestemming) Woonwagenstandplaats is toegekend aan percelen waarop de bestaande woonwagens staan. In lid 13.1 is vastgelegd waar een perceel met de functie woonwagenstandplaats voor bedoeld is. Het doel is bepalend voor de vraag welke activiteiten bij deze functie passen en dus toegestaan zijn.

Woonwagens zijn van oudsher bijzondere vormen van woningen speciaal bestemd voor woonwagenbewoners. De overheid heeft op grond van de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens een inspanningsverplichting om te voorzien in onder meer veilige, passende en betaalbare huisvesting waarbij ook rekening gehouden wordt met de culturele identiteit, zoals die van woonwagenbewoners. Door de functie Woonwagenstandplaats toe te kennen aan de bestaande standplaatsen, houdt de gemeente het aantal standplaatsen in stand. Dit is ook in lijn met de

Beleidsnota: Toekomst woonwagenlocaties Utrecht (juli 2013).

De locaties met de functie Woonwagenstandplaatsen zijn geschikt voor een beperkt aantal woonwagens. Het maximaal toelaatbare aantal standplaatsen voor woonwagens is op de plankaart weergegeven. In dit geval 7 in totaal. (Op de plankaart staat "wooneenheden" in plaats van "standplaatsen", omdat de wettelijke standaard voor bestemmingsplannen geen aanduiding heeft voor het aantal standplaatsen.)

In lid 13.2 wordt concreet gemaakt welke activiteiten bij de functie woonwagenstandplaatsen passen. Onder 1 staat wat mag, onder 2 staan de voorwaarden voor het plaatsen van een woonwagen en onder 3 zijn de regels opgenomen voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken. Dat is nodig, omdat het vergunningvrij bouwen van het Besluit omgevingsrecht niet geldt voor woonwagenstandplaatsen. Een bijbehorend bouwwerk dat voldoet aan deze regels is vergunningvrij.

Deze regels zijn gebaseerd op de nu geldende bestemmingsplannen en beheersverordeningen over woonwagenstandplaatsen. Zo ontstaat een uniforme regeling die de bestaande situatie continueert.

De functie woonwagenstandplaatsen is feitelijk een bijzondere woonfunctie. Daarom zijn de activiteiten die op deze locaties passen, zie de regel onder 1, vrijwel gelijk aan de regels over het wonen.

In lid 13.3 staat welke activiteiten in elk geval verboden zijn. Het opheffen van parkeerplaatsen op het eigen terrein van woningen leidt tot extra druk op de openbare ruimte. En ook het splitsen of omzetten van een woonwagen is, vergelijkbaar met de regeling voor woningen in artikel 21.3, niet toegestaan.

2.3 Bouwen en slopen (hoofdstuk 3 van de regels)

2.3.1 Inleiding

Alle regels over het bouwen en slopen in Voordorp - Voorveldsepolder zijn in dit hoofdstuk opgenomen. Deze regels gaan op termijn voor de hele gemeente gelden. De planning daarvoor is 2021. De regels houden rekening met het feit dat ze in combinatie met een ouder bestemmingsplan gelden of die, zoals in dit plan, deel uitmaken van een bestemmingsplan, een 'Chw-plan' (Chw staat voor: Crisis- en herstelwet, zie paragraaf: 1.4.2), dat anticipeert op de Omgevingswet.

In andere hoofdstukken kunnen ook regels staan die voor een bouwer van belang kunnen zijn. Als iemand bijvoorbeeld een bijgebouw bouwt dat past binnen de regels voor het bouwen, maar na de bouw het bijgebouw gebruikt als buurtcafé of als winkel, dan is er toch sprake van strijd met de regels van dit bestemmingsplan.

In dit plan en in een Chw-plan dat op dit plan gebaseerd is, is een 'overige zone - bouwen' aan locaties toegekend. Zo'n zone omvat alle functies waar hoofdgebouwen gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden. Grofweg zijn dat de functies die niet tot het openbare gebied behoren, later aangevuld met agrarische functies.

Als een regel geen verwijzing naar de 'overige zone - bouwen' heeft, dan geldt de regel in principe dus voor het hele grondgebied van de gemeente waarvoor een bestemmingsplan geldt, inclusief de gebieden met een Chw-plan. Alleen gebieden met een beheersverordening houden hun eigen regeling.

De artikelen in hoofdstuk 3 van de regels zijn als volgt ingedeeld:

- inleidende en algemene bepalingen (artikel 14 en 15);
- bouwen is toegestaan op grond van het bestemmingsplan (artikel 16);
- vergunning nodig voor het bouwen (artikel 17);
- vergunning nodig voor het slopen (artikel 18)
- overgangsrecht (artikel 19).

2.3.2 Inleidende bepalingen over het bouwen en het slopen (artikel 14)

De regel in lid 14.1 zorgt ervoor dat dit hoofdstuk in de hele gemeente kan gelden. In de inleiding hierboven is al uitgelegd dat het hoofdstuk dan ook geldt in gebieden waar een ander bestemmingsplan geldt. Dat kan zelfs een oud bestemmingsplan zijn dat in de vorm van een boek met papieren plankaarten is vastgesteld, zoals het bestemmingsplan Binnenstad. In de bestemmingsplannen die tot nu toe werden gemaakt, staan de regels over het bouwen in twee hoofdstukken. Wat je waar mag bouwen staat vrijwel zonder uitzondering in hoofdstuk 2. Per bestemming worden aparte regels gegeven, meestal in het tweede lid. In de bestemming staat ook wanneer burgemeester en wethouders bevoegd zijn om je in afwijking van die regels een vergunning geven. In hoofdstuk 3 van de bestemmingsplannen staan algemene regels over het bouwen. Die regels zijn overigens grotendeels vervangen door het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik, dat de gemeenteraad op 30 november 2017 heeft vastgesteld. Om de regels verder te uniformeren zullen de hoofdstukken 3 tot en met 5 van dit bestemmingsplan te zijner tijd het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik vervangen.
Met de regel in lid 14.1 blijven de regels die in bestemmingsplannen in hoofdstuk 2 staan van toepassing, naast de regels die in hoofdstuk 3 van dit plan staan. Dat is logisch, want het is een juridisch principe (het 'lex specialis'-beginsel) dat een bijzondere regel voorgaat op een algemene regel.

De regel in lid 14.2 verbindt het bouwen met de functie van het gebouw. Als de functie van het gebouw niet past bij de functie van de locatie, mag het bouwen ook niet. Een bedrijfspand past bijvoorbeeld wel op een locatie met de functie Bedrijf, maar niet op een locatie met de functie Wonen. Een vergunningaanvraag voor een bedrijf op zo'n locatie zal op grond van lid 14.2 moeten worden geweigerd.

Lid 14.3 dient twee doelen. Allereerst wordt onder 1 zeker gesteld dat een bestaand, legaal bouwwerk (een gebouw is ook een bouwwerk) in dit bestemmingsplan als een legaal bouwwerk wordt gezien, ook al bepaalt een regel in dit artikel dat zo'n bouwwerk niet gebouwd mag worden. Met legaal wordt bedoeld:

- toen het bouwwerk gebouwd werd beschikte de eigenaar over de vergunningen die toen verplicht waren en was het bouwen op grond van de wet toegestaan of
- het gebouw is later gelegaliseerd of mocht op grond van latere regelgeving gebouwd of in stand gelaten worden.

De regel onder 2 is bedoeld voor bouwwerken die gebouwd zijn om te voldoen aan een voorwaardelijke verplichting. Dergelijke gebouwen mogen niet afgebroken worden.

2.3.3 Bijzondere regels (artikel 15)

Lid 15.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Dit lid zorgt voor de uitvoering van het parkeerbeleid. De regel onder 1 en 3 zorgen ervoor dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Dat betekent dat de aanvrager moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. Wat voldoende is, hangt natuurlijk af van wat er gebouwd wordt. Het college gebruikt beleidsregels om te toetsten of een bouwplan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan zijn staan die beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013.
De constructie in dit lid vloeit voort uit artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening en uit de vergelijkbare bepaling in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikel 7c, zesde lid. Die wettelijke regelingen staan toe dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening "vage regels" bevat die concreet worden gemaakt met beleidsregels.
Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 maart 2017 (201605713/1/R3) over het bestemmingsplan "Facetherziening parkeren" van de gemeente Groningen volgt dat de gemeente een dynamische verwijzing naar parkeernormen in de regels mag opnemen. In deze uitspraak overweegt de Afdeling: "Wel moet duidelijk zijn naar welke beleidsregels wordt verwezen. Hoewel in artikel 4, lid 4.4, van de planregels niet wordt verwezen naar specifieke beleidsregels, kan er naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid geen onduidelijkheid over bestaan dat ten tijde van de vaststelling van het plan hiermee de "Beleidsregels Parkeernormen 2012" van de gemeente Groningen worden bedoeld. Er zijn in de gemeente Groningen immers geen andere beleidsregels met betrekking tot parkeren."

Lid 15.2 Woningvorming en omzetting
Deze regel heeft vooral een signaalfunctie. De regel is strikt genomen niet nodig, omdat artikel 21 sowieso van toepassing is. De beleidsmatige toelichting staat bij dat artikel.

2.3.4 Bouwen is toegestaan (artikel 16)

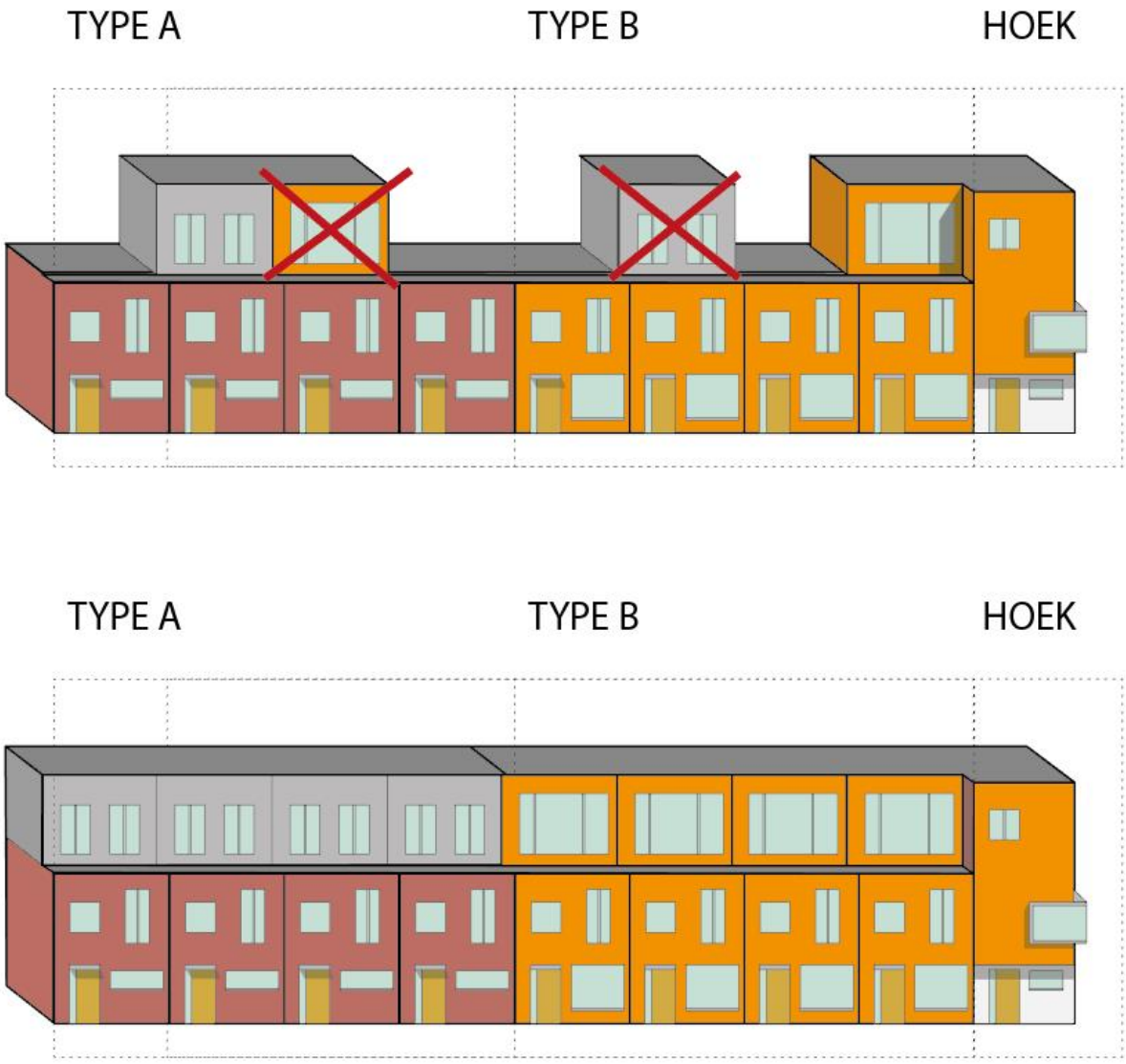
Voor de duidelijkheid: het "bouwen is toegestaan" in de kop van artikel 16 wil zeggen dat op grond van hoofdstuk 3 van de regels geen vergunning nodig is. Vaak is op grond van de wet wel een omgevingsvergunning nodig of brengt de bouwactiviteit ook een vergunningplichtige activiteit met zich mee, bijvoorbeeld het bouwen bij een gasleiding.

Het eerste lid, lid 16.1 beschrijft de gevallen waarin geen vergunning nodig is. Onder 1 worden de bouwwerken bedoeld die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zonder vergunning, zelfs zonder bouwvergunning, gebouwd mogen worden (zie paragraaf 1.4.6.4). De regel onder 2 spreekt voor zich. Het derde onderdeel verwijst naar bouwregels die gekoppeld zijn aan een functie (bestemming). De regels bij de functie Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie verbieden het bouwen. Op een locatie met die functie is het bouwen dus niet toegestaan. Maar het kan ook zijn dat een functie juist regels bevat waardoor het bouwwerk past in het bestemmingsplan. Dan is het bouwen dus toegestaan.

In lid 16.2 staan de kleine afwijkingen van regels over het bouwen, afwijkingen die normaal gesproken geen effect hebben op de planologische of stedenbouwkundige invulling van een gebied en de leefbaarheid niet aantasten. Deze regels staan ook al in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik. Meestal is voor de genoemde bouwwerken wel een omgevingsvergunning nodig. Dit lid bepaalt slechts dat voor de *afwijking* (namelijk de overschrijding van de bouwgrens) geen vergunning nodig is.

Lid 16.3 regelt dat dakopbouwen op een hoofdgebouw die voldoen aan de voorwaarden van dat lid geen nadere toets aan het bestemmingsplan nodig hebben. Er is wel een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
Een dakopbouw die aan de voorwaarden voldoet, voldoet ook aan de welstandsaspecten. Die zijn namelijk vertaald in de voorwaarden over het uiterlijk en het materiaalgebruik. De voorwaarden komen er eigenlijk op neer dat een dakopbouw moet aansluiten bij de eerder gerealiseerde dakopbouwen in een bouwblok of in een straat. Die eerdere dakopbouwen zijn al op welstand getoetst en fungeren als "trendsetter". Als er geen trendsetter is, dan kan een dakopbouw vergund worden op grond van artikel 17 of met een omgevingsvergunning waarmee van het bestemmingsplan mag worden afgeweken.

Met een rij woningen van hetzelfde type worden aan elkaar gebouwde woningen in dezelfde stijl en met dezelfde architectonische opbouw en uitvoering bedoeld. Dit kan een zelfstandig rij woningen zijn of een rij woningen binnen een langere rij woningen.



Afbeelding: voorbeeld van hoe de regeling werkt bij een rij met twee woningtypen

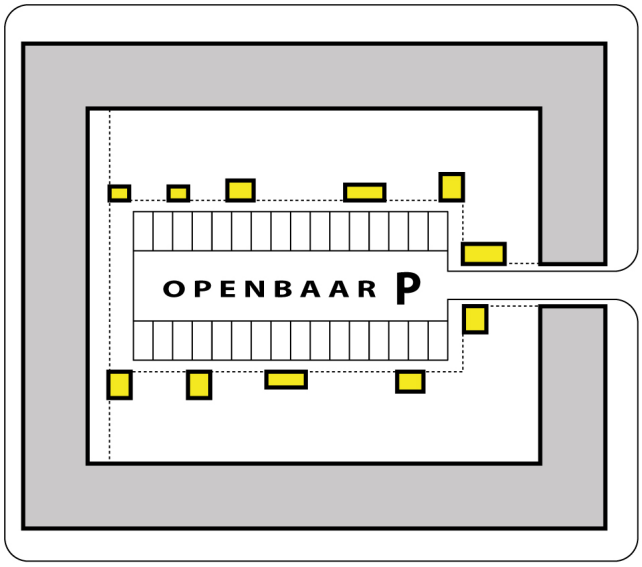
Dakopbouwen op beeldbepalende panden (zie de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 bij de regels) tasten de belevingswaarde en de cultuurhistorische waarde van de omgeving aan en zijn daarom op grond van artikel 16, lid 16.3, onder 1, niet toegestaan.
De regel onder 7 maakt, wellicht ten overvloede, duidelijk dat een dakopbouw niet hetzelfde is als een extra verdieping (bouwlaag). Uit de vorm en grootte van de dakopbouw moet blijken dat de dakopbouw aan deze regel voldoet.

Lid 16.4 staat het maken van dakterrassen op een aan- of uitbouw toe. Dakterrassen kunnen een belangrijke meerwaarde hebben voor bewoners die geen tuin of plaatsje hebben. De nadelen van een dakterras zijn de vermindering van de privacy en de geluidsoverlast voor de buren. Die nadelen wegen in een wijk als Voordorp - Voorveldsepolder met veel tuinen en veel groen, zwaarder dan de voordelen. Daarom zijn dakterrassen op woningen niet toegestaan (dat volgt uit artikel 17, lid 17.4, waarin geen ruimte aan dakterrassen wordt geboden). De zinsnede "op het deel van het hoofdgebouw dat alleen één bouwlaag op de begane grond heeft " moet voorkomen dat er discussie staat over de vraag of de aanbouw of uitbouw een deel is van het hoofdgebouw. Een oorspronkelijk aangebouwde keuken kan bijvoorbeeld als deel van het hoofdgebouw gezien worden. Als dat zo is, dan mag ook op dat deel van het hoofdgebouw een dakterras gemaakt worden, zolang dat dakterras maar niet op een tweede bouwlaag wordt gemaakt.

Het bouwen van een bijbehorend bouwwerk is onder voorwaarden geheel vergunningvrij (zie hierboven bij lid 16.1 en paragraaf 1.4.6.4). De voorwaarde waar lid 16.5 verwijst luidt: "c. op een afstand van meer dan 1 m vanaf openbaar toegankelijk gebied, tenzij geen redelijke eisen van

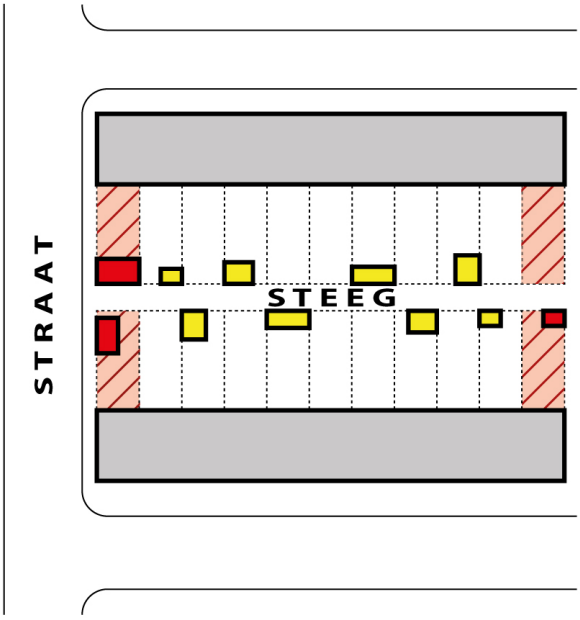
welstand van toepassing zijn". Met deze voorwaarde wil de wetgever voorkomen dat bijbehorende bouwwerken die invloed hebben op de beleving van de openbare ruimte zonder welstandstoets gebouwd mag worden. Er zijn echter gevallen waarin het bijbehorende bouwwerk zonder bezwaar of zelfs bij voorkeur op de grens van het openbare gebied gebouwd kunnen worden. De regels in lid 16.5 beschrijven die gevallen en zorgen dat voor die gevallen snel een vergunning voor de activiteit bouwen verleend kan worden. Het begrip "openbaar toegankelijk gebied" is uit de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht overgenomen.
De regel onder 1 gaat over wat men een gesloten bouwblok noemt. Een bijhorend bouwwerk op de grens van het perceel is daar geen bezwaar. "Aan alle zijden omgeven [..] door hoofdgebouwen", betekent niet dat er geen openingen in de bebouwing mag zitten, bijvoorbeeld openingen om verkeer naar een binnenterrein toe te laten. Het gaat erom dat aan alle zijden min of meer gesloten bebouwing staat die een duidelijk binnenterrein vormt voor de bewoners van die gebouwen.

Afbeelding: openbaar gebied dat "omgeven is door hoofdgebouwen"



Op grond van de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht is het bouwen van bijbehorende bouwwerken aan een achterom toegestaan, behalve bij percelen die op de hoek liggen. De achterom valt namelijk niet onder het begrip "openbaar toegankelijk gebied". Op de tekening hieronder zijn de bijbehorende bouwwerken die vergunningvrij zijn geel gekleurd. Op de hoeken, rood ingetekend, is het van belang dat zorgvuldig gekeken wordt naar het effect op de openbare ruimte. Als een bouwplan stedenbouwkundig past en voldoet aan de eisen van welstand, is het bouwen met een vergunningverlening mogelijk.

A*fbeelding: percelen aan een steeg of achterom*



In lid 16.6 staan de regels over het bouwen in de openbare ruimte. De meeste bouwwerken die daar normaal gesproken te vinden zijn, mogen op grond van de Wabo zonder vergunning gebouwd worden. De gemeente is, afgezien van nutsvoorzieningen, over het algemeen de enige partij die in de openbare ruimte iets bouwt. Meestal zijn het voorzieningen die bij de inrichting van het openbare gebied horen, zoals banken in het park. Het uitgangspunt bij de regeling voor het bouwen in de openbare ruimte is dat de gemeente zichzelf geen vergunningen hoeft te geven. In de praktijk overlegt de gemeente veranderingen van de inrichting van de openbare ruimte met omwonenden. Als omwonenden bezwaar hebben, kunnen zij dat ook zonder vergunningprocedure aan de gemeente laten weten.

Met de regels in lid 16.6 is voor het bouwen van voorzieningen die het algemeen belang dienen in principe geen vergunning nodig. Er zijn een paar voorwaarden:

- het gebouwde, dus het resultaat van de bouw, mag de verkeersveiligheid of de waterveiligheid niet aantasten; het spreekt voor zich dat ook tijdens de bouw gezorgd moet worden voor de veiligheid van het verkeer, maar dat kan bijvoorbeeld met verkeersregelaars geregeld worden;
- het bouwen mag niet in strijd zijn met de beschermende regels voor bijvoorbeeld leidingen;
- het bouwen komt niet in strijd met de toegewezen functie, wat bijvoorbeeld bij de functies Groen en Verkeer en Verblijf betekent dat het bouwen geen aantasting van bomen tot gevolg mag hebben.

In het geval van speelvoorzieningen geldt een maximum hoogte. Geluidwerende voorzieningen worden in de praktijk alleen aangebracht als dat nodig is en dan niet hoger dan nodig is. Daarom is geen maximale hoogte in de regel opgenomen. Dat geldt ook voor kunstwerken. Het plaatsen van een kunstwerk in de openbare ruimte gebeurt altijd in overleg met de omwonenden. Een regel over de omvang is dus niet nodig.

2.3.5 Bouwen met een vergunning (artikel 17)

In artikel 17 staan de mogelijkheden voor het met een vergunning bouwen in afwijking van regels en voor het bouwen dat zonder vergunning niet is toegestaan. De grondslagen voor deze vergunningen staan respectievelijk in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en in artikel 7c, lid 14, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De werking is overigens vergelijkbaar: de bouwmogelijkheid die vergund kan worden, is in overeenstemming met de geest van het bestemmingsplan, als aan de voorwaarden die bij de vergunningplicht horen wordt voldaan.
Dit artikel biedt de mogelijkheid om bouwwerken te bouwen die de buren als hinderlijk kunnen ervaren. Daarom doet degene die wil bouwen er goed aan om even met de buren te gaan praten, voordat de vergunningaanvraag gedaan wordt.
Zie ook paragraaf 1.4.5, waarin onder meer wordt uitgelegd hoe de afwijkmethode, methode 1, zich verhoudt tot de andere methodes om af te wijken van regels van het bestemmingsplan. De vergunning die met toepassing van de Crisis- en herstelwet vereist is, volgt ook deze methode 1.

Lid 17.1 Bouwen op locatie met aanduiding Waarde - Omgevingskwaliteit
De locatie-aanduiding [Waarde -] Omgevingskwaliteit gebruiken we voor gebouwen of locaties met een kwaliteit die bescherming nodig heeft. Die kwaliteit kan bestaan uit elementen die de belevingswaarde van een straat of plek verhogen, uit natuurwaarden, cultuurhistorische waarden of uit andere waarden waarmee rekening moet worden gehouden voordat er veranderingen plaats mogen vinden.
De kwaliteiten waarmee rekening gehouden moet worden, kunnen per plek verschillen. Om duidelijkheid te geven is op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten per locatie of adres aangegeven om welke kwaliteiten het gaat.
Voorbeelden van waarden: te beschermen delen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie die niet vallen onder de functie Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie, beeldbepalende panden, ecologische verbindingszone.
Als de functie van een locatie de nodige bescherming biedt, dan is de locatie-aanduiding niet nodig en dus ook niet wenselijk. De functie Groen of Water zorgt al voor de bescherming van de ecologische verbindingszone, dus die zone is dan geen reden voor het aanduiden van de zone.
Per geval bekeken worden of er advisering nodig is. Bij het aantasten van een landschappelijke kwaliteit die in algemene termen is beschreven zal advisering al gauw nodig zijn.

Lid 17.2 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens
De werking van lid 17.2 heeft net als artikel 16, lid 16.2, tot doel om kleine afwijkingen toe te kunnen staan. In tegenstelling tot de regel in artikel 16, lid 16.2 mag op grond van lid 17.2 ook de bestemmingsgrens overschreden worden. De afwijking kan daardoor ingrijpender zijn. Daarom is voor deze afwijking een vergunning van burgemeester en wethouders nodig. Het is niet de bedoeling dat de afwijking de aard van de aangrenzende functie (bestemming) aantast. Dan zou sprake zijn van een wijziging van die functie. Het college is daartoe niet bevoegd. Zo is in de gevallen die onder c genoemd zijn een vrije hoogte als voorwaarde opgenomen, om te voorkomen dat de grond waarboven gebouwd wordt niet meer veilig gebruikt kan worden en daarmee feitelijk ongeschikt wordt voor de functie.
Dit lid is een voortzetting van de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik.

Lid 17.3 Bouwen met een kleine afwijking van regels
In lid 17.3 staan de kleine afwijkingen die doorgaans in een apart artikel met als titel 'Algemene afwijkingsregels' in bestemmingsplannen worden opgenomen. Deze regel is een uitbreiding ten opzichte van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik.

Lid 17.4 Hoofdgebouwen bouwen of verbouwen in de 'overige zone - bouwen'
Lid 17.4 behandelt het bouwen en verbouwen van hoofdgebouwen. Dit lid wekt wellicht de indruk dat hoofdgebouwen buiten de 'overige zone - bouwen' zonder vergunning mogen worden gebouwd. Dat is niet het geval. De genoemde zone komt alleen voor in bestemmingsplannen die met toepassing van de Crisis- en herstelwet toewerken naar de Omgevingswet. Het bouwen van hoofdgebouwen is in die plannen alleen toegestaan met een vergunning die op grond van de regels in dit bestemmingsplan kan worden verleend. In andere plannen mag een hoofdgebouw ook alleen met een vergunning gebouwd worden. Die vergunningplicht volgt uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Een aanvraag wordt vervolgens getoetst aan het bestemmingsplan, dus aan de bij de functie horende bouwregels en aan de algemene regels. Zie ook paragraaf 2.3.4.
De 'overige zone - bouwen' zorgt ervoor dat de website waarop het bestemmingsplan geraadpleegd wordt een link naar de bouwregels laat zien, als je met de muis binnen die zone klikt.

Lid 17.4 onder 2a, 2b, 2c en 2d, sloop-nieuwbouw van hoofdgebouwen
Bij de regels in onderdeel 2, onder a, b, c en d, gaat het om het vervangen van een hoofdgebouw, bijvoorbeeld een woning of een school, door een nieuw hoofdgebouw, sloop-nieuwbouw dus.

De regel onder a is vooral bedoeld voor hoofdgebouwen die door een calamiteit, zoals een brand, verloren zijn gegaan. Maar wie dat wil, mag zijn hoofdgebouw ook afbreken en een nieuw hoofgebouw terugbouwen. Het uitgangspunt van de regel onder a is dat het hoofdgebouw op dezelfde plek, met eenzelfde grondvlak wordt teruggebouwd met ongeveer dezelfde hoogte. De regel wil wel enige flexibiliteit bieden en eist daarom een "vergelijkbare omvang".

Wat de bestaande hoogte is, zal in veel gevallen, vooral bij rijtjeshuizen, een school of een appartementencomplex, duidelijk zijn. Om twijfel bij de beoordeling van de bestaande hoogte zoveel mogelijk te beperken is in bijlage 5 bij de toelichting een overzicht opgenomen van de hoogtematen zoals die bestaan op het moment van vaststellen van het bestemmingsplan.

De regel onder b staat toe dat er een groter hoofdgebouw wordt teruggebouwd. Die vergroting moet dan wel bijdragen aan een verbetering van het straatbeeld, bijvoorbeeld omdat de bouwhoogte beter past in de omgeving. De buren mogen weinig of geen last hebben van de vergroting. Dat betekent bijvoorbeeld ook dat de vergroting geen parkeeroverlast en vrijwel geen extra verkeer mag veroorzaken. Een vergunningaanvraag voor een groter hoofdgebouw wordt in ieder geval beoordeeld door een deskundige in het vakgebied van stedenbouw.

De regels onder c en d gaan over vervangen en verplaatsen van het hoofdgebouw.
De regel onder c heeft als voorwaarde dat het om een gebouw met een maatschappelijke functie gaat. Deze regel sluit aan bij de tot nu toe veel voorkomende manier van bestemmen: een perceel wordt aangewezen voor een maatschappelijke functie en in de regels wordt in procenten aangegeven hoeveel van het perceel bebouwd mag worden. Zo is een flexibele invulling mogelijk. Die flexibiliteit is nodig, om snel te kunnen reageren op veranderingen in de vraag naar nieuwe schoollokalen. De regels stellen nogal wat eisen aan een nieuw hoofdgebouw. De nieuwbouw moet passen in zijn omgeving, geen onevenredige hinder voor de buren geven en de effecten op de gezondheid van de gebruikers van het gebouw mogen niet slechter worden dan in de oude situatie. Daarbij is niet alleen het gebouw zelf van belang, maar ook de plek van bijvoorbeeld een schoolplein.
Als het te vervangen hoofgebouw een deel is van lintbebouwing, zoals in bijvoorbeeld Leidsche Rijn voorkomt, dan mag het nieuwe hoofdgebouw ook op een andere plek worden teruggebouwd. Dat staat in de regel onder d. Deze regel geldt alleen voor woningen en niet voor andere functies, dus ook niet voor bedrijfswoningen. Het hoofdgebouw moet dus de functie wonen hebben of een vergunning voor de activiteit wonen. Ook hier gelden voor het bouwen op een andere plek extra regels, bijvoorbeeld om te voorkomen dat het buurperceel onevenredig gehinderd wordt, of dat door de gekozen nieuwe plek de geluidsbelasting op de gevels zoveel toeneemt dat niet meer aan de normen van de Wet geluidhinder wordt voldaan. Burgemeester en wethouders kunnen beleidsregels vaststellen die zij gebruiken om te beoordelen of een aanvraag aan de voorwaarden voldoet.

Lid 17.4 onder 2e, dakopbouwen
Binnen de 'overige zone - bouwen' werken de regels voor dakopbouwen zo: het bouwen van de dakopbouwen op woningen mag, als de dakopbouw voldoet aan alle voorwaarden van artikel 16, lid 16.3. Als de dakopbouw niet aan een van die voorwaarden voldoet, dan kan de dakopbouw vaak toch vergund worden. De eenvoudigste vergunning is mogelijk voor een dakopbouw die op een woning komt van een huizenblok dat in bijlage 6 bij de regels binnen een groen kader valt. Dan kan een vergunning verleend kan worden, als de dakopbouw voldoet aan de voorwaarden die in bijlage 5 bij de regels, Dakopbouwen in Voordorp, staan. In andere gevallen zijn dakopbouwen alleen toegestaan met een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. De laatste paragrafen van bijlage 5 bij de regels geven nadere informatie hierover. Dakopbouwen op appartementengebouwen komen doorgaans niet voor een vergunning in aanmerking. Dakopbouwen op beeldbepalende panden (zie de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 bij de regels) tasten de belevingswaarde en de cultuurhistorische waarde van de omgeving aan en zijn daarom alleen toegestaan, als de bouw zo wordt uitgevoerd dat de te beschermen waarde niet wordt aangetast. Zie de toelichting bij onderdeel 3 van lid 17.4.

Lid 17.4 onder 2f, bedrijfsbebouwing
De regel in onderdeel 2, onder e, biedt bedrijven de mogelijkheid om de bedrijfsbebouwing uit te breiden. Deze regel volgt de jurisprudentie, met de nuancering dat de uitbreiding niet mag leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Deze nuancering is nodig, omdat de bedrijven in dit bestemmingsplan niet op een bedrijventerrein maar in een woonwijk staan.

Lid 17.4 onder 3, beeldbepalende panden
Verbouw of herbouw van een beeldbepalend pand is alleen toegestaan als de waarden die het pand beeldbepalend maken niet worden aangetast. Deze regel, die in lid 17.4 onder 3 is verwoord, blijft buiten toepassing als het beeldbepalende pand door een calamiteit verloren is gegaan.

Lid 17.5 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg
De regel in lid 17.5, onder 1, verwijst naar het vergunningvrije bouwen. Dat is al toegelicht in paragraaf 1.4.6.4.

De regel in lid 17.5, onder 2, is bedoeld zo min mogelijk belemmeringen op te werpen voor het maken van een mantelzorgwoning in een bestaand of nieuw bijgebouw.
De regel 'voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is' is bedoeld om een onnodig gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid tegen te gaan. Zo is deze afwijkingsmogelijkheid, uitzonderingen daargelaten, niet bedoeld in situaties waarbij de mantelzorg ook met een vergunningvrije aanpassing geregeld kan worden of voor een grotere omvang dan redelijkerwijs nodig is voor de mantelzorgwoning.
Onder 'aantasting van het woon- en leefklimaat' wordt bijvoorbeeld verstaan extra schaduw op het buurperceel of vermindering van privacy. Of die aantasting onevenredig is, moet per geval bezien worden. Van buren mag in dit geval enige tolerantie verwacht worden.
Een vergunning geldt voor de tijd dat de bewoner mantelzorg verleent. Daarna gelden de gewone regels weer. Dat betekent dat het deel dat te groot, waar de vergunning voor verleend was, weer moet worden afgebroken. Ook moeten voorzieningen die van de aanbouw of het bijgebouw een woning maakten weer weggehaald worden.

Lid 17.6 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is
Bouwen op locaties die beschermd worden in de regels - meestal zit er iets bijzonders in de bodem - is doorgaans niet toegestaan. De vergunning die hier gevraagd wordt, zorgt ervoor dat onderzocht wordt wat de gevolgen van het bouwen zijn voor de beschermde functies en of het bouwen gezien die gevolgen mogelijk is. Het zal duidelijk zijn dat het bouwen op een gasleiding vrijwel nooit vergund kan worden, terwijl een klein gebouwtje op een waterkering bespreekbaar kan zijn.
Op locaties met een beschermde functie geldt vaak ook nog een andere functie. Een bouwwerk zal ook aan de eisen van die functie moeten voldoen. Dat blijkt uit de regel onder 1. De regel onder 2 ziet op de noodzakelijke bescherming van de beschermde functie. "Bij wet" betekent: dat in de wet (tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet: de Wet milieubeheer) of op grond van de wet is bepaald wat een kwetsbaar object is. De regel onder 2 volgt uit artikel 14 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen en na inwerkingtreding van de Omgevingswet uit een vergelijkbaar artikel 5.18 en 5.19 (nummering van de versie Staatsblad 2018, nr. 292) van het Besluit kwaliteit leefomgeving.
Om te beoordelen of het bouwen past bij de beschermde functie zal het college van burgemeester en wethouders meestal advies vragen aan "de beheerder". Dat kan de eigenaar zijn, bijvoorbeeld de eigenaar van een gasleiding, maar ook een deskundige van de de gemeente of de provincie die als taak heeft om te waken voor verstoring van de functie, bijvoorbeeld het verstoren van het werelderfgoed.
Als voor het bouwen ook de bodem verstoord wordt of kan worden, is ook een vergunning op grond van artikel 25 nodig. Lid 17.6 sluit bij dat artikel aan, maar is nog wat strenger, omdat een bouwwerk blijft en ook na het bouwen geen gevaar mag opleveren.

2.3.6 Slopen (artikel 18)

De regels in dit artikel gaan over het slopen van bouwwerken op locaties die beschermd worden tegen ongewenste ontwikkelingen. Op dergelijke locaties eist het bestemmingsplan een sloopvergunning. Het kan zijn dat op grond van de wet ook nog een sloopvergunning nodig is, bijvoorbeeld als de veiligheid van personen in gevaar komen of als het te slopen bouwwerk een monument is. De sloopvergunning die op grond van de regels van dit bestemmingsplan verleend kan worden vervangt die wettelijke sloopvergunning niet.

Lid 18.1 gaat over de locaties die op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten staan. De inhoud van dit lid is vergelijkbaar met artikel 17, lid 17.1.

Lid 18.2 geeft de mogelijkheid om af te wijken van het sloopverbod dat in de regels bij de functie Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie is opgenomen.

Het college van burgemeester en wethouders beoordeelt een vergunningaanvraag aan de hand van het project waarvoor de sloop nodig is. Het is namelijk van belang om te weten of er iets in de plaats komt van wat gesloopt wordt en hoe dat er dan uit gaat zien. De regels voor het slopen op een locatie die valt binnen het gebied van de functie Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie (lid 18.2) zijn strenger dan de regels in lid 18.1, omdat de functie om een hoge mate van bescherming vraagt. Zie ook de toelichting van artikel 10.

2.3.7 Overgangsrecht dakopbouwen en dakterrassen (artikel 19)

De regels van artikel 19 zijn bedoeld voor bestaande dakopbouwen en dakterrassen die niet voldoen aan de regels in dit plan, maar wel legaal gebouwd zijn. Het kan bijvoorbeeld zijn dat een dakopbouw met een vergunning gebouwd is, maar naar huidige inzichten niet bijdraagt aan het straatbeeld. Zo'n dakopbouw hoeft natuurlijk niet te worden afgebroken. Dit artikel maakt dat duidelijk. Maar het is ook niet de bedoeling dat de dakopbouw zo veranderd wordt, dat de afwijking van de regels nog groter is. Voor dakterrassen geldt hetzelfde.

2.4 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels)

2.4.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening staat dat de gemeente waar nodig regels moet stellen over "het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken". Daarmee bedoelt de wetgever dat de gemeente duidelijk moet maken wat je op een plek mag doen of bouwen en als er iets gebouwd is, waarvoor je het gebouw mag gebruiken. De Omgevingswet heeft de term 'gebruik' vervangen door 'activiteit'. Dit bestemmingsplan gebruikt de nieuwe term. Het bouwen is al in hoofdstuk 3 van de regels geregeld. Andere activiteiten staan in de hoofdstukken 4 en 5. De regels in hoofdstuk 5 gaan alleen over het gebruiken van de bodem en de ondergrond. De andere regels over activiteiten staan in dit hoofdstuk.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een dergelijk gebruiksverbod hoeft daarom niet meer in de regels te worden opgenomen.

2.4.2 Activiteiten die niet zijn toegestaan (artikel 20)

Artikel 20 verbiedt een aantal activiteiten.

Lid 20.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies
In paragraaf 2.2.1 is uitgelegd hoe het bestemmingsplan duidelijk maakt welke activiteiten passen bij de functie. In dit lid staat dat activiteiten die niet passen bij een functie die is toegewezen aan een locatie niet zijn toegestaan op die locatie. Als er op één locatie twee of meer functies gelden, dan moet een activiteit bij al die functies passen. Op een locatie met de functie Groen en de functie Leiding - Gas, mag géén eik geplant worden. Die activiteit past prima bij de functie Groen, maar levert gevaar op voor de gasleiding en is dus verboden.

Lid 20.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen
In bestemmingsplannen zijn altijd regels opgenomen, meestal onder het kopje "strijdig gebruik", die voor alle functies (bestemmingen) gelden. Deze regels maken duidelijk welke activiteiten in ieder geval niet mogen, ook al lijkt de activiteit binnen het doel van een functie te passen. De activiteiten die lid 20.2 noemt, zijn niet toegestaan, behalve als een regel uit hoofdstuk 2 expliciet aangeeft dat dat gebruik wel mag.
Spullen opslaan in de voortuin leidt bijvoorbeeld tot een rommelig straatbeeld. Daarom is dat onwenselijk en verboden. En seksinrichtingen mogen bijvoorbeeld alleen gevestigd worden met een vergunning op basis van de APV in een gebouw dat de functie (bestemming) 'seksinrichting' heeft. Utrecht heeft geen algeheel verbod op prostitutie of seksinrichtingen. De gemeenteraad heeft prostitutiebeleid vastgesteld waarin aan het aantal seksinrichtingen een maximum is gesteld. Dat maximum aantal prostitutiebedrijven is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening. Het Utrechtse prostitutiebeleid voorziet niet in uitbreiding van de mogelijkheden voor prostitutie. Raamprostitutie wordt geconcentreerd op de daarvoor aangewezen locatie aan het Zandpad. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel en het beleid om prostitutie zoveel mogelijk te concentreren op één plek, zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algemeen verbod, maar wel een verbod op nieuwe vestigingen van seksinrichtingen. Prostitutie is ook niet toegestaan als bedrijf-aan-huis.

Bij toepassing van de regels onder j en k staat de activiteit 'opslaan' centraal. Het opslaan van meer dan 10.000 kilogram consumentenvuurwerk is een veiligheidsrisico en daarom verboden. Een auto die bij een garagebedrijf staat geparkeerd om te worden gerepareerd valt niet onder deze regel, omdat er geen sprake is van opslag.

De regel onder l maakt een uitzondering voor het gewone tuinafval. Met 'tijdelijk' wordt de periode bedoeld die een bewoner redelijkerwijs nodig heeft om het tuinafval af te voeren of op te laten halen.

2.4.3 Algemene regels over de activiteiten in de woning, nieuwe woonruimtes (artikel 21)

2.4.3.1 Inleiding

De functie (bestemming) wonen komt in veel bestemmingsplannen voor. Wonen kan het hoofddoel zijn, zoals bij de functie Wonen, maar ook een doel dat onder een bredere functie valt, bijvoorbeeld onder Gemengd of Woongebied. De regels in de verschillende bestemmingsplannen over de functie komen vaak op hetzelfde neer, maar er zijn ook verschillen, bijvoorbeeld in de definitie van wonen. Dat is beleidsmatig niet handig en voor de handhaving lastig uitvoerbaar. De algemene regels van dit bestemmingsplan zorgen voor één uniforme regeling voor het wonen die, ongeacht de regeling in een bestemmingsplan, op eenzelfde wijze het gemeentelijke woonbeleid uitvoert.

De Omgevingswet maakt onderscheid tussen functies en activiteiten. Het omgevingsplan, dat straks in de plaats komt van dit bestemmingsplan, moet functies toewijzen aan locaties. De functie geeft het doel van een locatie aan. Het omgevingsplan regelt vervolgens welke activiteiten zijn toegestaan. Als hoofdregel van het omgevingsplan geldt dat een activiteit moet passen bij het doel van een functie.

Dit bestemmingsplan anticipeert op de opzet en werking van het omgevingsplan. Dat blijkt uit de inhoud van dit artikel dat regelt welke activiteiten in een woning zijn toegestaan, in plaats van het "gebruik" te regelen, wat tot nu toe de gewoonte was.

Let op: de regels van artikel 21 *gaan niet over het bouwen!*
Voor de duidelijkheid: de regels in dit artikel gaan niet over het *bouwen of verbouwen* van woningen. In oudere bestemmingsplan staan de meeste bouwregels in hoofdstuk 2 van de regels van het bestemmingsplan, onder de diverse functies (bestemmingen). Daarnaast gelden de algemene bouwregels. In nieuwe bestemmingsplannen die een aanduiding ''overige zone - bouwen" hebben, staan de bouwregels zoveel mogelijk in hoofdstuk 3 van de regels en alleen in bijzondere gevallen deels in hoofdstuk 2.

2.4.3.2 Relatie met de huisvestingsverordening

In artikel 21 wordt onderscheid gemaakt tussen twee manieren van wonen: het wonen in een woning en het wonen in een woonruimte die niet alle voorzieningen van een woning heeft, zoals een toilet, een doucheruimte of een keuken. De voorzieningen worden in het laatste geval gedeeld met andere bewoners. Deze woonvorm wordt in dit bestemmingsplan 'het bewonen van onzelfstandige woonruimte' genoemd. Daarmee sluit het bestemmingsplan aan op de termen van het woonbeleid.

De reden om onderscheid te maken tussen de twee manieren van wonen is dat woningen een ander effect op de leefomgeving hebben dan onzelfstandige woonruimtes. In de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten, een onderdeel van de omgevingsvisie, wordt dit nader uitgelegd. De regels in dit artikel zijn gebaseerd op die beleidsnotitie.

Vooralsnog bieden twee wetten bescherming tegen ongewenste effecten van woningsplitsing en van het omzetten van woningen: de Wet ruimtelijke ordening die opgaat in de Omgevingswet en de Huisvestingswet. De Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet zien vooral op de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, terwijl de Huisvestingswet een goede woningvoorraad voorop stelt. Vanuit deze verschillende gezichtspunten heeft de gemeente regels gesteld in zowel de huisvestingsverordening als het bestemmingsplan. Helaas leidt dat in een aantal gevallen tot een dubbele vergunningplicht.

De gemeente onderzoekt of het mogelijk is om de dubbele vergunning te schrappen. Daarvoor is een aanpassing van de huisvestingsverordening nodig. In de loop van 2019 zal duidelijk worden of de gemeenteraad een dergelijke aanpassing wenselijk vindt.
De minister heeft aangekondigd om de werking van de Huisvestingswet zo te willen verruimen dat gemeenten woningonttrekking in de vorm van bed-and-beakfast of vakantieverhuur (zoals via Airbnb) kunnen reguleren in de gemeentelijke huisvestingsverordening.

De regeling in dit bestemmingsplan sluit aan bij de standaardregeling in andere bestemmingsplannen (bed-and-breakfast, bedrijf-aan-huis) en bij de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik (woningvorming en omzetting). De eventuele aanpassing van de huisvestingsverordening en de Huisvestingswet zijn dus nog niet doorgevoerd.

2.4.3.3 Uniformering van de regels over het wonen

De gemeente bereidt een uitbreiding van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik voor. Lid 21.1 wordt daarin opgenomen en zorgt voor de uniformering van regels van de alle bestemmingsplannen die nu in de gemeente gelden. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld volgens de nieuwste standaard. De regel in lid 21.1 verandert daarom niets aan de interpretatie van de regels van dit bestemmingsplan. De regel is hier opgenomen om te zorgen dat de algemene regels van dit bestemmingsplan gelijkluidend zijn met de regeling die in voorbereiding is.

Lid 21.1 Uniforme toepassing van regels over wonen

Op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, heeft de gemeente Utrecht juridisch gezien één bestemmingsplan (zie: paragraaf 1.4.1.2). Dat bestemmingsplan bestaat, net zoals straks het eerste, "tijdelijke", omgevingsplan, uit alle bestemmingsplannen die de gemeenteraad heeft vastgesteld. Die bestemmingsplannen zijn opgesteld op basis van standaardregels. Toch zitten er verschillen tussen bestemmingsplannen, bijvoorbeeld omdat de standaard regelmatig verbeterd is en omdat het doel van het plan soms om een speciale benadering vroeg. In sommige bestemmingsplannen is uit de bestemmingsomschrijving niet eenduidig op te maken of het doel wonen alleen woningen toestaat of ook onzelfstandige woonruimte of bijzondere woonvormen. Daardoor kan de indruk ontstaan dat de functie (bestemming) ook onzelfstandige woonruimte toelaat of zelfs een omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. De regels van lid 21.1 zorgen voor een uniforme uitvoering van de bestemmingsplannen, zodra dit artikel is opgenomen in het bestemmingsplan Chw Algemene regels over bouwen en gebruik.
De regel onder 1 komt hierop neer: hoe een bestemmingsplan de functie (bestemming) wonen ook omschrijft, het doel van de woonfunctie is het bouwen, in stand laten of gebruiken van een woning. Dat blijkt uit de regel die alleen de activiteit "wonen in een woning" toestaat. De regel onder 1 vervangt dus als het ware de doeleindenomschrijving of bestemmingsomschrijving van het bestemmingsplan. De zinsnede "op grond van de toegewezen functie" is toegevoegd om te voorkomen dat ook vergunningen die de activiteit wonen toestaan onder deze regel vallen. De zinsnede "voor zover het die activiteit [namelijk het wonen] betreft" is nodig voor gemengde bestemmingen. Als een bestemming wonen en maatschappelijk toestaat, dan zou zonder die zinsnede de maatschappelijke functie onbedoeld weggepoetst worden.
Een doeleindenbeschrijving of bestemmingsomschrijving die de functie wonen aan een locatie toekent, kan daarbij nuanceringen aanbrengen. Uit de beschrijving kan bijvoorbeeld blijken dat een functie (bestemming) bedoeld is voor het bouwen van zorgwoningen. Een strikte toepassing van de regel in lid 21.1, onder 1, zou een dergelijke nuancering ongedaan maken en dat is natuurlijk niet de bedoeling. De regel onder 2 maakt daarom een uitzondering op de regel onder 1 voor gevallen waarin de bestemming expliciet verwijst naar een bijzondere vorm van wonen of, anders gezegd, naar de aard van een woning, zoals studentenwoning. Daarbij maakt die regel onder 2 onderscheid tussen a. de situatie dat de functie (bestemming) uitsluitend die bijzondere vorm van wonen wil toestaan en b. de situatie dat de functie (bestemming) wonen toestaat en daarnaast ook nog de bijzondere vorm.
Het doel van de functie (bestemming) kan ook informatie over het type of over het aantal woningen bevatten, zoals het doel: "wonen, 48 gestapelde woningen". De regel onder 3 regelt daarom dat de regels over het type (gestapeld, vrijstaand, eengezinswoning) en de aantallen blijven gelden, ongeacht de uitkomst van de toepassing van regel 1.

Voorbeeld om bovenstaande te verduidelijken

In het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier staan in artikel 7 Wonen onder meer de volgende doeleinden genoemd:
"a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, waarbij het aantal zelfstandige woningen ten hoogste 431 bedraagt;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - 1', 'specifieke vorm van wonen - 2', en 'specifieke vorm van wonen - 3', zijn de volgende functies uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning [etc.]"
Op grond van de regel van lid 21.1, onder 1, moet de regel die hierboven onder a staat gelezen worden als: "[wonen in] woningen". De doeleinden onder b vallen onder onderdeel 2, onder b, van lid 21.1. Die regel bepaalt dat de bijzondere vormen ook zijn toegestaan als de functie die bijzondere vorm toestaat. Dat is hier het geval.
Op grond van lid 21.1, onder 3, blijft de regel van bestemmingsplan Kruisvaartkwartier dat er maximaal 431 zelfstandige woningen mogen worden gebouwd ook van kracht. In feite wordt het hierboven genoemde doel onder a dus als volgt "vertaald" door lid 21.1: a. maximaal 431 woningen. En de doeleneinden onder b blijven ongewijzigd gelden.
De vertaalde regel komt in de plaats van de oorspronkelijke regel.
De algemene regels van dit bestemmingsplan staan bed-and-breakfast en bedrijf-aan-huis toe in alle woningen: zie hieronder in de paragrafen 2.4.3.6 en 2.4.3.7.

2.4.3.4 Algemene regels over wonen

De kern van artikel 21 staat in lid 21.2. De regel is een logisch vervolg op de regel onder 21.1: als wonen in de functie (bestemming) past, bedoelen we dat er een woning mag zijn. Onder een woning verstaan complex van ruimte voor het wonen en wel door één huishouden per woning (lid 21.2). Die regel volgt ook uit de definitie van een woning (zie bijlage 1).
Een woning heeft woonruimtes en ook voorzieningen, zoals een keuken, toilet en een doucheruimte, die een normaal huishouden nodig heeft. De voorzieningen zijn alleen voor het huishouden van de woning bedoeld en dus niet voor andere huishoudens. Als de voorzieningen worden gedeeld, zoals in een studentencomplex, dan heet dat in dit bestemmingsplan 'wonen in onzelfstandige woonruimte'. Als iemand op zolder een keuken en een toilet bouwt, is er al gauw sprake van woningsplitsing. De zolder is dan door het toevoegen van de noodzakelijke voorzieningen een zelfstandige woning geworden. Woningsplitsing is niet altijd mogelijk en alleen toegestaan, als de eigenaar van de te splitsen woning een vergunning heeft gekregen om te mogen splitsen (zie "woningvorming" in lid 21.3 van de regels en de toelichting daarop hieronder in paragraaf 2.4.3.5).
De regel van lid 21.2, onder 3, verruimt het normale begrip huishouden met twee bijzondere situaties die voor de toepassing van de regels als één huishouden worden gezien. De eerste is de situatie dat de hoofdbewoner twee kamers aan studenten verhuurt, de zogenoemde 'hospitaregeling'. Zonder de regel onder 3 zou in die situatie op grond van lid 21.3 een vergunning nodig zijn voor het bewonen van onzelfstandige woonruimtes (de studentenkamers). Met de regel onder 2 worden de studentenkamers aangemerkt als een deel van het huishouden en daarmee blijft lid 21.3 buiten toepassing. Ook mantelzorg valt onder deze regeling, waardoor het maken van een mantelzorgwoning in een bijgebouw niet als het maken van een extra woning wordt gezien.

Hospitaregeling nader toegelicht
De regel in lid 21.2, onder 3a, volgt uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Daarin wordt de regel als volgt toegelicht: ”Van de hospitaregeling zoals die voorheen gold, wordt vaak misbruik gemaakt. Dit kan niet veranderd worden door het intensiveren van toezicht en handhaving. Ook heeft de regeling een aantal ongewenste neveneffecten. Zo kunnen met de regeling gemakkelijk arbeidsmigranten en prostituees in de anonimiteit worden gehuisvest. De regeling is daarom aangescherpt, zodat alleen nog de echte (ouderwetse) hospitasituatie uitgezonderd wordt van de vergunningplicht. De nieuwe regeling houdt in dat de eigenaar in de woning woont en kamers verhuurt aan maximaal 2 personen. In zo'n situatie is er strikt genomen geen sprake van omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Er is eerder sprake van inwoning: huurders bewonen woonruimte die door de eigenaar van de woning in gebruik is voor zijn of haar huishouden. Er bestaan één of meerdere huurcontracten van de eigenaar met de huurders. Daardoor is het niet langer mogelijk dat er huurcontracten tussen een hoofdhuurder en onderhuurders gelden. De eigenaar-bewoner moet voor minimaal 10% eigenaar van de woning zijn.”
Met de vergunningplicht wordt de omzettingsvergunning van de huisvestingsverordening bedoeld. Iemand die kamers verhuurt op een manier die in strijd is met de regel onder 3a en die daarvoor geen vergunning heeft, kan handhaving verwachten op grond van die verordening, maar ook op grond van dit bestemmingsplan.

De activiteit wonen
De regels in lid 21.2, onder 1 en 4, maken, wellicht ten overvloede, duidelijk dat de *activiteit* wonen alleen toegestaan is op locaties waaraan de *functie* wonen of de functie bedrijfswoning (zie de volgende alinea) is toegekend.

Bedrijfswoningen
De regels van artikel 21 zijn alleen van toepassing op bedrijfswoningen, waar dat expliciet is aangegeven. In de bedrijfswoning mag één huishouden wonen en mogen ook de activiteiten bedrijf-aan-huis en bed-and-breakfast plaatsvinden, maar de andere activiteiten die in dit artikel worden geregeld zijn niet toegestaan in bedrijfswoningen. Dus: geen splitsing en geen onzelfstandige bewoning.

Wonen in bestaande onzelfstandige woonruimtes
Uit de regels in lid 21.1 en in lid 21.2, onder 2 en 3, volgt dat wonen in onzelfstandige woonruimtes niet is toegestaan op locaties met de functie wonen. Dat is niet terecht in de gevallen waarin die onzelfstandige woonruimtes legaal bewoond worden. Lid 21.2 regelt daarom onder 5 dat die gevallen toegestaan zijn.
De regel onder 5b laat open hoe de gemeente toestemming heeft verleend. Het kan een vergunning op grond van de huisvestingsverordening zijn, een vergunning op grond van een wet die inmiddels is ingetrokken of een omgevingsvergunning. Het gaat erom dat uit de vergunning blijkt dat de gemeente in de onzelfstandige bewoning toegestemd heeft. Een brief van de belastingdienst is bijvoorbeeld niet toereikend, ook niet als de eigenaar daarin wordt opgeroepen zijn huurinkomsten aan te geven. Uit zo'n brief blijkt immers niet dat de gemeente akkoord is met de onzelfstandige woonruimte op dat adres, nog afgezien van het feit dat de belastingdienst niet bevoegd is daar een besluit over te nemen.

De regel onder 5c ligt in het verlengde van de regel onder 1. In de jaren '90 van de vorige eeuw hebben burgemeester en wethouders gedoogverklaringen afgegeven. Die zijn, als de onzelfstandige bewoning sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden, nog geldig. Dat geldt natuurlijk niet voor een gedoogverklaring waarin een einddatum is opgenomen.
Omdat omzetting woningen aan de markt onttrekt heeft de minister al op 1 mei 1975 een aanwijzing gegeven op grond van het toen geldende artikel 56 van de Woningwet. Gevolg van die aanwijzing was dat er een vergunning nodig was voor de omzetting. Dat artikel 56 was overigens in de Woningwet opgenomen om splitsingen door speculanten tegen te gaan. Voor 1 mei 1975 was het omzetten van woningen nog niet verboden. De regel onder 5d erkent dat een omzetting van voor die tijd legaal is, ook zonder vergunning, tenzij de woonruimten tussentijds weer als woning gebruikt zijn.
De regels onder 5c en 5d gelden alleen als voldaan wordt aan de voorwaarde dat de omvang van het gebruik van de woning voor onzelfstandige woonruimte niet is vergroot.

2.4.3.5 Woningvorming (splitsing) en omzetting

Lid 21.3 Woningvorming en omzetting
Dit lid gaat over het realiseren van een nieuwe woning in een bestaande woning (woningvorming, splitsing) en over het omzetten van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Het gaat dus niet over het bouwen van een woning of van onzelfstandige woonruimte.

De regels in lid 21.3 zijn een ongewijzigde voortzetting van de geldende regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik. Die regeling volgt uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten, die inmiddels is opgevolgd door de beleidsregels "Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten)". Voor een inhoudelijke toelichting: zie de omgevingsvisie van Utrecht.
Het voorbeeld in paragraaf 2.4.3.4 laat zien dat ook lichte veranderingen van een woning, bijvoorbeeld het plaatsen van een keuken of een extra toilet, gezien moeten worden als het splitsen van een woning. Dat is het geval als die verandering de zelfstandige bewoning deel van een huis mogelijk maakt, terwijl het andere deel nog steeds zelfstandig bewoond kan worden. Of het nieuwe deel ook daadwerkelijk als zelfstandige woning functioneert is niet van belang bij de beoordeling of er sprake is van het splitsen van de woning.
Voor het splitsen van een woning is een vergunning nodig, zodat de gemeente kan toetsen of de leefkwaliteit gewaarborgd blijft. Een extra woning kan namelijk effect hebben op bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen of het gebruik van parkeerplaatsen.

In onderdeel 2 staat een verbod op het creëren of in stand houden van een woning in een aan-, uit of bijgebouw. Uit de regels over het wonen kan afgeleid worden dat dat niet mag. Met deze regel kan daar geen twijfel meer over bestaan. Dat vergroot de kans op de succesvolle handhaving. De regel houdt uiteraard geen verbod in om een uitbouw te gebruiken als woonruimte van een woning.

In een studentenstad als Utrecht is er een grote behoefte aan onzelfstandige woonruimte. De gemeente spant zich in om daarin te voorzien, maar wel voor zover de leefbaarheid niet te veel in het gedrang komt. Een woning die omgezet wordt naar een gebouw met onzelfstandige woonruimtes verandert de leefomgeving, omdat er meer volwassen bewoners komen die daar doorgaans voor hooguit enkele jaren blijven wonen. Tijdelijke bewoners leveren een andere bijdrage aan de sociale cohesie van een buurt dan een huishouden dat langdurig in een woning woont. Om te kunnen toetsen of leefbaarheid van een straat of buurt niet te veel wordt aangetast mag het omzetten alleen met een omgevingsvergunning, waarbij de beleidsregels "Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten)" worden toegepast (zie hierboven).

2.4.3.6 Bedrijf-aan-huis

Lid 21.4 Bedrijf-aan-huis
Een belangrijk onderdeel van de functie (bestemming) Wonen is de regeling van het aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, in dit bestemmingsplan bedrijf-aan-huis genoemd, als ondergeschikte activiteit bij het wonen.

In een woonomgeving staat het wonen voorop en moet het bedrijf-aan-huis qua hinder daarbij passen. Daarom zijn in lid 21.4, onder 1, acht voorwaarden opgenomen. Een bedrijf-aan-huis is een bedrijf dat als onderneming is ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel. Bij een bedrijf-aan-huis moet in eerste instantie gedacht worden aan de zogenoemde vrije beroepen, zoals advocaat, belastingconsulent, bouwkundig architect, tolk-vertaler of een beroep in de geneeskunde, verzorging of gezondheid. Maar ook een beroep of bedrijf dat bedrijfsmatig diensten verleent of ambachtelijke bedrijvigheid verricht waarbij de werkzaamheden uit handwerk bestaan, zoals bloemschikken, decorateur, fietsenreparateur, fotograaf, glazenwasser, hoedenmaker, hondentrimmer, instrumentenmaker, kaarsenmaker, kapper of schoonheidsspecialist is mogelijk. En daarnaast zijn lichte bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegestaan. Het voorgaande is in de regels beschreven onder 1, onderdeel g. In alle

gevallen geldt dat het bedrijf moet voldoen aan alle regels, ook die van andere wetten. Op de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving staat bijvoorbeeld een timmerfabriek van maximaal 200m^2. Op grond van de regels mag zo'n fabriek maximaal 60m^2 groot zijn en het is maar de vraag of timmerwerk in elk huis mogelijk is gezien de kans op overlast bij de buren.

Bij de beoordeling of een bedrijf-aan-huis past in de woonomgeving, de voorwaarde die onder 1a genoemd wordt, de gemeente in ieder geval kijken of het bedrijf niet meer verkeer of parkeerdruk veroorzaakt dan een woning. Daarnaast zal de gemeente het beleid over de leefomgeving dat in de omgevingsvisie staat toepassen, zoals het geluidsbeleid.

De andere voorwaarden voor een bedrijf-aan-huis zijn:

- in het bedrijf aan huis gebruikt in totaal maximaal 60 m^2, wat helemaal in de woning mag, zolang er niet meer dan een derde van de woning voor het bedrijf-aan-huis gebruikt wordt of, als een bijbehorend bouwwerk groter is dan 100m^2, helemaal in het bijbehorend bouwwerk (voorwaarden b tot en met e);
- een bedrijf waarvoor een milieuvergunning nodig is, is niet toegestaan (voorwaarde h), omdat dergelijke bedrijven niet in de woonomgeving passen;
- een horecagelegenheid, met inbegrip van een hotel, of een seksinrichting zijn in ieder geval niet als bedrijf-aan-huis toegestaan.

Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een bedrijf-aan-huis om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met het wonen en dus door één van de bewoners van de woning. Afgezien van die voorwaarden moet degene die een bedrijf-aan-huis heeft zich als een goede buur gedragen. De regels daarvoor staan in artikel 37 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek: De eigenaar van een erf mag niet […] onrechtmatig […] aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun." En ook regels van het Bouwbesluit, bijvoorbeeld over opslag van gevaarlijke stoffen, moeten nageleefd worden.

Op grond van de regel in lid 21.4, onder 2, kunnen burgemeester en wethouders met een vergunning ook een bedrijf-aan-huis toegestaan dat qua hinder vergelijkbaar is met een bedrijf dat voldoet aan de regel onder 1g.

Parkeren bij een woning met een bedrijf-aan-huis is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Bijlage parkeernormering bij de Nota stallen parkeren. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

2.4.3.7 Logies, bed-and-breakfast, vakantieverhuur

Lid 21.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur
De regeling voor bed-and-breakfast die in Utrecht wordt gehanteerd, staat een bed-and-breakfast toe in woningen als deze wordt gedreven door de hoofdbewoner of een volwassene uit het huishouden van de hoofdbewoner, en de woning voor minimaal 50% in gebruik blijft als woning. Parkeren bij een woning met een bed-and-breakfast is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Bijlage parkeernormering bij de Nota stallen parkeren. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

De gemeente heeft in het verleden toegestaan dat een bed-and-breakfast in een bijgebouw werd aangeboden. In de praktijk blijkt dat de regeling lastig handhaafbaar is. Een belangrijk kenmerk van een bed-and-breakfast is dat de bewoner gastheer of gastvrouw is. Dat kenmerk komt niet tot zijn recht als de bed-and-breakfast in een bijgebouw is ondergebracht. Daarnaast kan de mogelijkheid van een bed-and-breakfast leiden tot de onbedoelde mogelijkheid om twee bed-and-breakfasts te exploiteren: een in en een buiten de woning. De mogelijkheid is daarom geschrapt. Een bestaande, legale bed-and-breakfast in een bijgebouw valt daarmee onder het algemene overgangsrecht. Een bewoner die toch een bed-and-breakfast in een bijgebouw wil kan een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aanvragen ten behoeve van een bed-and-breakfast in een bijgebouw (zie voor het afwijken: paragraaf 1.4.5).

Particuliere vakantieverhuur, bijvoorbeeld via Airbnb, is toegestaan zolang de woonfunctie in hoofdzaak behouden blijft. Om daarop toe te zien hebben burgemeester en wethouders beleidsregels vastgesteld. Een verhuurder die zich niet houdt aan de beleidsregels, verricht een activiteit die in strijd is met toegewezen functie (bestemming) en loopt het risico op handhaving door de gemeente.

Andere vormen van logies zijn in de woning niet toegestaan.

De minister overweegt om de onderwerpen van dit lid in 2019 in de Huisvestingswet onder te brengen. Als dat gebeurt, zullen de regels van dit lid wellicht worden overgeheveld naar de huisvestingsverordening.

2.4.4 Horeca als onderdeel van een andere activiteit (artikel 22 en 23)

In artikel 22 en 23 is het gemeentelijke horecabeleid uit de nota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (5Mb) verwoord dat gaat over ondergeschikte horeca-activiteiten. Dat zijn horeca-activiteiten die passen bij een functie die in de eerste plaats voor een andere activiteit bedoeld is. Er is dus geen zelfstandige horeca-vestiging. Additionele horeca is een logisch onderdeel van de belangrijkste activiteit van een functie, zoals een bedrijfskantine in een kantoor of koffiecorner in een museum. Ondersteunende horeca in een winkel is een activiteit die plaatsvindt om de hoofdactiviteit, verkoop, te versterken.

Artikel 22 Additionele horeca
Additionele horeca is alleen toegestaan, als het voldoet aan een aantal voorwaarden. De eerste voorwaarde in artikel 22 bevat een limitatieve lijst van activiteiten die zich bij uitstek lenen voor de additionele horeca-activiteit. Daarmee wordt de regeling duidelijker en beter toepasbaar. Voor additionele horeca bij de genoemde activiteiten is geen vergunning nodig, omdat additionele horeca wordt gezien als een ondergeschikt onderdeel van die activiteit. Ondergeschikt betekent dat de horeca-activiteit ook in zijn uitstraling een deel is van de hoofdactiviteit, wat bijvoorbeeld blijkt uit de ruimte die ervoor beschikbaar is. Een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte moet gezien worden als maximum.

Het Ontwikkelingskader laat de mogelijkheid open dat er andere dan de in de regels genoemde activiteiten zijn die gecombineerd mogen worden met additionele horeca. Zo'n andere activiteit zal als gevolg van deze regeling een vergunning moeten aanvragen voor additionele horeca, zodat de gemeente kan toetsen of de andere activiteit zich leent voor additionele horeca en belanghebbenden de gelegenheid krijgen om bezwaar te maken.

Onder de hoofdactiviteit "bedrijfsactiviteiten in bedrijven", genoemd onder 1, vallen alle bedrijfsmatig verrichte activiteiten, dus ook het werk van een verkoper in een warenhuis. In een warenhuis is additionele horeca dus toegestaan, als het een kantine voor het personeel is. Als de kantine ook het winkelende publiek bedient, dan gelden de regels voor ondersteunende horeca.

Het percentage van 30% dat onder 2 genoemd wordt is overgenomen uit het Ontwikkelingskader. De regel is volgens het Ontwikkelingskader alleen van toepassing op 'kleinschalige' functies. In de regel onder 2 is 'kleinschalig' vertaald in maximaal 1200m^2. Boven de grens van 1200m^2 geldt een percentage van 25%, zonder maximum oppervlak. De jarenlange praktijk heeft uitgewezen dat zich geen problemen voordoen bij functies die niet kleinschalig zijn. De algemene regel dat additionele horeca ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie geeft voor functies met een grotere omvang voldoende sturing.

Uit de regels volgt dat de ruimte voor de horeca-activiteit niet los van de hoofdfunctie gebruikt kan worden. De ruimte waar de horeca-activiteit plaats vindt, mag dus niet verhuurd worden of anderszins in gebruik worden gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen.

Artikel 23 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca
In dit artikel zijn regels opgenomen voor de mengvormen 'winkel met ondergeschikte horeca' en 'horeca met ondergeschikte verkoop' en ook voor de gevelbankjes die bij een onderneming met zo'n mengvorm geplaatst mogen worden. De Drank- en horecawet is uiteraard ook van toepassing op zo'n mengvorm. Een horecagelegenheid met een verkoopruimte of een winkel met een horecadeel mag op grond van die wet geen alcohol schenken.
Ondersteunende horeca is horeca die hoort bij de functie van een gebouw en ondergeschikt is aan die functie. Dat moet blijken uit de aard van de functie en uit de omvang van de ondersteunende horeca. In de winkelbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca.

De regeling in lid 23.1 van dit artikel volgt het horecabeleid (zie de inleiding van deze paragraaf). Anders dan bij de regels over additionele horeca is hier het kader uit het horecabeleid vrijwel ongewijzigd overgenomen. Alleen de omvang van het horecadeel, beschreven onder 4, 5 en 6, is zo genoteerd dat de maximaal toegestane omvang van het horecadeel niet verspringt, als het percentage waarmee gerekend moet worden verandert.
De regel over de zichtbaarheid van het horecadeel combineert twee elementen uit het horecabeleid: het horecadeel van de winkel zelf is niet zichtbaar, maar er is ook geen bord op de gevel, waaruit blijkt dat er een horecadeel is. Uit de regel dat de ondersteunende horeca alleen via de ingang van de winkel bereikbaar is volgt dat ook het horecagedeelte van de winkel zich moet houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Ondersteunende verkoop is verkoop in een deel van een horecagelegenheid. De regels hiervoor zijn opgenomen in lid 23.2. De regels zijn vergelijkbaar met de regels voor ondersteunende horeca. Ze volgen ook uit het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. Het Ontwikkelingskader wil beide mengvormen van horeca en winkel een gelijk speelveld geven. Wat ook blijkt uit de regeling voor

gevelbankjes.

Gevelbankjes
Het Ontwikkelingskader geeft ook aan onder welke voorwaarden gevelbankjes zijn toegestaan. Een van die voorwaarden is dat het gaat om mengvormen die hiervoor zijn besproken, dus een winkel met ondergeschikte horeca of andersom. Gevelbankjes zijn bedoeld voor klanten die het drankje of hapje dat ze binnen gekocht hebben buiten willen opeten. Uit de regel in lid 23.3 onder 2 volgt dat het niet de bedoeling is dat een gevelbankje gebruikt wordt als een terras waar bediend wordt. Dat zou, zeker bij ondersteunende horeca in de winkel, afbreuk doen aan bijvoorbeeld de regel dat het horecadeel niet zichtbaar mag zijn. Als er wel bediend wordt, valt een gevelbank onder de werking van het terrassenreglement en moet de ondernemer beschikken over een vergunning op grond van de horecaverordening.
De regel onder 4 biedt aan de ondernemer de mogelijkheid om meer dan één gevelbank te plaatsen, zo lang de totale breedte maar aan de regel voldoet.

Op grond van de horecawetgeving mag een winkel met ondersteunende horeca geen alcohol schenken. Dat geldt ook voor een horecagelegenheid met een winkeldeel.

2.4.5 Functietoedeling bij kruisende functies (artikel 24)

De regels in *artikel 24* voorkomen dat bij kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten een dubbele functie wordt aangewezen of in de regels bij de functies waarin kruisingen en dergelijke voorkomen steeds wordt vermeld dat activiteiten van een gekruiste functie op een kruising ook passend zijn. De werking van de regel spreekt voor zich: onder een spoorviaduct met de functie Verkeer – railverkeer mag je fietsen of rijden als het spoor de functie Verkeer kruist.
De regel geldt alleen bij kruisingen en alleen in gevallen dat de functie die gekruist wordt aan weerszijden van de kruising hetzelfde is.

2.5 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels)

In hoofdstuk 5 worden regels gesteld aan activiteiten die de bodem en de ondergrond kunnen verstoren. Het artikel wordt in de aanloop van de Omgevingswet stap voor stap opgebouwd. De eerste stap is het onderbrengen van de bescherming voor leidingen en voor archeologische resten in het bestemmingsplan. Later kunnen bijvoorbeeld regels worden toegevoegd die nodig zijn voor de bescherming van het grondwater of regels die nodig zijn om koude-warmteopslag in de bodem ordelijk te laten verlopen.

In de regels van het bestemmingsplan staat voor welk grondwerk een vergunning nodig is. Die vergunning werd vroeger 'aanlegvergunning' genoemd. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan zo'n vergunning verleend worden. De wettelijke grondslag voor de vergunning is te vinden in artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 25 Vergunning in verband met de bescherming van een functie
De bescherming van leidingen en waterkeringen worden in bestemmingsplannen meestal geregeld in de zogenoemde 'dubbelbestemmingen'. In zo'n functie (bestemming) staat dan welke vergunningen nodig om te mogen graven of bouwen op de locaties waar de functie geldt.
Om het aantal regels te beperken en om te voorkomen dat voor de ene leiding andere regels gelden dan voor de andere, zijn in dit bestemmingsplan de regels die voor meer dan een functie gelden in een hoofdstuk met algemene regels opgenomen.
Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van een vergunningaanvraag of de te beschermen functie schade kan oplopen en of er gevaar kan ontstaan. Voordat dat ze een besluit nemen, vragen burgemeester en wethouders advies aan de beheerder.

Het bouwen op een leiding of waterkering is alleen toegestaan, als de bouwer een vergunning op grond van het tweede lid heeft die in werking is getreden. Dit volgt uit artikel 17, lid 17.6.

Artikel 26 Bescherming van archeologische waarden
Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt de Verordening op de archeologische monumentenzorg deel uit het van het tijdelijke omgevingsplan dat op grond van de wet ontstaat. Voor de zichtbaarheid van de regels over de archeologie in dat tijdelijke omgevingsplan is het beter om ze alvast in het bestemmingsplan op te nemen. De verplaatsing van de regels heeft als gevolg dat de legesverordening moet worden aangepast, om nog leges te kunnen heffen voor de archeologievergunning. De betreffende aanpassing kan pas per 1 januari 2021 gedaan worden, wat ook de datum is waarop de Omgevingswet naar verwachting in werking treedt. De regels in dit artikel treden daarom ook pas op die datum in werking.

De regels van die de archeologische resten beschermen vloeien voort uit de verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag van Valletta. In dat verdrag is afgesproken dat de landen die meedoen

zorgen voor behoud van de archeologische waarden, het liefst door archeologische resten in de bodem te laten zitten.

De gemeente heeft ter uitvoering van het Verdrag van Valletta beleid opgesteld met een kaart waarop de kans op het vinden van archeologische resten is aangegeven. Deze archeologische waardenkaart is de basis voor de regeling in de Verordening op de archeologische monumentenzorg die op termijn door de regels van dit bestemmingsplan vervangen zal worden.

De waardenkaart en de bijbehorende verordening en toelichting staan in de omgevingsvisie, thema Erfgoed.

De afstanden en graafdiepten die op de waardenkaart zijn aangegeven zijn met behulp van onderstaande tabel verwerkt in de regels en op de verbeelding.

verwachtingswaarde, van laag naar hoog	maximale graafdiepte	maximaal te verstoren oppervlakte
Zone - archeologie 1	< 50 cm	< 1000 m^2
Zone - archeologie 2	< 30 cm	< 1000 m^2
Zone - archeologie 3	< 50 cm	< 100 m^2
Zone - archeologie 4	< 30 cm	< 100 m^2
Zone - archeologie 5	< 50 cm	< 50 m^2
Zone - archeologie 6	< 30 cm	< 50 m^2
Zone - archeologie 7	< 30 cm	geen
Zone - archeologie 8	0	nvt

De zones met de hogere nummers worden het zwaarst beschermd in de regels. Die zones zijn bijvoorbeeld toegekend aan het Domplein of aan locaties waar de Romeinse weg in de bodem zit. Op plekken waar geen zone is aangewezen, is voor grondwerk geen vergunning nodig ter bescherming van de archeologie.

De zones worden aangepast, als uit nader onderzoek blijkt dat er geen of juist meer archeologie op een locatie is. In het geval van belangrijke wijzigingen zal dan ook de archeologische waardenkaart worden aangepast.

In lid 26.1 staat wanneer voor grondwerk geen vergunning nodig is op grond van het bestemmingsplan.

De hierboven weergegeven tabel is verwerkt in de leden 26.2 en 26.3, waarbij aan de hand van de omvang van het grondwerk wordt bepaald of de activiteit een vergunning nodig heeft of niet.

2.6 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 6 van de regels)

Artikel 27 Overgangsrecht

In het Besluit ruimtelijke ordening zijn standaardregels opgenomen die in elk bestemmingsplan moeten worden overgenomen. De standaardregels zijn naar de geest en niet naar de letter overgenomen in dit bestemmingsplan. Volgens de standaardregels van het Besluit ruimtelijke ordening treedt het overgangsrecht in werking op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Dat is echter een onbepaald moment en bovendien kunnen er tussen het moment van de vaststelling en het moment van inwerkingtreding veranderingen optreden in het bestaande gebruik die de gemeenteraad niet heeft kunnen meewegen bij het vaststellingsbesluit. Daarom is in dit plan bepaald dat het overgangsrecht op het moment van de vaststelling in werking treedt.

Als de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, als de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn gebouwd, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Met een beroep op het overgangsrecht kan wel een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag ook worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is al aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Daarom is in de overgangsregeling bepaald dat het gebruik, dat al in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is natuurlijk ook afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik al zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 28 Slotregel
In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven. De naam is een vereenvoudiging van de naam die in de officiële publicatie wordt gebruikt: "Chw bestemmingsplan Voordorp- Voorveldsepolder". Die naam in de publicatie is nodig voor de website ruimtelijkeplannen.nl.

2.7 Bijlagen bij de regels

2.7.1 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Deze lijst wordt toegelicht in bijlage 2 die bij de regels is opgenomen, achter de lijst met bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving.

2.7.2 Lijst van horeca-inrichtingen

De categorie-indeling van horeca-activiteiten is overgenomen uit de beleidsnota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. In die nota zijn de indeling en de achterliggende keuzes toegelicht, zie: het horecabeleid in de Omgevingsvisie.

2.7.3 Dakopbouwen Voordorp

In deze bijlage zijn de criteria opgenomen voor de vergunningverlening door burgemeester en wethouders voor het bouwen van een dakopbouw die voldoet aan wat zonder vergunning is toegestaan.

De bijlage bevat ook een paar voorbeelden van dakopbouwen die zonder en met vergunning zijn toegestaan.

2.7.4 Lijst locaties met omgevingskwaliteiten

Op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 bij de regels, staan de adressen en locaties die extra aandacht verdienen omdat ze cultuurhistorisch, ecologische of voor de beleving van de plek van belang zijn. Dat kunnen beeldbepalende panden zijn, een zichtbare cultuurhistorische structuur, zoals de Voordorpsedijk of park. Op de lijst is bij elke adres en elke locatie aangegeven welke waarde van belang is. Het verbouwen of slopen van gebouwen is op zo'n locatie alleen toegestaan, als de waarden niet worden aangetast. Bij het verlenen van een vergunning om te bouwen in afwijking van de regels van het bestemmingsplan moet ook rekening gehouden worden met deze waarden.

Adressen en locaties die al op een andere manier beschermd worden, staan niet op de lijst. De lijst bevat dus geen rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten, maar ook geen locatie die het bestemmingsplan aanwijst als locatie met de functie Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie. Die functie en de regels die daar bij horen bieden voldoende bescherming.

Hoofdstuk 3 Uitvoerbaarheid

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden aspecten van de leefomgeving besproken die gaan over de uitvoerbaarheid van de regels. Als er onderzoek is gedaan, is het onderzoek zelf als bijlage bij de toelichting opgenomen en staat in de bijbehorende paragraaf welke conclusies er uit het onderzoek wordt getrokken.
Omdat de bestemmingsregeling geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is er alleen globaal onderzoek gedaan.

3.2 Milieueffectrapportage

Dit plan maakt geen activiteiten mogelijk die waarvoor op grond van artikel 2 van het Besluit milieueffectrapportage een milieueffectrapport opgesteld moet worden of waarvoor op grond van hetzelfde artikel beoordeeld moet worden of er een milieueffectrapport nodig is.

3.3 Gezondheid

Er kan op verschillende manieren worden gewerkt aan gezondheid. Door bijvoorbeeld ontmoeting of bewegen mogelijk te maken wordt gezondheid bevorderd. Daarnaast kan er aan gezondheid worden gewerkt door de gezondheid van mensen te beschermen tegen bijvoorbeeld geluidsoverlast.
In het plangebied gaan geen of anders slechts kleine bouwontwikkelingen plaatsvinden, omdat het een actualiseringplan is gericht op het vastleggen van de bestaande situatie. Vanuit een gezondheidsperspectief is het daarom van belang dat omgevingsfactoren niet zorgen voor een verslechtering van de gezondheid van bewoners.
Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot functiemenging. Dit is positief voor de gezondheid van mensen. Voorzieningen dichtbij zorgen voor meer ontmoeting en daarbij draagt dit bij aan meer levendigheid op straat.

3.4 Klimaat en duurzaamheid

Naar verwachting zullen in het plangebied geen of anders slechts kleine bouwontwikkelingen plaatsvinden. Er zijn ook geen andere ontwikkelingen te verwachten. Dit bestemmingsplan stelt het behoud van de al aanwezige gebouwen voorop en bevat verder geen bijzondere regels over duurzaamheid.

Het bestemmingsplan staat het plaatsen van zonnepanelen toe.
Het bestemmingsplan heeft geen regeling die zonnepanelen beschermt tegen het bouwen van bijvoorbeeld dakopbouwen die panelen in de schaduw zetten. Dat zou namelijk betekenen dat iemand met het plaatsen van panelen zijn buren de mogelijkheid tot het vergroten van hun woning zou kunnen ontnemen.

Er zijn geen klimaateffecten die met de regels van dit bestemmingsplan opgelost moeten worden.

3.5 Thematisch onderzoek

3.5.1 Geluidhinder

Het bestemmingsplan maakt geen bebouwing mogelijk die er nog niet staat of die niet al gerealiseerd kon worden op grond van de beheersverordening. Nader onderzoek naar geluidhinder bij nieuwe bebouwing is dan ook niet nodig. Wel nieuw in dit bestemmingsplan is de regeling voor dakopbouwen, zowel rechtstreeks als via een binnenplanse afwijking. Daarom is nader geluidonderzoek gedaan omdat de wijk Voordorp deels binnen de invloedssfeer van het wegverkeerslawaai van de Rijksweg A27 ligt en deels binnen de invloedssfeer van het railverkeerlawaai van de spoorlijn Utrecht - Amersfoort/Hilversum. Dat geluidonderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

De uitkomst van het onderzoek is, dat, om op een aantal woningblokken een dakopbouw te kunnen realiseren een Hogere waarden besluit nodig is vanwege de geluidbelasting van de Rijksweg A27 of de spoorlijn Utrecht - Amersfoort/Hilversum.

Het Hogere waarden besluit loopt mee met de procedure van dit bestemmingsplan.

3.5.2 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met stof, door met name verkeer. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate van invloed op de luchtkwaliteit. In november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wetswijziging staat bekend als de "Wet luchtkwaliteit". Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op basis van deze wet, opgenomen in artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, dient het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening te houden met de effecten op de luchtkwaliteit.

Dit bestemmingsplan maakt nauwelijks nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het is een actualiseringplan, gericht op het vastleggen van de bestaande situatie. Het bestemmingsplan bevat wel de mogelijkheid tot meer functiemenging. Als op de begane grond een woonfunctie aanwezig is, dan mag die woonfunctie worden vervangen door dienstverlening of door lichte bedrijvigheid, onder de voorwaarde dat de nieuwe functie geen verkeer aantrekt.

Conclusie

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast. Op voorhand kan redelijkerwijs worden uitgesloten dat er negatieve gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan, zodat geen aandacht besteedt hoeft te worden aan effecten op de luchtkwaliteit en geen luchtonderzoek nodig is.

3.5.3 Externe veiligheid

In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risico veroorzakende activiteiten. Deze komen niet voor.

De risicosituatie binnen het gebied is aanvaardbaar. Er is geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico en er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die kunnen leiden tot een toename van het groepsrisico.

3.5.4 Water

3.5.4.1 Inleiding

Ruimtelijke plannen moeten wettelijk voorzien zijn van een 'Waterparagraaf', een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van plannen vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en in het wateradvies van de waterbeheerders opgenomen. De volledige waterparagraaf is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. De bestaande bebouwing en functies in het plangebied worden met de bestaande kwaliteiten en openbare ruimte vastgelegd. Er is hierdoor geen sprake van een directe wateropgave.

3.5.4.2 Uitgangspunten waterbeleid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn bij een verhardingstoename van meer dan 500 m2 maatregelen vereist (administratieve ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom).

Bij nieuwbouw, renovatie en herinrichting van het gebied is het beleid dat dit zo klimaat-robuust mogelijk wordt gedaan. Dit willen we bereiken door minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden in het gebied waar het valt. Daarnaast is het doel dat in de gemeente Utrecht een bui van 80 mm/u verwerkt kan worden zonder dat er schade aan woningen en of andere belangrijke infrastructurele werken en gebouwen ontstaat. Ook mogen er geen gevaarlijke situaties ontstaan. Aan een klimaat-robuuste inrichting kan invulling worden gegeven door één of meerdere van de volgende maatregelen te nemen:

- zoveel als mogelijk stenen vervangen door groen;
- waterpasserende stenen waar mogelijk;
- groene daken op platte daken bij nieuwbouw, en renovatie;
- waterberging in het groen waar mogelijk (hiervoor bedraagt de richtlijn 15% van de toename aan verharding);
- om wateroverlast te voorkomen dient het vloerpeil minimaal 0,15 m boven de kruin van de weg

te liggen.

Bij renovatie van woningen kan vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit worden voorkomen door geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) toe te passen voor dak, dakgoot en regenpijp.

3.5.4.3 Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we, ook volgens het KNMI, in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is in 2016 vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

De gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is. Groene daken, zo weinig mogelijk verharding waardoor de afvoer van hemelwater wordt vertraagd maken hier een onderdeel van uit.

3.5.4.4 Uitkomsten van het overleg met de waterbeheerder

Bij het opstellen van het advies ‘toetst’ het waterschap of het plan aan de criteria voor de waterhuishouding voldoet. Als algemeen criterium voor ruimtelijke plannen geldt dat minimaal het stand-still-uitgangspunt moet worden gehanteerd, wat betekent dat de waterhuishouding niet mag verslechteren. In dit geval gaat het om een conserverend bestemmingsplan, waarbij aan dat uitgangspunt wordt voldaan.

Het advies van HDSR over dit bestemmingsplan is opgenomen in paragraaf 3.8.3. De waterparagraaf in de bijlagen bij deze toelichting is aangepast aan de opmerkingen van de waterbeheerder.

3.5.5 Archeologie

De mogelijk aanwezige archeologische resten in de bodem worden in de gemeente Utrecht beschermd via de Verordening op de archeologische monumentenzorg. De regels uit die verordening gaan, als de Invoeringswet op dit onderdeel niet gewijzigd wordt, bij de invoering van de Omgevingswet deel uitmaken van het gemeentelijke 'omgevingsplan-van-rechtswege'. Gemeenten krijgen vervolgens 10 jaar de tijd om die regels over te nemen in het omgevingsplan. Dit bestemmingsplan loopt op die ontwikkeling vooruit en neemt de regels uit de verordening op. Daarmee voert de gemeente de Erfgoedwet uit en het gemeentelijke beleid. Zie ook de artikelsgewijze toelichting en voor het erfgoedbeleid: de omgevingsvisie van Utrecht.

3.6 Kabels, leidingen en straalpaden

In het plangebied liggen geen belangrijke leidingen waarvoor een beschermende regeling moet worden opgenomen.

Ook lopen er over het plangebied geen straalpaden.

3.7 Economische uitvoerbaarheid

Het plan maakt geen bouwplannen mogelijk die zijn aangewezen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.
De functies (bestemmingen) zijn al gerealiseerd.
Het plan heeft geen uitvoeringsaspecten die financieel onderbouwd hoeven te worden.

3.8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

3.8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. In deze paragraaf zijn de reacties weergegeven met daarbij, per onderdeel en cursief, de beantwoording ervan.

3.8.2 Provincie

De provincie heeft geen opmerkingen over het bestemmingsplan.
De gemeente heeft in een vroeg stadium besproken hoe de Nieuwe Hollandse Waterlinie beschermd moet worden in bestemmingsplannen. De uitgangspunten die met de provincie zijn besproken zijn meegenomen in de ontwerpregeling. De gemeente informeert de provincie nog over bijgestelde regeling die in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen.

3.8.3 HDSR

1. Meerdere primaire watergangen binnen het plangebied, onder andere langs de R.A. Kartinistraat en aan weerszijden van de A27, ontbreken op de verbeelding. Wij vragen u om deze watergangen alsnog te bestemmen als "Water" op de verbeelding.
   Reactie:
   De verbeelding is hieraan aangepast.
2. Opnemen van de ambitie op het gebied van klimaatadaptatie in toelichting.
   Reactie:
   De ambitie op het gebied van klimaatadaptatie is alsnog in de toelichting en in de waterparagraaf in de bijlagen bij deze toelichting opgenomen.

3.9 Handhaving

Doel handhavend optreden
Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden. Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de

gemeentelijke kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

3.10 Conclusie

Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Leeswijzer voor bestemmingsplan Voordorp

Leeswijzer bij bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder

Wat is er anders?

21-2-2020

Bestemmingsplan Utrechtse Leest	Bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder
Opzet	
Eerst de toelichting dan de regels	Eerst de regels dan de toelichting
Begripsbepalingen in artikel 1 van de regels	Begripsbepalingen in een bijlage bij de regels
Anti-dubbeltelbepaling in hoofdstuk 3	Anti-dubbeltelbepaling in de meetregels van hoofdstuk 1
Alle regels over de bestemmingen staan in beginsel bij de bestemmingen in hoofdstuk 2	Uitgangspunt: als een regel over een activiteit bij één bestemming hoort, staat de regel bij die ene bestemming. In andere gevallen staat de regel in beginsel bij de algemene regels in hoofdstuk 3 en verder.
Functietoedeling, functies (bestemmingen)	
Elke bestemming: bestemmingsomschrijving	Elke functie: • lid 1: bestemmingsomschrijving [doelspecificatie] • lid 2: wat mag (gewone functie) of bescherming van de locatie (functie die beschermende regels nodig heeft) • lid 3: wat mag in ieder geval niet
Bestemmingen gemengd	Functie die meer soorten activiteiten toestaat
Bouwregels	
Bouwen is geregeld als gebruik binnen een bestemming	Bouwen wordt gezien als activiteit die niet gebonden is aan een functie
Bouwregels staan in hoofdstuk 2, enkele algemene regels in hoofdstuk 3	Bouwregels in hoofdstuk 3, alleen in bijzondere gevallen in hoofdstuk 2
Hoogtematen, bouwvlakken (hoofdstuk 2)	Hoofdstuk 3: • algemene regels • uitgangspunt is bestaand • alleen vergunningvrij bouwen
Afwijken van bouwregels • hoofdstuk 2 (van regels bij de bestemming) • hoofdstuk 3 (algemeen)	Vergunning voor bouwen altijd in de algemene regels in hoofdstuk 3 *twee methoden:* • artikel 3.6 Wro (regels voor afwijken) • artikel 7c, lid 14, BuChw (het is verboden om zonder vergunning…)
Gebruiksregels (“regels over activiteiten”)	
De regels staan in hoofdstuk 2, enkele algemene regels in hoofdstuk 3	Kaders voor activiteiten in hoofdstuk 2, per functie (bestemming) Activiteiten worden geregeld in hoofdstuk 4
Gebruik van de woning: per bestemming in hoofdstuk 2	Gebruik van de woning in hoofdstuk 4
Afwijken van gebruiksregels • hoofdstuk 2 (van regels bij de bestemming) • hoofdstuk 3 (algemeen)	Afwijken altijd in de algemene regels in hoofdstuk 4 *twee methoden:* • artikel 3.6 Wro (regels voor afwijken) • artikel 7c, lid 14, BuChw (het is verboden om

	zonder vergunning…)
Beschermende functies (dubbelbestemming)	
Dubbelbestemmingen hebben eigen opzet	Dubbelbestemming is een functie die beschermd wordt, door een verbod op activiteiten die niet bij het doel van de functie passen, meestal zijn dat de activiteiten bouwen en grondwerk
Aanlegvergunning bij de dubbelbestemming	Aanlegvergunning wordt 'grondwerk' genoemd en is geregeld in hoofdstuk 5
Dubbelbestemming Archeologie, met verwijzing naar de archeologieverordening	• De regels over archeologie staan in hoofdstuk 5, maar gelden pas vanaf 1 januari 2021. • Archeologieverordening wordt per 1 januari grotendeels ingetrokken
Algemene regels over bouwen en gebruik	
Bouwen	
[-]	Hiërarchie tussen algemene regels en bouwregels die bij de functies staan: die van de functie gaan voor (lex specialis-principe) • artikel 16, lid 16.1
[dubbelbestemmingen]	Bouwverbod bouwen in beschermde functies • regels met verbod in hoofdstuk 2 • artikel 19, lid 19.5 (afwijkvergunning)
Overschrijden bouwgrens • Chw-plan: artikel 4, lid 4.1	• artikel 18, lid 18.2(ongewijzigd)
[-]	Dakopbouwen met en zonder vergunning • artikel 18, lid 18.3; artikel 19, lid 19.3
Overschrijden bouw- en bestemmingsgrens • Chw-plan: artikel 4, lid 4.2	• artikel 19, lid 19.1 (ongewijzigd)
Voorwaardelijke verplichting parkeren • Chw-plan: artikel 4, lid 4.3	• artikel 17, lid 17.1 (ongewijzigd)
Woningsplitsing en omzetting • Chw-plan: artikel 4, lid 4.4	• artikel 17, lid 17.2(signalering) • de regeling: zie gebruik
Algemene afwijkregels • Chw-plan: [-] • bestemmingsplannen: hoofdstuk 3	• artikel 19, lid 19.2 (ongewijzigd)
Hoofdgebouwen • bestemmingsplannen: hoofdstuk 2	• artikel 19, lid 19.3 (alleen zone) • bouwregels bij bestemmingen blijven gelden (artikel 16, lid 16.1)
Aan- en bijgebouwen • bestemmingsplannen: hoofdstuk 2	Aan- en bijgebouwen • artikel 18, lid 18.1: alleen vergunningvrij • artikel 18, lid 18.4: dakterras op een aanbouw mag • artikel 19, lid 19.4: afwijking mogelijk voor mantelzorgwoning

Gebruik	
[-]	Algemene regel om flexibel gebruik van de functie mogelijk te maken. • artikel 21, lid 21.1
Strijdig gebruik Chw-plan: art. 5.1	• artikel 21, lid 21.2
[-]	Uniformering regels over de activiteit wonen • artikel 22, leden 22.1 en 22.2
Woningsplitsing en omzetting • Chw-plan: art. 5.2	Ongewijzigd, artikel 22, lid 22.3
Beroep of bedrijf-aan-huis • in alle bestemmingen met wonen	Bedrijf-aan-huis • artikel 22, lid 22.4 die ook beroep-aan-huis en vrije beroepen toestaat
Bed-and-breakfast • in alle bestemmingen met wonen	Bed-and-breakfast • artikel 22, lid 22.5
[-]	Regeling additionele horeca, ondersteunende horeca, ondersteunende verkoop en gevelbankjes bij ondersteunende horeca of verkoop • artikelen 23 en 24
Bedrijvenlijst functiemenging voor woonwijken	Nieuwe bedrijvenlijst voor woonomgeving
Afwijken van gebruiksregels • hoofdstuk 2 (van regels bij de bestemming)	• woningsplitsing en woningvorming
[-]	Dubbelgebruik bij kruisingen, etc. • artikel 25
Grondwerk	
[-] [Aanlegvergunningstelsels bij de dubbelbestemmingen]	Hoofdstuk 5 • artikel 26, lid 26.1: grondwerk dat niet onder het verbod valt • artikel 26, lid 26.2: “aanlegvergunning” om af te wijken van het verbod
Overgangsrecht, slotbepalingen	
Hoofdstuk 4	Hoofdstuk 6 [inhoud ongewijzigd] • specifiek overgangsrecht in artikel 20 (H3)

Chw-plan: Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik

Bijlage 2 Belangrijkste wettelijke bepalingen

Belangrijkste wettelijke bepalingen[1]

Bestemmingsplan

Wettelijke opdracht aan de gemeente, en kader voor het bestemmingsplan

- Wet ruimtelijke ordening, artikel 3.1 en de artikelen 3.2 tot en met 3.6
- Besluit ruimtelijke ordening, hoofdstuk 3
- (Omgevingswet: artikelen 2.4, 4.1 en 4.2: "omgevingsplan")

Procedure bestemmingsplan:

- Wet ruimtelijke ordening, artikel 3.8 en
- Algemene wet bestuursrecht, afdeling 3.4

Verruimde toepassing

- Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikelen 7c en 7g

Omgevingsvergunning

Algemeen

- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), artikel 2.1
- (Omgevingswet, artikel 5.1)

Bouwvergunning

- Wabo, artikel 2.1, lid 1, *onder a*
- (Omgevingswet, artikel 5.1, lid 2, onder a)
- Toets aan het bestemmingsplan: Wabo, artikel 2.10, lid 1, onder c
- (Omgevingswet: toets aan het omgevingsplan volgt uit artikel 5.1 lid 1, onder a, maar is niet meer gekoppeld aan de bouwvergunning, zoals bij de Wabo)

Afwijken van het bestemmingsplan

- Wabo, artikel 2.1, lid 1, *onder c*, artikel 2.12, lid 1, onder a, onder:
  - 1° = vergunning op grond van afwijkregels in het bestemmingsplan
  - 2° = vergunning op grond van Bijlage II, artikel 4, bij het Besluit Omgevingsrecht
  - 3° = vergunning met de uitgebreide procedure (voorheen; "projectbesluit")
- Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikel 7c, leden 14 en 16
- (Omgevingswet, artikel 5.1, lid 1, onder a: de "omgevingsplanactiviteit")
- Uitgebreide procedure: Algemene wet bestuursrecht, afdeling 3.4

z.o.z.

[1] De Omgevingswet is nog niet in werking getreden, maar is ter informatie wel in dit document opgenomen. De planning gaat uit van een inwerkingtreding op 1 januari 2022. Bij de verwijzing naar de Omgevingswet is de versie gebruikt, waarin de wijzigingen van de Invoeringswet Omgevingswet (2019) zijn doorgevoerd.

Vergunningvrij bouwen

- Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht
  - artikel 2: geen technische vergunning nodig, geen toets aan bestemmingsplan in de Nota van Toelichting bij het Besluit omgevingsrecht (zie: Staatsblad, 2014, nr. 333, wordt het vergunningvrij bouwen uitgebreid toegelicht)
  - artikel 3: geen technische vergunning nodig, wel toets aan bestemmingsplan; als het project in het bestemmingsplan is geen omgevingsvergunning nodig.
- (Omgevingswet: het vergunningvrije bouwen van wordt grotendeels in het Besluit bouwwerken leefomgeving opgenomen; de tekst van de regeling is nog niet bekend.)

Afkortingen

Bor	Besluit omgevingsrecht
Bro	Besluit ruimtelijke ordening
Chw	Crisis- en herstelwet
Wabo	Wet algemene beplaingen omgevingsrecht
Wro	Wet ruimtelijke ordening

Bijlage 3 Inventarisatie

Bestemmingsplan Voordorp – Voorveldsepolder

mei 2020

Inventarisatie functies

- alleen gebouwen
- niet genoemde adressen hebben een woonfunctie

adres	bestaand gebruik	functie
Atatürkstraat 2	tandartspraktijk	wonen, tandartspraktijk
Guevarastraat 15	school + peuterspeelzaal	maatschappelijk
Kögllaan	volkstuinen	recreatie; clubhuis: maatschappelijk
Kögllaan, zuidzijde	scouting; Leger des Heils	maatschappelijk
Maleterstraat	volkstuinen	recreatie; clubhuis maatschappelijk
Pompelaan 4-6-8	onderwijs	maatschappelijk
Pompelaan 8	onderwijs	maatschappelijk
Romerostraat 330	kinderdagverblijf	maatschappelijk
Romerostraat 332/338	beneden: café (staat leeg); boven: wonen	wonen; café toestaan
Smijerslaan 2-4	onderwijs	maatschappelijk
Voordorpsedijk 26	houten huis, bedrijfsgebouwen	agrarisch (bedrijfswoning)

Bijlage 4 Waterparagraaf

		Datum	16-03-2020
		Van	Arjan Corten
Onderwerp	**Waterparagraaf Voordorp**	**Doorkiesnummer**	030-2864813
		E-mail	a.corten@utrecht.nl

1 Inleiding

Deze waterparagraaf is opgesteld voor een conserverend bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. De bestaande bebouwing en functies in het plangebied worden met de bestaande kwaliteiten en openbare ruimte vastgelegd. Er is hierdoor geen sprake van een wateropgave.

2 Aanleiding

Door ruimtelijke ontwikkelingen kan het functioneren van het watersysteem onder druk komen te staan. Het doel van de 'Watertoets' is het waarborgen van water gerelateerd beleid en water gerelateerde beheeraspecten door ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig en evenwichtig te toetsen aan de relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten.

Ruimtelijke plannen moeten wettelijk voorzien zijn van een 'Waterparagraaf', een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van plannen vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en in het wateradvies van de waterbeheerders opgenomen.

Door afstemming met de waterbeheerder(s) wordt voorkomen dat door een ruimtelijke ontwikkeling de kansen voor de waterhuishouding niet worden benut en de bedreigingen niet worden herkend. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem tijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

3 Beleidskader

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR en het waterschap AGV (Waternet) gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
- Gemeentelijk beleid: Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019;
- Waterschapsbeleid HDSR: Waterschapsbeleid: Waterwet, Waterbeheerplan “Waterkoers 2016-2021”, Beleidsregels Keur 2019.
- Waterschapsbeleid AGV: Waterbeheerplan 2016-2021 waterbewust en Waterrobuust; Keur 1 nov 2017

[1] De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast.
Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2014.01, uitgave december 2014, www.utrecht.nl). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.
[2] Het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste verordening is de keur (www.hdsr.nl).

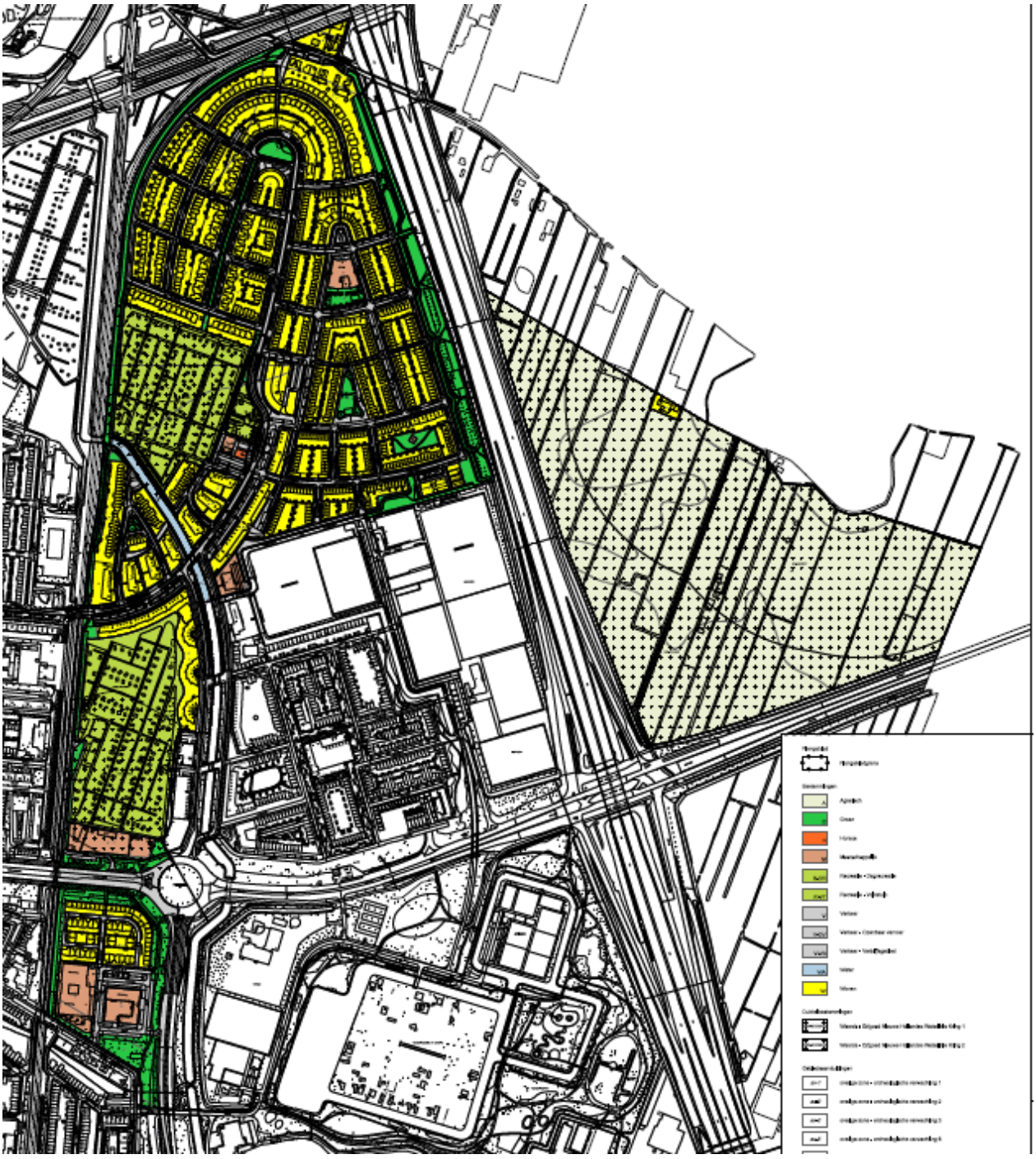
Betrokken partijen

In dit watertoetsproces participeren de volgende partijen:

Aanvrager:	Gemeente Utrecht, Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling - Stedenbouw en Planologie
Opsteller:	Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven - Stadsingenieurs
Toetser:	Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater)
	Gemeente Utrecht, Stadsbedrijven - Beheer openbare Ruimte en Gebouwen (beheerder riolering, oppervlaktewater)

4 Plangebied

Voordorp is een wijk in noord-oost Utrecht. De wijk wordt begrensd, aan de noordzijde door de spoorlijn Amersfoort-Utrecht, aan de oostzijde door de A27, aan westzijde door de spoorlijn Spoorwegmuseum. en aan de zuidzijde door de het Veemarktterrein en de Sportvelden.



Figuur 1: Ligging Voordorp t.o.v. Utrecht centrum

5 Waterwet

Watervergunning – onttrekking en lozing

Tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de bouwfase is vergunning plichtig en onder voorwaarden toegestaan, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op het oppervlaktewater. Nader onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het grondwater is noodzakelijk om na te gaan of er een lozingsvergunning nodig is om overtollig water te onttrekken en af te voeren.

Voor alle onderbemalingen, bronneringen en andere grondwateronttrekkingen waarbij middels bronbemaling globaal meer dan 100 m3 per uur, langer dan 6 maanden en dieper dan 9 m grondwater wordt onttrokken, dient een vergunning te worden aangevraagd bij het waterschap HDSR (zie artikel de grondwateronttrekking bij deze criteria onder de grenswaarden blijft, kan volstaan worden met een melding. Een (tijdelijke) lozing van grondwater op de openbare riolering is niet toegestaan, tenzij bij Algemene maatregel van bestuur (lozingsbesluiten) of bij maatwerkvoorschrift als bedoeld in de Wet Milieubeheer anders is bepaald.

Watervergunning - Keur

Ten behoeve van het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs water is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Alle wateraspecten (inclusief Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld.

Rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingplichtig in het kader van de Waterwet. Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, is het niet toegestaan om uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) zonder KOMO-keurmerk toe te passen voor dak, dakgoot en regenpijp indien het hemelwater vanaf deze oppervlakken direct afvoert naar het oppervlaktewater.

In het kader van het rioleringsplan dient als de plannen concreter worden, te worden aangegeven of al het regenwater in het plangebied geborgen kan worden of dat een overloop voorziening richting oppervlaktewater zal worden aangebracht waarvoor er voor dit project mogelijk een watervergunning aangevraagd dient te worden.

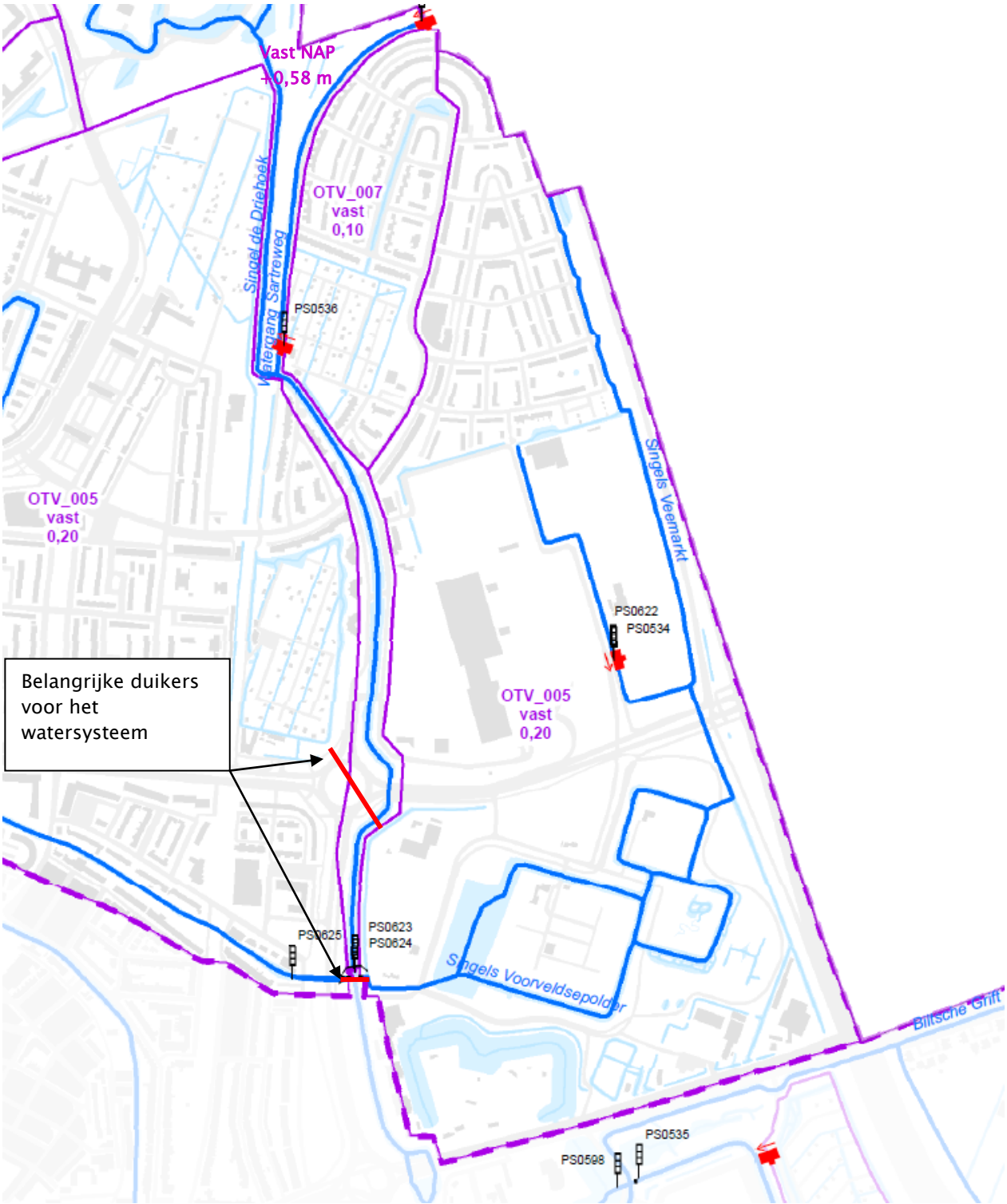
6 Waterhuishouding

Oppervlaktewater en Peilgebieden

Binnen het plangebied ligt belangrijke infrastructuur voor oppervlaktewater. De watergang Sartreweg stroomt vanuit zuidelijke naar het noorden onder de spoorlijnen door richting Fort Blauwkapel, dit is een belangrijke wateraanvoer richting Groenekan. Vanuit de Voorveldsepolder wordt water via de aangegeven 2 duikers in figuur 2 naar het westen aangevoerd. Deze duikers kruisen de Sartreweg ter hoogte van de Huizingalaan (naar watergang Huizingalaan) en diagonaal over het kardinaal Alfrinkplein naar volkstuinencomplex de Pioniers. Al het oppervlaktewater ligt in het beheergebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Het waterschap is verantwoordelijk voor het functionele peil- en kwaliteitsbeheer. Daarnaast is het waterschap verantwoordelijk voor het onderhoud van hoofdwatergangen. Het onderhoud van tertiaire watergangen in stedelijk gebied ligt bij de gemeente.

Waterkeringen

Er zijn geen waterkeringen aanwezig binnen het plangebied



figuur 2 - peilgebieden in Voordorp (bron Peilbesluitkaar Utrecht - Maarssen en Leidsche Rijn 2013 HDSR)

7 Grondwater

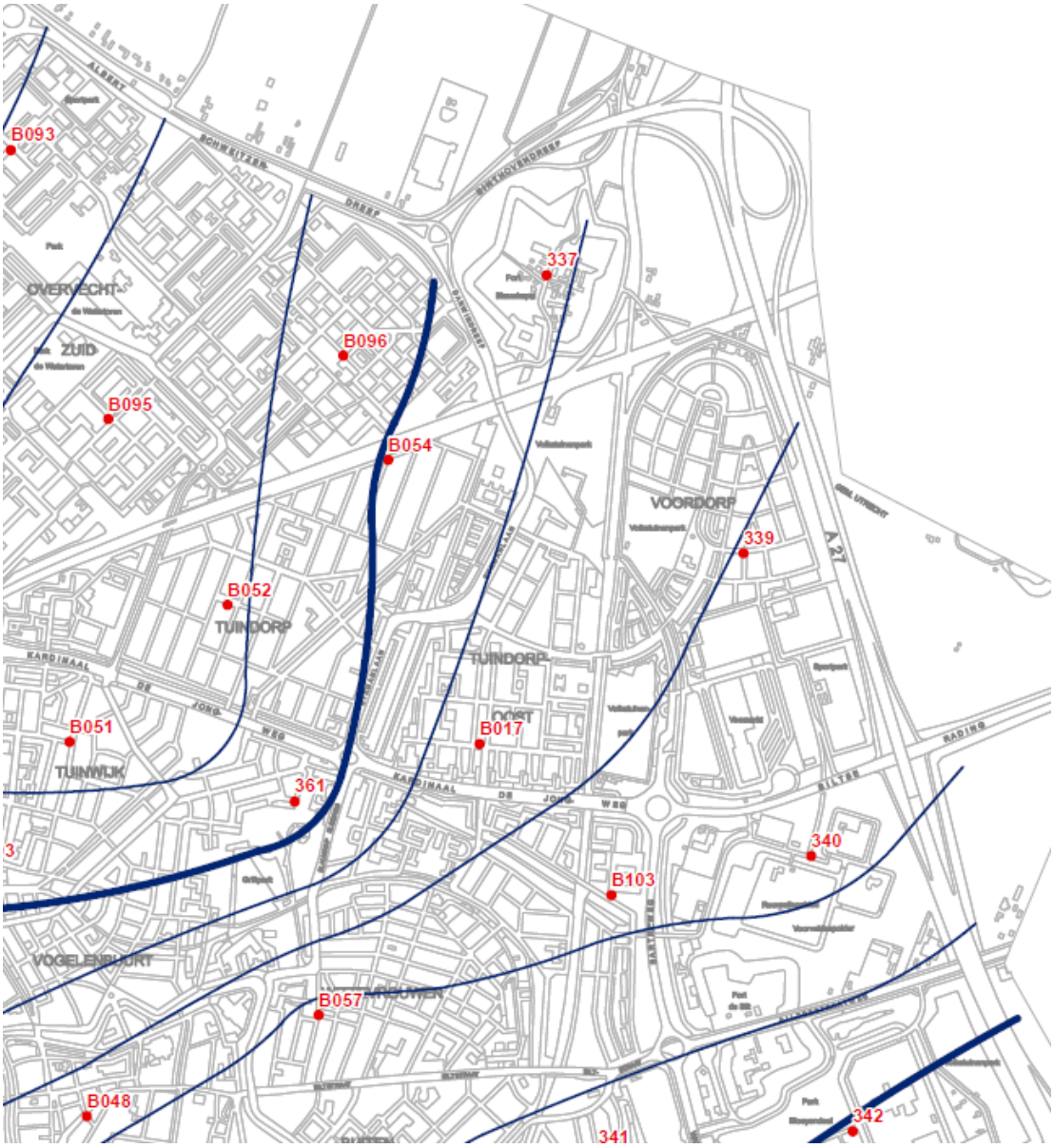
1e watervoerend pakket

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1e WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren.

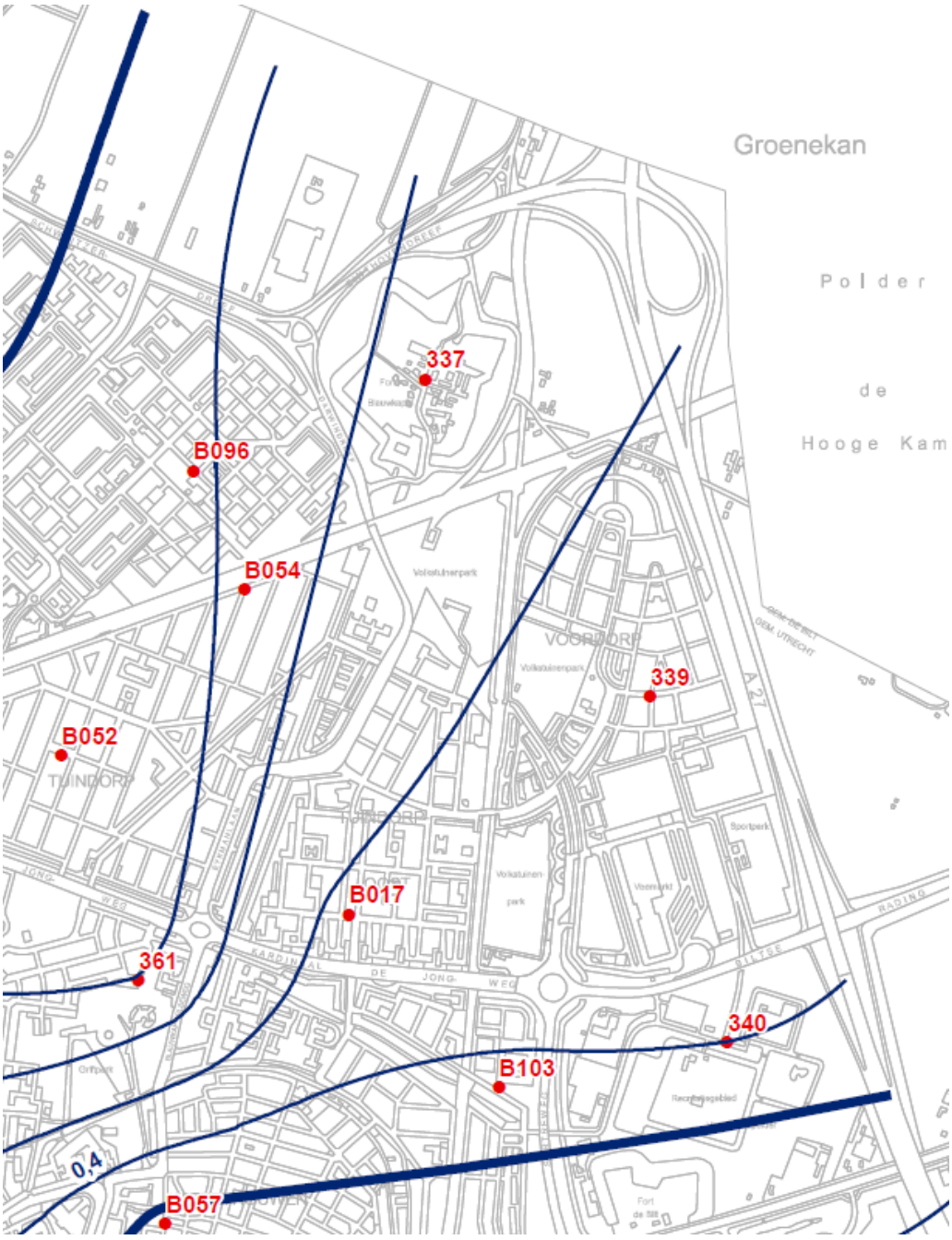
De gemiddelde, langjarige stijghoogte van het 1e WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (09-10- 2012).

Op onderstaande figuren zijn de stijghoogte en seizoens-variatie verondersteld van de:

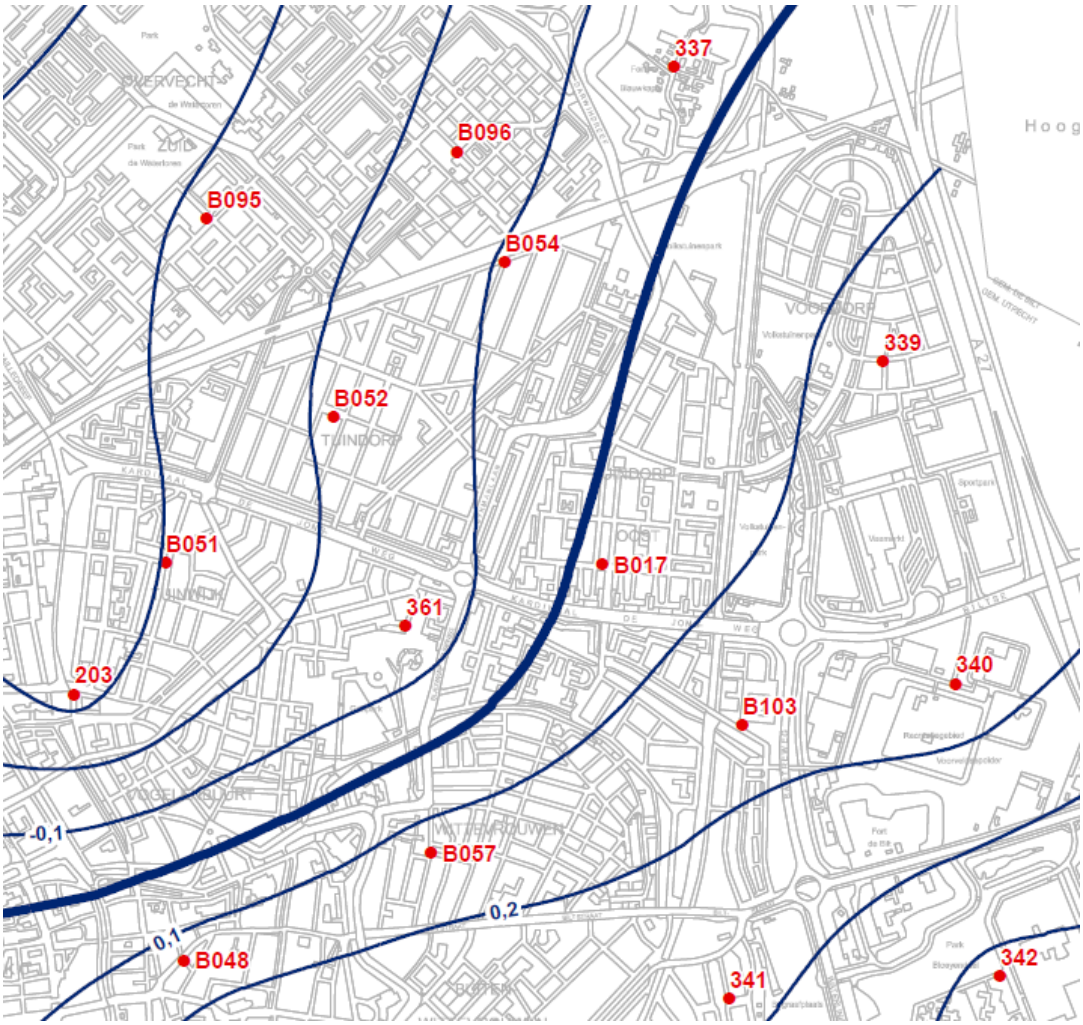
- Gemiddelde grondwaterstand (GGG) figuur 4;
- Gemiddeld hoge grondwaterstand (GHG) figuur 5;
- Gemiddeld lage grondwaterstand (GL) figuur 6;



figuur 3 - Grondwaterkaart met isohypsen van de gemiddelde grondwaterstand (bron gemeente Utrecht)



figuur 4 – Grondwaterkaart met isohypsen van de gemiddelde hoge grondwaterstand (bron gemeente Utrecht)



figuur 5 – Grondwaterkaart met isohypsen van de gemiddelde lage grondwaterstand (bron gemeente Utrecht)

Freatisch pakket

De momentane, freatische grondwaterstand is afhankelijk van het neerslagverloop, de bodemopbouw en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de interactie met het 1WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand creëren. Bodemonderzoek dient uit te wijzen wat de lokale bodemgesteldheid is en wat de consequenties hiervoor zijn voor de freatische grondwaterstand.

Drooglegging en ontwateringsdiepte

Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen. De gemiddelde ontwateringsdiepte in Voordorp voldoet hieraan.

8 Riolering

In de wijk Voordorp ligt vrijwel overal een verbeterd gescheiden stelsel. Het vuilwater stroomt naar een gemaal, waar er drie van zijn, in de wijk. Vanuit hier wordt het afvalwater middels een persleiding verpompt naar een tussengemaal op het Veemarkt en van daaruit weer via het vrijvervalstelsel naar de zuivering.
Het hemelwater wordt grotendeels afgevoerd door een hemelwaterriool, dat met een overstort loost in het oppervlaktewater. Het eerste water wordt net als het vuile water verpompt richting de zuivering Sommige straten wateren op natuurlijke wijze af in bermen.

Voor installatietechnische eisen voor leidingwerk binnen percelen geldt het Bouwbesluit en de voorschriften in de Omgevingsvergunning voor de Wabo-activiteit bouwen. In de aanvraag om Omgevingsvergunning moet het leidingplan voor riolering en hemelwater tot en met de grens van het terrein of erf zijn uitgewerkt. Voorschriften en instructies voor het aan (laten) sluiten op openbare voorzieningen voor de inzameling, transport of verwerking van afvalwater worden gesteld in de Omgevingsvergunning. Onder meer worden voorschriften aan plaats, aanlegdiepte en diameter van leidingwerk ter plaatse van de grens van het erf in de omgevingsvergunning gesteld wanneer sprake is van aansluiting op openbare riolering en afvalwater op die riolering kan en mag worden gebracht.

Voor de afvoer of verwerking van huishoudelijk afvalwater, eventueel bedrijfsafvalwater en hemelwater gelden de op de activiteit betrekking hebbende algemene lozingsregels van het Activiteitenbesluit Milieubeheer, het Besluit Lozen Afvalwater Huishoudens of het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.

9 Wateropgave

Omdat dit een conserverend bestemmingsplan is er geen directe wateropgave als gevolg van een ontwikkeling, hieronder staan de algemene beleidsuitgangspunten ten aan zien van het waterbeleid in de gemeente Utrecht.
Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn bij een verhardingstoename van meer dan 500 m2 maatregelen vereist (administratieve ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom).

Bij nieuwbouw, renovatie en herinrichting van het gebied is het beleid dat dit zo klimaat robuust mogelijk wordt gedaan. Dit willen we bereiken door minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden in het gebied waar het valt. Daarnaast is het doel dat in de gemeente Utrecht een bui van 80 mm/u verwerkt kan worden zonder dat er schade aan woningen en of andere belangrijke infrastructurele werken e gebouwen ontstaat. Ook mogen er geen gevaarlijke situaties ontstaan. Aan een klimaat robuuste inrichting kan invulling worden gegeven door één of meerdere van de volgende maatregelen te nemen:

- Zoveel als mogelijk stenen vervangen door groen;
- Waterpasserende stenen waar mogelijk;
- Groene daken op platte daken bij nieuwbouw, en renovatie;

- Waterberging in het groen waar mogelijk (hiervoor bedraagt de richtlijn 15% van de toename aan verharding);
- Om wateroverlast te voorkomen dient het Vloerpeil minimaal 0,15 m boven de kruin van de weg te liggen.

Bij renovatie van woningen kan vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit worden voorkomen, door geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) toe te passen voor dak, dakgoot en regenpijp.

10 Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert: Hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we, ook volgens het KNMI, in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is in 2016 vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

Gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is. Groene daken, zo weinig mogelijk verharding waardoor de afvoer van hemelwater wordt vertraagd maken hier een onderdeel van uit.

Bijlage 5 Hoogte-inventarisatie

NL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-ON01.dgn

Legenda

9 maximale bouwhoogte (m)

Ontwerpbestemmingsplan

Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder

Bijlage Hoogtekaart

Hierbij horen de regels van Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1		beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeeling is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropubliceer.nl

Identificatie (idn) van het plan (Bestandsnaam)	
NL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-ON01.dgn	
ordernummer	
wijk	04_Noord-Oost
projektnaam(dir)	Chw Voordorp-Voorveld.
subdirectory	NL.IMRO.0344..
schaal	1: 2000
pentabell	
datum	21-05-2020
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Bijlage 6 Geluidsonderzoek dakopbouwen

Akoestisch onderzoek
Voordorp – dakopbouwen



9 april 2020
Kenmerk VL-RL 20-TMHD01
Versie 1.1

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

uitgave

Team Lucht, Geluid en Trillingen
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
info@utrecht.nl

in opdracht van

Afdeling Duurzame Stad
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht

internet

www.utrecht.nl/geluid

rapportage

T. Meeuws en H. van Dijkhuizen

informatie

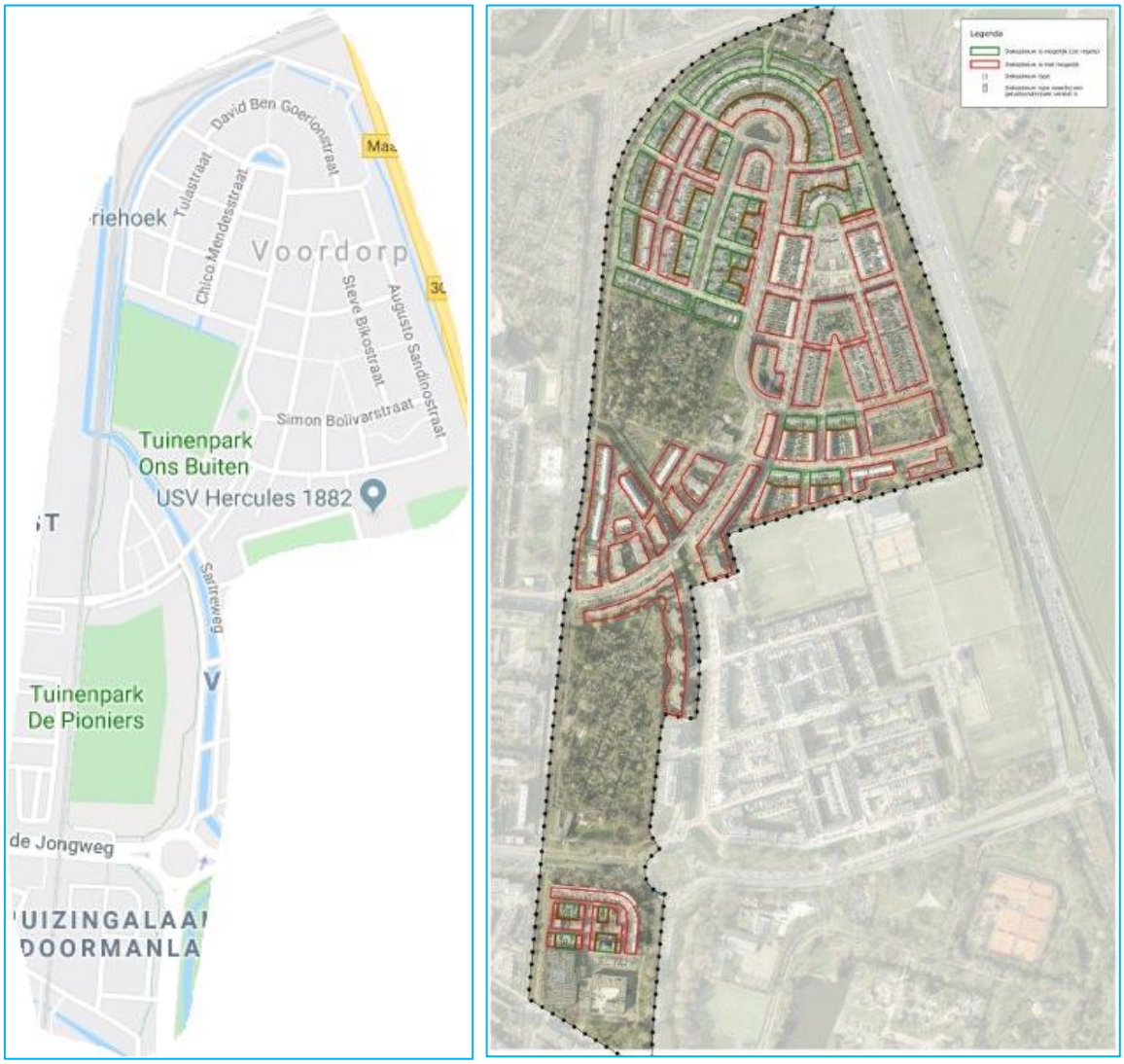
030 - 28 60 000

Inhoud

1	**Inleiding**	**4**
2	**Wettelijk kader**	**6**
2.1	Zones	6
2.2	Normering bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen	6
2.3	Gemeentelijk geluidbeleid	7
3	**Uitgangspunten**	**8**
3.1	Rekenmethode	8
3.2	Modelgegevens	8
3.2.1	Akoestische brongegevens	8
3.2.2	Correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder	9
3.2.3	Gebouwen	9
4	**Resultaten**	**10**
4.1	Pandbelastingen	10
4.1.1	Wegverkeer	10
4.1.2	Railverkeer	12
4.2	Cumulatie	15
4.3	Hogere waarden	15
5	**Conclusie**	**17**

1 Inleiding

In Voordorp is de wens om dakopbouwen tot 3 lagen planologisch mogelijk te maken en toe te staan. Hiervoor is een ruimtelijke procedure benodigd. De vraag is of er vanuit geluid inhoudelijke of procedurele belemmeringen bestaan tegen het toestaan van dakopbouwen in Voordorp. Onder dakopbouwen moet in dit verband verstaan worden een terug liggend (t.o.v. de voorgevel aan de wegzijde) bouwdeel. Het is met nadruk geen hele bouwlaag. Het blijft als bouwdeel herkenbaar door dat ze terug liggen. Dakkapellen zijn vergunningvrij in het achterdakvlak en worden voor de wegzijde niet geregeld. Een dakopbouw ligt tenminste 1,5 meter terug ten opzichte van de gevel aan de wegzijde. In de praktijk komt dat neer op een laag die bestaat uit 75% van het gehele dakvlak.



Figuur 1: Plangebied en plaatsen waar dakopbouw wordt overwogen (groen)

De regels van de Wet geluidhinder zijn van toepassing als er sprake is van een planologische verruiming van de bouwmogelijkheden (o.a. vergroten bouwhoogte). Op situaties waarbij er geen sprake is van een

fysieke planologische verruiming omdat de woningen bijvoorbeeld al 3 bouwlagen hoog zijn is de Wet geluidhinder niet van toepassing.

Voor dit plan is een ruimtelijke procedure nodig om de hogere bouwhoogte middels een dakopbouw planologisch toe te staan. In dat kader is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om het plan te toetsen aan de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder.

Dit rapport geeft een overzicht van het wettelijk kader, de uitgangspunten voor de berekeningen en de resultaten van het onderzoek. Dit onderzoek wordt gebruikt als grondlegger voor de te voeren hogere waarde procedure.

2 Wettelijk kader

2.1 Zones

De regels van de Wet geluidhinder (Wgh) gelden alleen binnen de zone van een geluidsbron. Binnen deze zone vindt dus het akoestisch onderzoek plaats. Voor het aspect wegverkeerslawaai is in artikel 74 van de Wet geluidhinder aangegeven dat elke weg met een snelheid van meer dan 30 km/uur een geluidszone heeft. De breedte van deze zone is afhankelijk van het aantal rijstroken waaruit de weg in de te onderzoeken situatie bestaat. In onderstaande tabel zijn de relevante zones voor wegverkeer opgenomen.

Tabel 1: zonebreedte aan weerszijden van een weg

Aantal Rijstroken	Breedte van de geluidszone in meters	
	Buitenstedelijk gebied	Binnenstedelijk gebied
1 of 2	250	200
3 of 4	400	350
5 of meer	600	350

De definities van buitenstedelijk en binnenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Als binnenstedelijk gebied wordt aangemerkt het gebied binnen de bebouwde kom binnen de zone van een weg, uitgezonderd het gebied binnen de bebouwde kom dat gelegen is binnen de zone van een autoweg(snel)weg. De overige zones zijn buitenstedelijk, zo ook de zone van de Rijksweg A27.

De zones van de spoorwegen zijn afhankelijk van de hoogte van de naastgelegen geluidproductieplafonds. Deze variëren in het plangebied van 51 dB in de richting van het spoorwegmuseum tot 65 dB bij de intakking op de spoorlijn Utrecht – Bilthoven. De geluidzones hebben daardoor een breedte van 100 tot 300 meter.

Het plangebied ligt binnen de relevante wettelijke wegverkeer-zones van de Rijksweg A27 en in de zone van de sporen Utrecht – Amersfoort en Utrecht (spoorwegmuseum) – Hilversum.

2.2 Normering bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen

Het bestemmen van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) is zonder meer mogelijk wanneer de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Deze waarde bedraagt voor wegen 48 dB. De voorkeurswaarde voor spoorweglawaai bedraagt voor woningen 55 dB. Van de voorkeursgrenswaarde kan gemotiveerd worden afgeweken tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Hiervoor moet een zogeheten hogere waarde besluit worden genomen. De maximale ontheffingswaarde voor het realiseren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen langs buitenstedelijke wegen bedraagt 63 dB en voor het spoor is dit 68 dB.

Tabel 2: geluidsgrenswaarden bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen

Type bestemming	Bron	Voorkeursgrenswaarde	Max. ontheffingswaarde
Wonen	Buitenstdelijke weg	48 dB	53 dB
	Spoorweg	55 dB	68 dB

De bestemming is in principe niet mogelijk wanneer de geluidsbelasting op de gevel meer bedraagt dan de maximale ontheffingswaarde. Er bestaat dan nog wel de mogelijkheid om te bouwen met vliesgevels of zogeheten dove gevels waarin geen te openen delen aanwezig zijn.

De hierboven genoemde grenswaarden in dB worden uitgedrukt in Lden. Dit is een jaargemiddelde van de geluidsniveaus in een etmaal waarbij rekening wordt gehouden met de verschillen in hinderlijkheid in de te onderscheiden etmaalperioden. Het berekende geluidsniveau van de avondperiode wordt verhoogd met 5 dB; de nachtperiode met 10 dB. De geluidsbelasting wordt bepaald op basis van de vigerende Geluidsproductieplafonds.

De grenswaarden uit de Wet geluidhinder gelden voor de geluidsbelasting op een gevel. Dit is volgens de definitie de constructie waarmee binnen en buiten gescheiden wordt; inclusief het dak. Een blinde gevel, een dove gevel, een geluidsscherm dat bouwkundig is verbonden met het gebouw en de geluidswalzijde van geluidswalwoningen worden in de Wet geluidhinder specifiek benoemd als zijnde geen gevel. Op een gevel waarin geen te openen delen zitten, hoeft dus vanuit de Wet geluidhinder niet te worden getoetst.

Wanneer er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbron, moet ook worden bekeken wat de gecumuleerde geluidsbelasting is. Hiervoor wordt de *Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting* gebruikt. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillen in hinder per type geluidsbron. Het onderzoeken van cumulatie is conform het rekenvoorschrift alleen van belang als de voorkeurswaarde vanwege meerdere geluidsbronnen wordt overschreden. Er gelden geen grenswaarden voor de gecumuleerde geluidsbelasting; wel moet er een afweging worden gemaakt. Een gecumuleerde geluidsbelasting van 68 dB kan bijvoorbeeld nog als acceptabel worden beschouwd omdat deze waarde overeen komt met de maximale ontheffingswaarde bij binnenstedelijk wegverkeer (=63 dB incl. aftrek 5 dB art 110g Wgh).

2.3 Gemeentelijk geluidbeleid

De gemeente Utrecht zet zich in voor een leefbare woonsituatie, juist op locaties met een hogere geluidsbelasting. Deze leefbaarheid wordt bewerkstelligd door voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie. Dit wordt planologisch verankerd via de hogere waarde beschikking en de planregels in het bestemmingsplan.

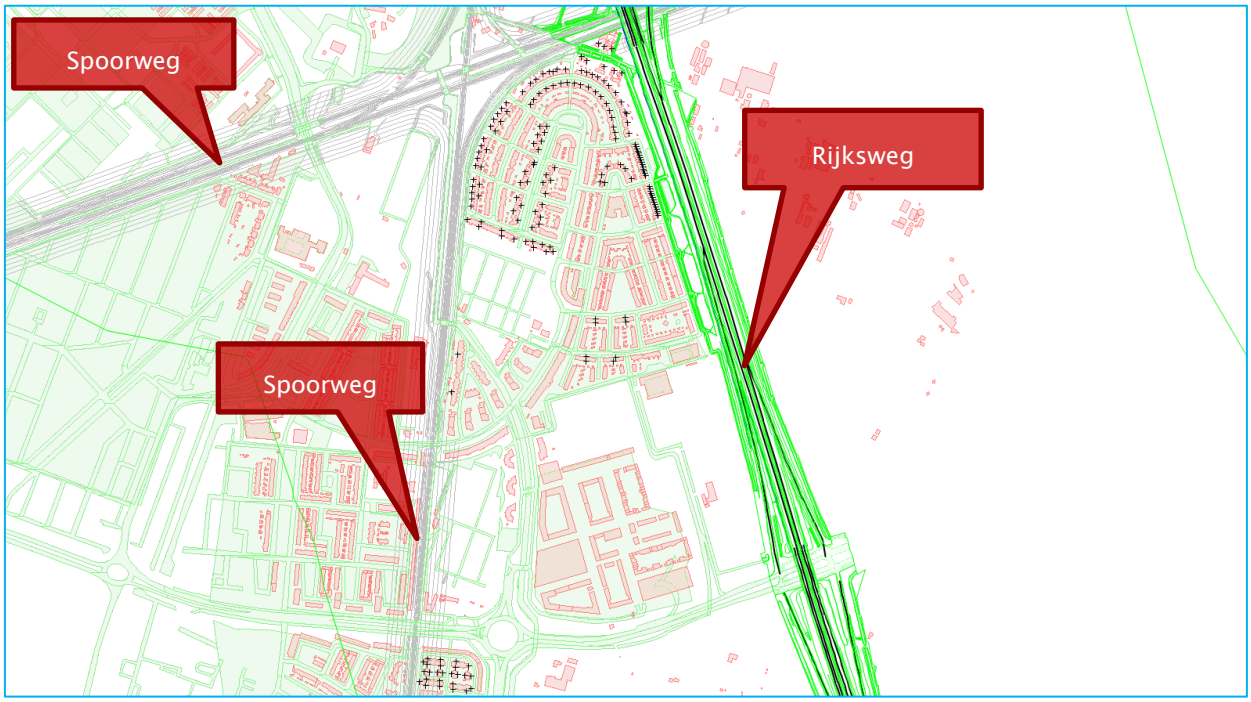
In de Geluidnota Utrecht zijn enkel randvoorwaarden opgenomen voor het bestemmen van nieuwe woningen. De Geluidnota Utrecht geeft stelt geen voorwaarden aan het vergroten van de woning. Derhalve is er bij deze specifieke situatie, nu het gaat om (verticale) uitbreiding van de woning, geen gemeentelijk geluidsbeleid van toepassing.

3 Uitgangspunten

3.1 Rekenmethode

De geluidsbelasting vanwege het weg- en railverkeerslawaai is bepaald met Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het programma WinHavik V9.1.0 in combinatie met rekenharten Srmsii17 en Srmspl17.

In het rekenmodel zijn alle relevante gebouwen, (absorberende) bodemvlakken, rijlijnen, hoogtelijnen en schermen gemodelleerd. In het model is op elk nieuw geluidsgevoelig pand binnen de bestemmingsplangrenzen een rekenpunt gelegd. Hieronder is een overzicht van de rekenmodellen weergegeven met daarin de voor dit onderzoek relevante geluidsbronnen.



Figuur 2: Rekenmodel weg- en railverkeerslawaai

3.2 Modelgegevens

3.2.1 Akoestische brongegevens

De benodigde akoestische brongegevens van de rijksweg en het spoor zijn afkomstig uit een landelijk register[1].

[1] Download van het geluidregister spoor van 18-12-2019 en weg 10-9-2019

3.2.2 Correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder

Bij de bepaling van de geluidsbelasting voor het wegverkeer wordt conform artikel 110g van de Wet geluidhinder rekening gehouden met het in de toekomst stiller worden van het autoverkeer. De berekende niveaus worden, alvorens toetsing aan de normen van de Wet geluidhinder plaats vindt, daarom verminderd met 2 dB (in specifieke gevallen 3 of 4 dB - zie artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) indien de snelheid 70 km/uur of meer bedraagt. Bij toetsing aan het gestelde in het Bouwbesluit dient deze correctie achterwege te blijven. Op de in deze rapportage vermelde geluidsbelastingen is de correctie ingevolge artikel 110g Wgh reeds toegepast behalve bij de bepaling van de gecumuleerde geluidsbelasting.

3.2.3 Gebouwen

Alle relevante panden in Voordorp zijn verhoogd tot drie bouwlagen[2] en op de derde bouwlaag van alle maatgevende woningen (voornamelijk gelegen in de eerstelijn) is de geluidsbelasting van zowel het spoor als de rijksweg bepaald. Voor de duidelijkheid dit betreft zowel woningen die reeds 3 lagen zijn als woningen waar mogelijk dakopbouwen toe te staan zijn. Hiervoor is gekozen om inzicht te bieden in de geluidsbelastingen in de wijk.

[2] Modelmatig zijn woningen altijd “blokken” omdat de geluidsmodellen niet goed om kunnen gaan met een grote detaillering op woningniveau. Op deze manier wordt de akoestisch representatieve situatie onderzocht.

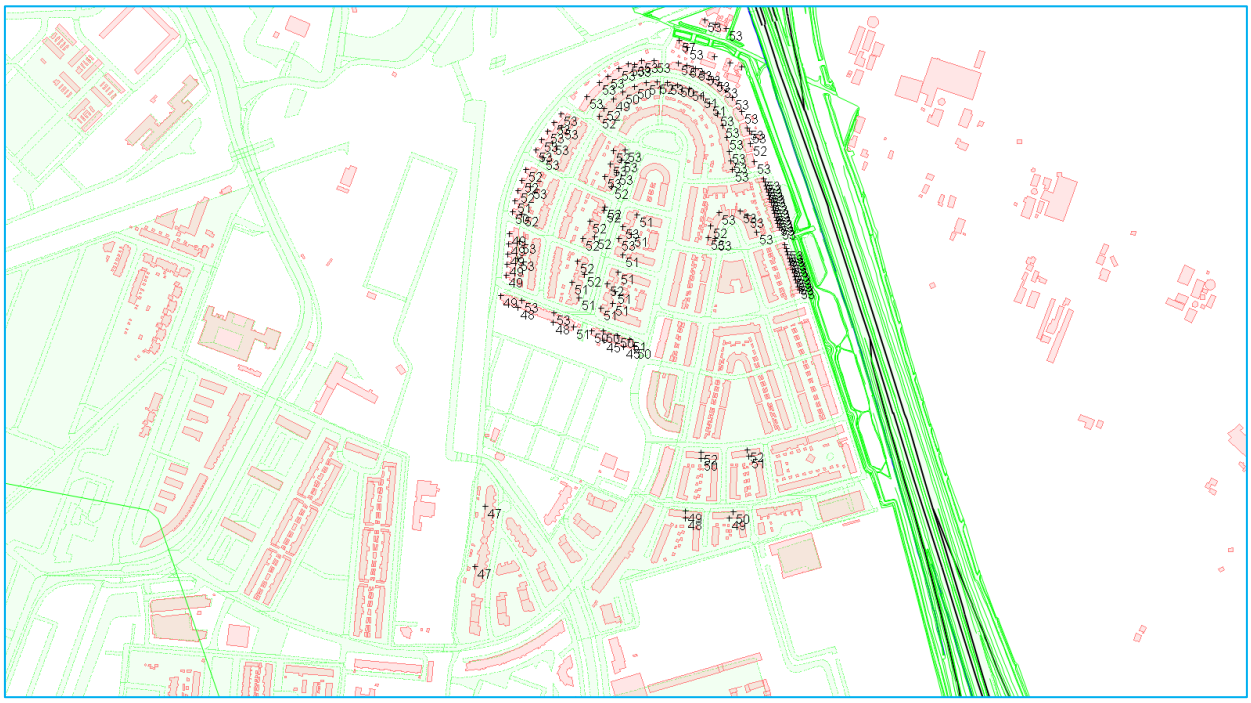
4 Resultaten

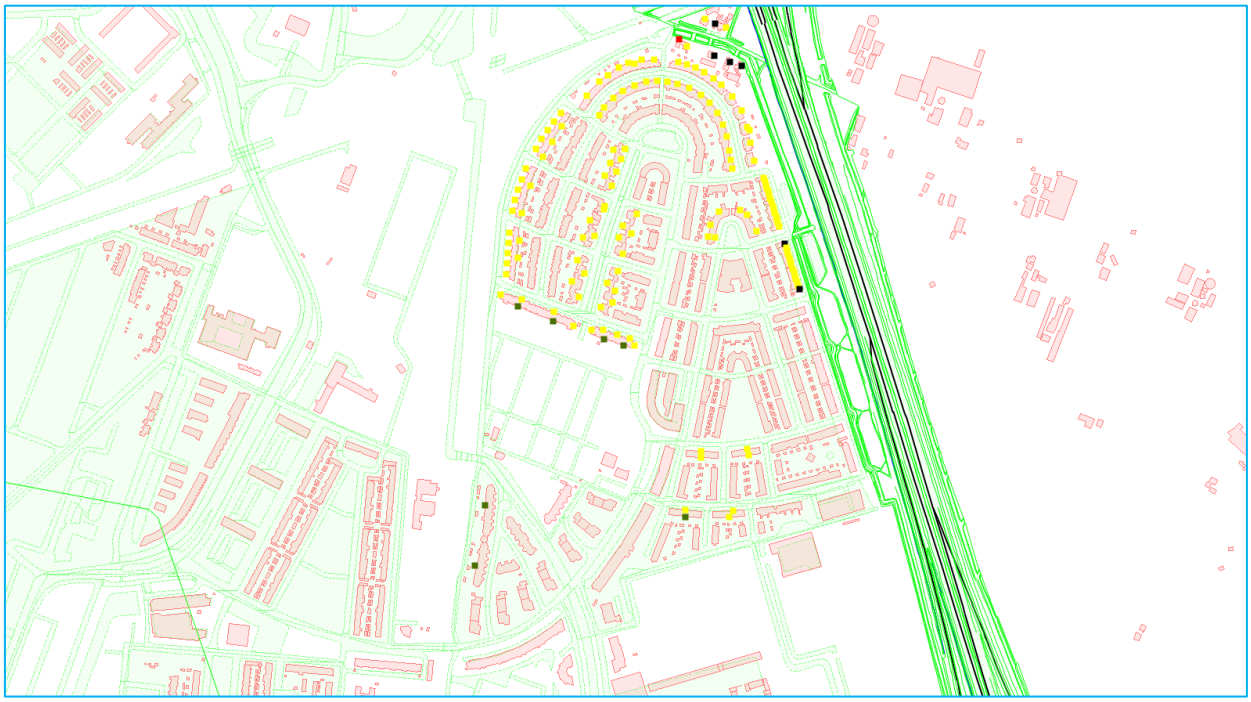
De berekeningsresultaten geven aan op welke locatie er op voorhand van mag worden uitgegaan dat de geluidsbelasting onder (groen) of boven (geel) de voorkeursgrenswaarde of boven de maximale ontheffingswaarde (rood) ligt. In het eerste geval is de realisering van een geluidsgevoelige bestemming zonder meer mogelijk en hoeft daarvoor geen hogere waarde besluit te worden genomen. Voor de gevallen waarbij de geluidsbelasting ligt tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde is een ontheffingsprocedure benodigd. Als de geluidsbelasting boven de maximale waarde komt is geen dakopbouw mogelijk.

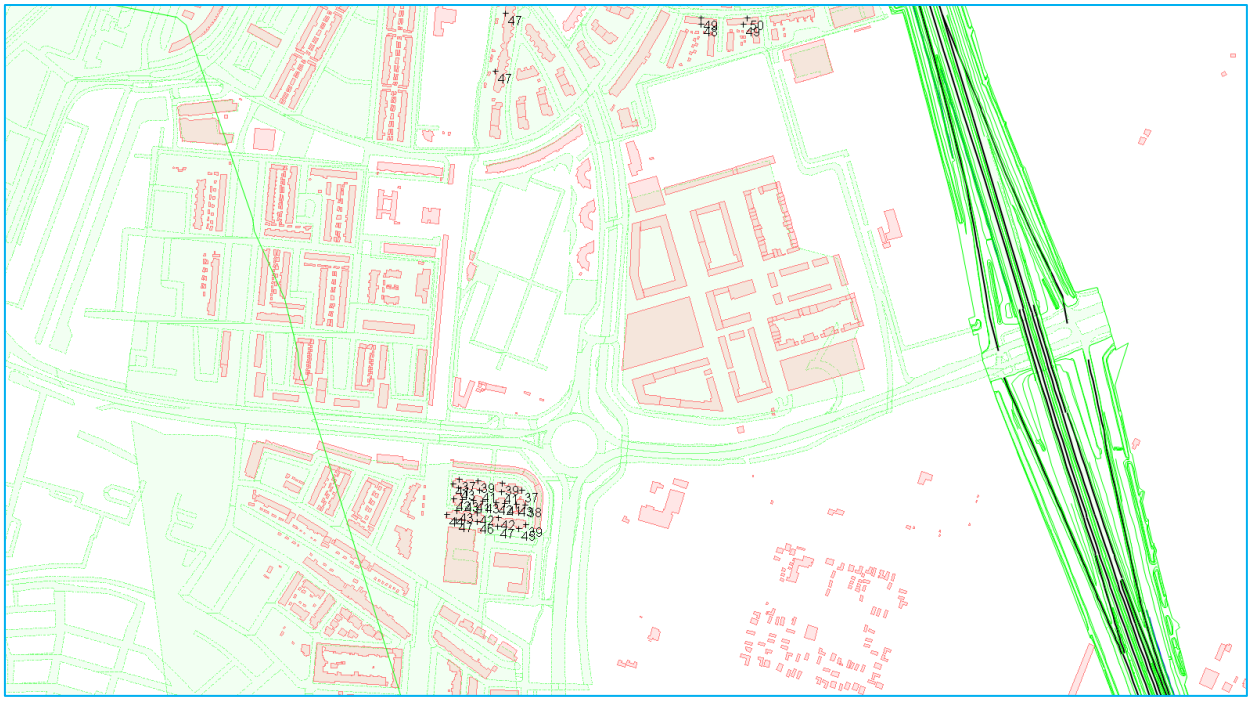
4.1 Geluidsbelastingen

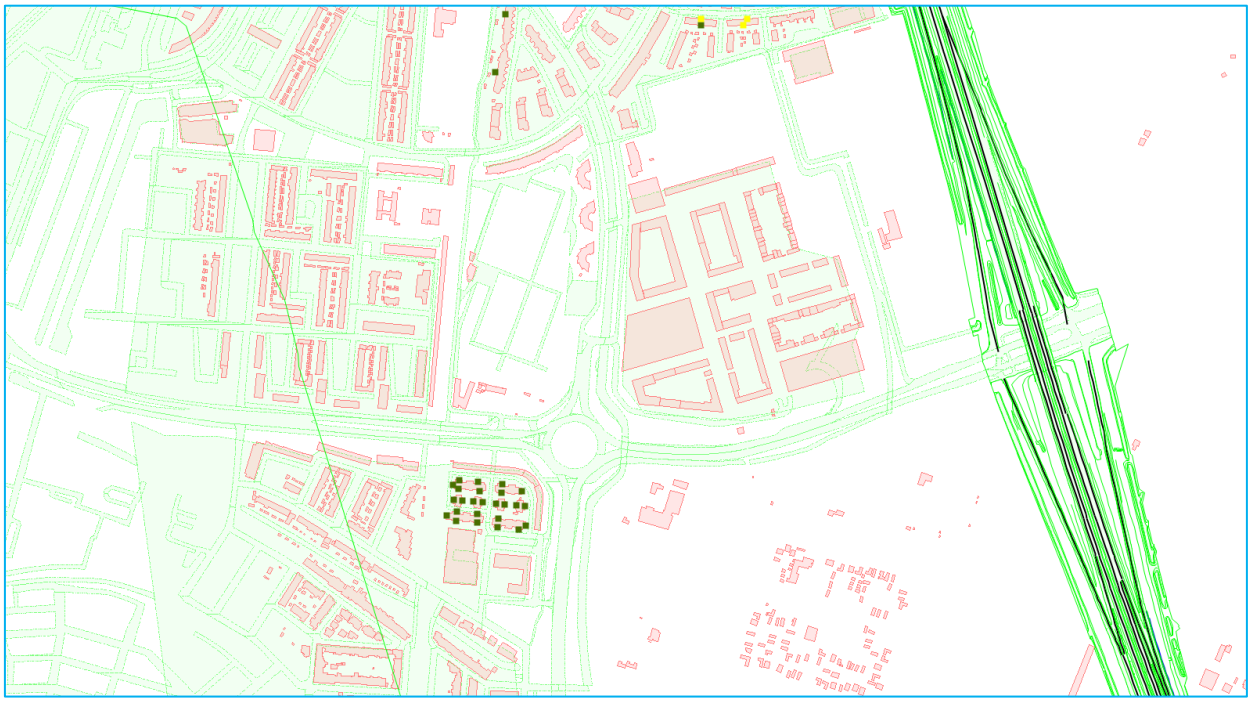
4.1.1 Wegverkeer

Onderstaande figuren laten voor Rijksweg A27 per locatie de berekende waarde (inclusief aftrek art 110g Wgh) zien op de 3 verdieping.





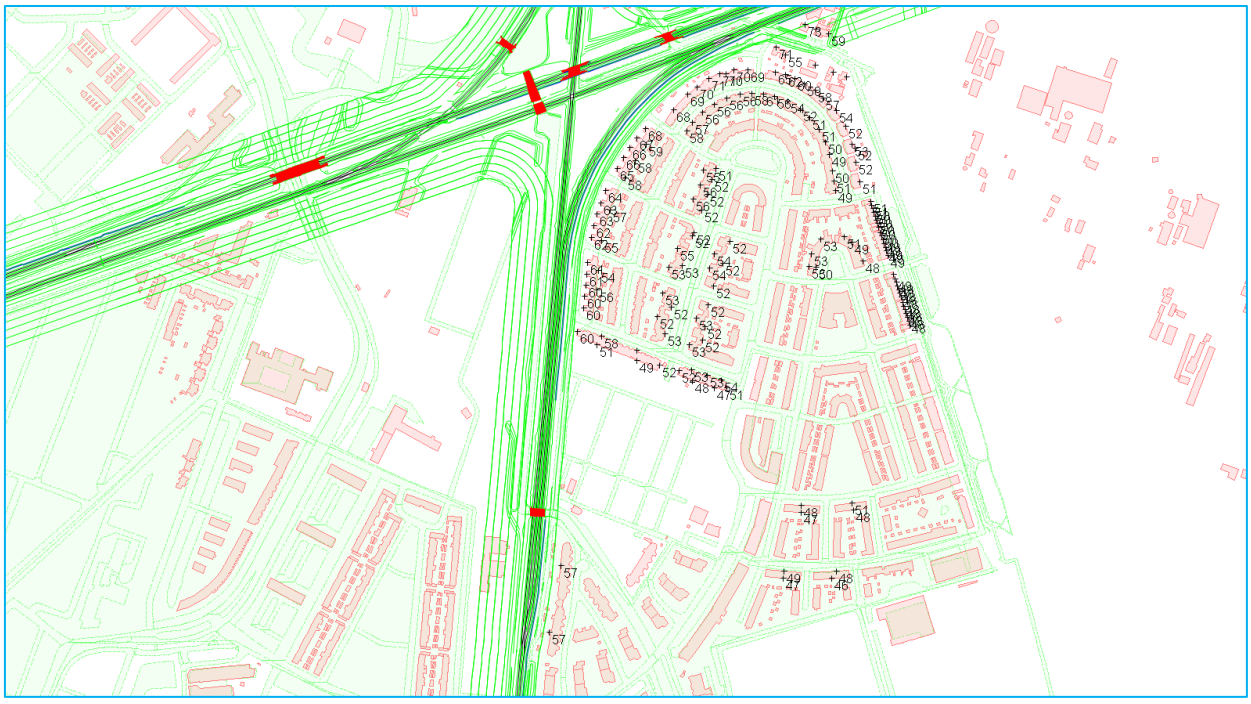


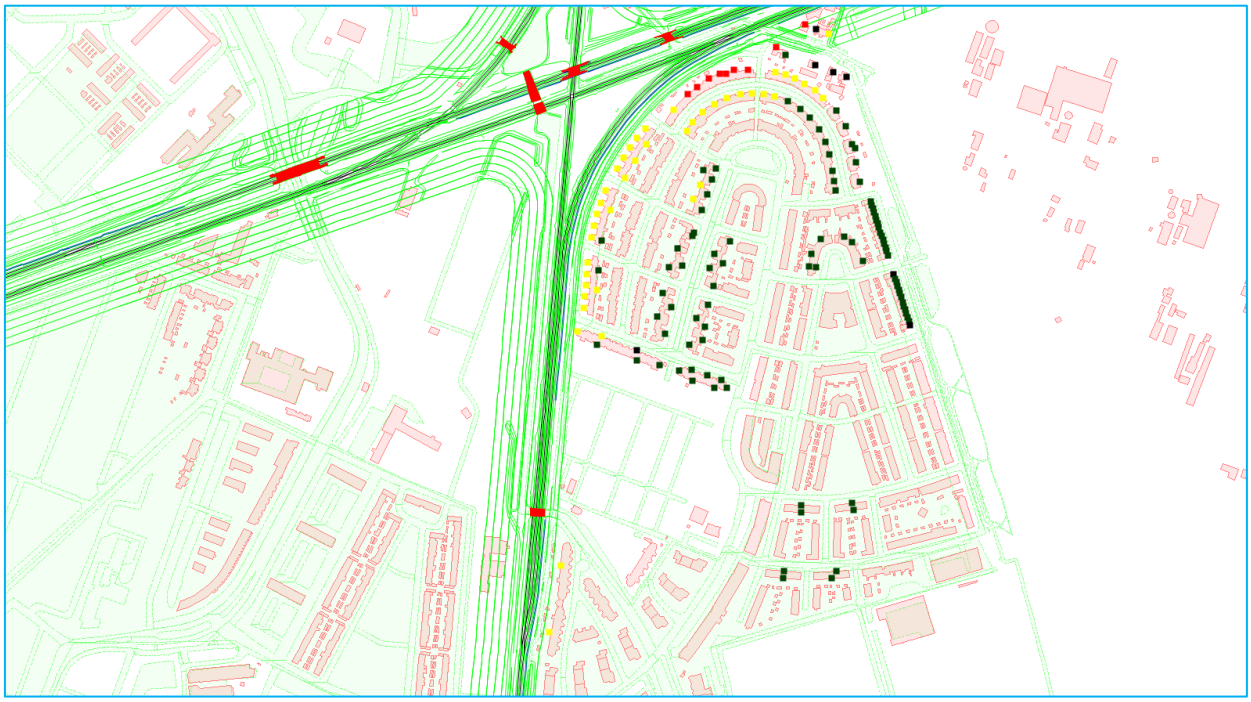


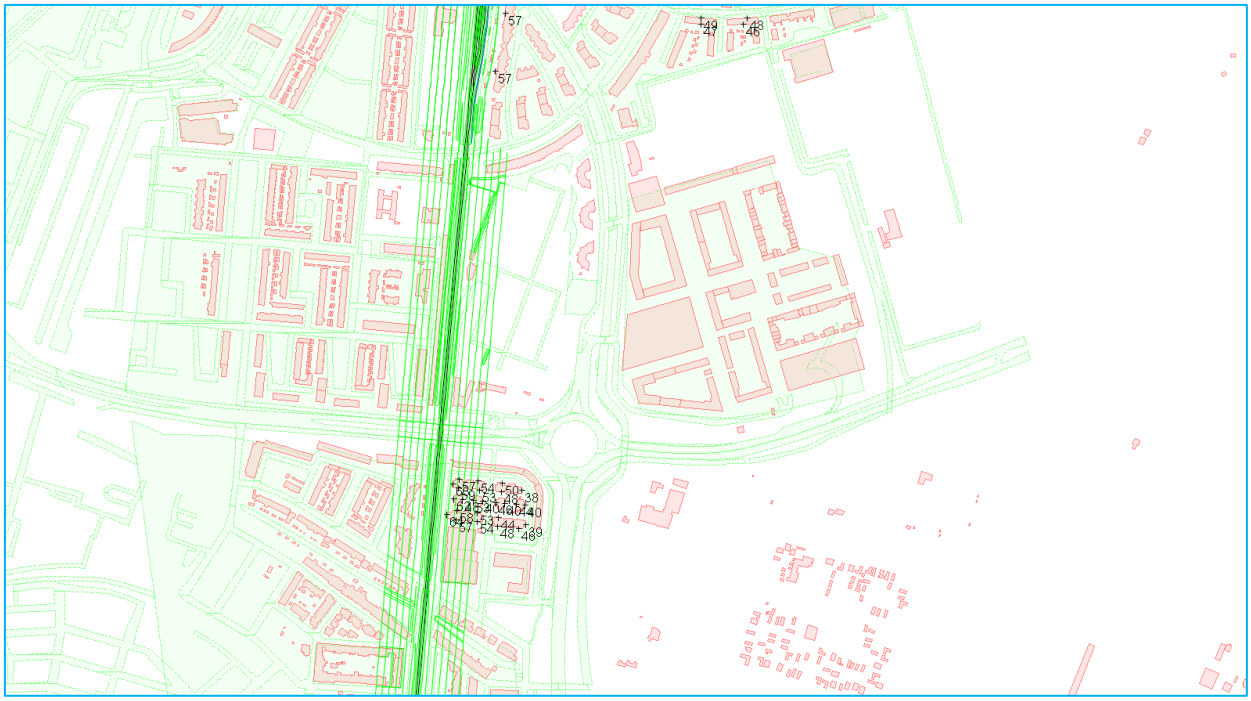
In de wijk Voordorp wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden edoch net niet de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Langs de Voordorpsedijk is eerder op basis van een akoestische verkenning aangegegeven dat het toevoegen van bouwlagen niet past.

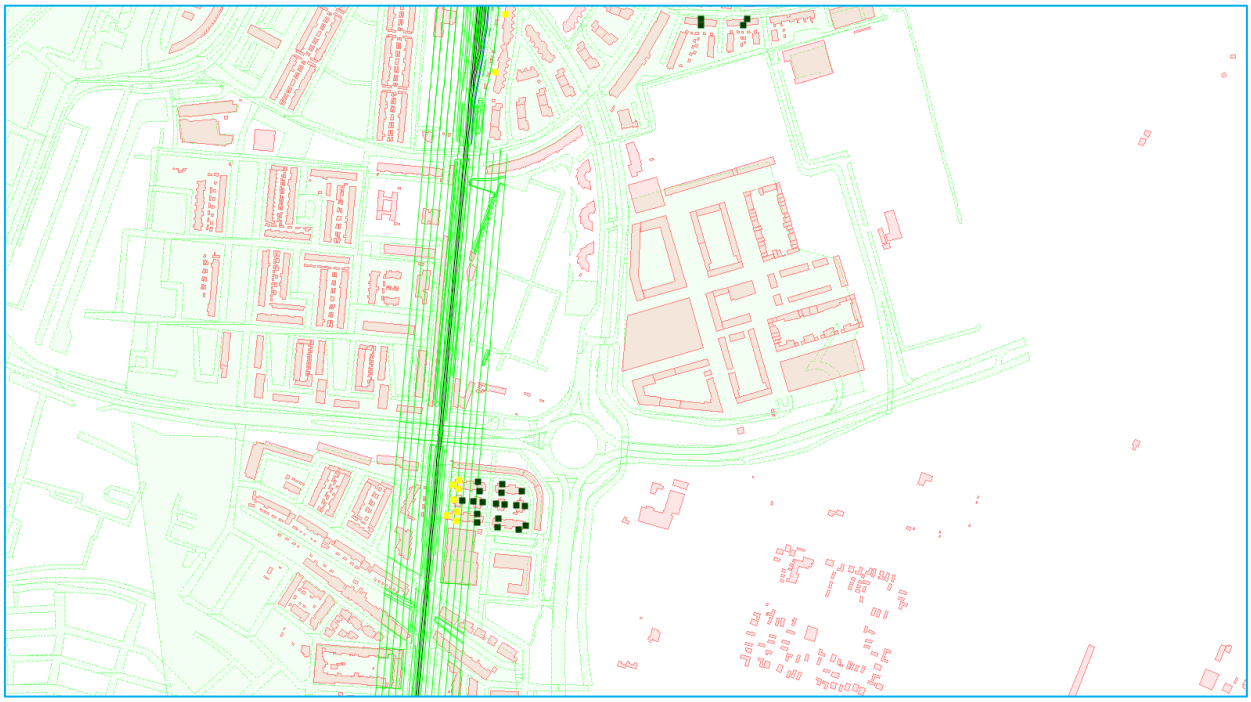
4.1.2 Railverkeer

Onderstaande figuren laten voor het railverkeer per locatie de berekende waarde zien.



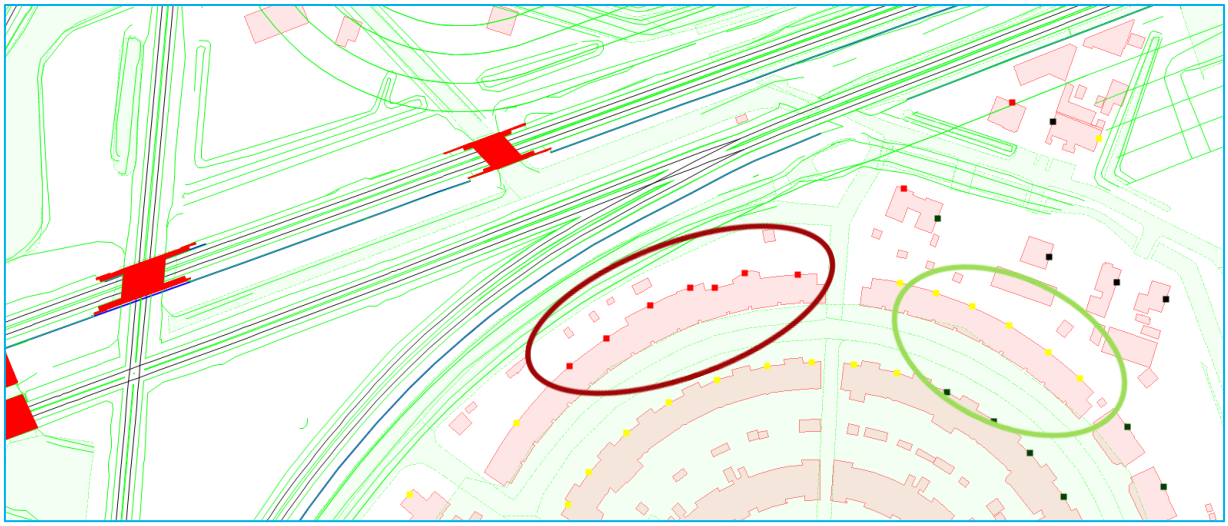






In de wijk Voordorp wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden edoch veel (net) niet de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Langs de Voordorpsedijk is eerder op basis van een akoestische verkenning aangegeven dat het toevoegen van bouwlagen niet past. Hier wordt de maximale waarde overschreden.

Verder is er nog een speciaal blok in Voordorp waar weliswaar de maximale waarde wordt overschreden (zie rode cirkel in onderstaand figuur). Echter dit bouwblok bestaat reeds uit drie lagen met aan de spoorzijde een aflopend dakvlak. Verhogen is ter plaatse niet aan de orde. Toetsing aan de Wet geluidhinder is derhalve niet aan de orde. Sommige woningen beschikken ook reeds over een dakkapel.



Onderstaand een impressie van de achterzijde van dit blok.



Ook het blok in de voorgaande figuur met de groene cirkel bestaat reeds uit drie bouwlagen met een aflopend dak richting spoor / rijksweg. Ook hier zijn al dakkapellen aanwezig.

4.2 Cumulatie

Zoals in hoofdstuk 2 is vermeld, dient er een afweging van het gecumuleerde geluidsniveau plaats te vinden als de voorkeurswaarde vanwege meerdere geluidsbronnen wordt overschreden. Dit geldt alleen voor geluidsbronnen die onder Wet geluidhinder vallen. Aangezien de voorkeurswaarde vanwege de rijkswegen en het spoor wordt overschreden, is er aanleiding voor een verdere beschouwing van het gecumuleerde geluidsniveau.

De maximale waarde van weg (57 dB zonder aftrek) en railverkeer (68 dB) zijn in samenhang bezien. Het is gezamenlijk teruggerekend naar wegverkeer en exclusief aftrek art. 110g Wgh. De hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting die dan kan voorkomen is 64 dB. Deze waarde is ruim lager dan de maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijk wegverkeer van 68 dB (63 excl. aftrek art 110g Wgh) en kan ook vanuit gezondheidsperspectief als acceptabel worden beschouwd. Temeer in dit geval deze hoogste waarden per bron niet gelijktijdig optreden en anderzijds het een uitbreiding van bestaande woningen betreft.

4.3 Hogere waarden

Samengevat dienen voor dit plan de volgende ontheffingen ('hogere waarden') te worden verleend.

Tabel 3: overzicht te verlenen hogere waarden

Bron	Ontheffingswaarde
Sporen Utrecht-Amersfoort / Utrecht Hilversum	68 dB
Rijksweg 27	53 dB

4.3.1 Maximale waarden per blok/cluster

Ten behoeve van het bestemmingsplan zal de hogere waarde worden vastgesteld in het hogere grenswaardebesluit.



Onderstaand is per cluster aangegeven welke geluidsbelasting maximaal optreedt voor zowel weg- als railverkeer. Dit om aanvullend aan de geluidbelastingen op de panden een snel inzicht te bieden op clusterniveau.

Clusternummer	Rijksweg A27	Spoorweg Utrecht – Hilversum/Amersfoort
1	53 dB	Onder de voorkeursgrenswaarde
2	52 dB	Onder de voorkeursgrenswaarde
3	50 dB	Onder de voorkeursgrenswaarde
4[3]	53 dB	65 dB
5	53 dB	Onder de voorkeursgrenswaarde
6	53 dB	Onder de voorkeursgrenswaarde
7[4]	53 dB	71 dB
8	53 dB	68 dB
9	53 dB	61 dB
10	Onder de voorkeursgrenswaarde	64 dB
11	53 dB	Onder de voorkeursgrenswaarde

[3] Deze woningen bestaan al uit drie lagen; geen Wgh procedure nodig

[4] Deze woningen bestaan al uit drie lagen; geen Wgh procedure nodig

5 Conclusie

Het plangebied van het onderzochte project ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszones van de Rijksweg A27 en de spoorlijnen Utrecht-Amersfoort/Hilversum.

Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege de Rijksweg A27 en de spoorlijnen Utrecht-Amersfoort/Hilversum de voorkeursgrenswaarde op alle locaties zoals aangeduid in figuur 1 overschrijdt. De geluidsbelastingen zijn voor de Rijksweg maximaal 53 dB en voor het spoor 68 dB. Langs de David Ben Goerionstraat staan twee blokken die reeds bestaan uit een schuine kap met een hoogte van drie lagen (al dan niet met dakkappellen erop). Deze blokken worden akoestisch bezien niet verhoogd en daarop is de Wet geluidhinder, net als op alle woningen die reeds bestaan uit drie lagen niet van toepassing.

De gecumuleerde geluidsbelasting blijft binnen de maximaal te ontheffen waarde voor binnenstedelijk wegverkeer. Ook vanuit gezondheidsperspectief is deze geluidsbelasting acceptabel.

Voor dit plan moet, parallel aan de ruimtelijke procedure, een hogere waarde procedure voor de genoemde geluidsbronnen worden doorlopen.

Bijlage 7 Informatiebijeenkomst

Verslag informatiebijeenkomst

Voordorp – Voorveldsepolder

In dit verslag zijn de opmerkingen en vragen van bewoners die zijn gesteld op of kort na de informatieavond op 2 maart 2020 over bestemmingsplan Voordorp – Voorveldsepolder samengevat en voorzien van een reactie van de gemeente.

Inhoud

1 Bestemmingsplan 1

1.1 Dakopbouwen 1

1.2 Café aan de Romerostraat 332-338 2

1.3 Groen 2

1.4 Energietransitie 3

2 Voorstellen om waarden in de wijk extra bescherming te geven 3

3 Inventarisatie naoorlogse bouwkunst 4

3.1 Planning 4

3.2 Kleuren 4

4 Nieuwe Hollandse Waterlinie 5

5 Algemene opmerkingen 5

1 Bestemmingsplan

1.1 Dakopbouwen

Kan de uniforme dakopbouwenregeling gehandhaafd blijven?
Als er in de straat al verschillende vormen dakopbouwen zijn. Bij welke vorm moet je dan aansluiten?

Reactie gemeente:
De dakopbouwenregeling van het bestemmingsplan heeft als doel een uniforme en heldere dakopbouwenregeling te bieden die uitgaat van de bestaande regeling in de beheersverordening en die aansluit bij wat inmiddels in de wijk is gerealiseerd aan dakopbouwen.

Een dakopbouw moet aansluiten bij eerder gerealiseerde dakopbouwen in een bouwblok of rij van eenzelfde type woningen of een eenzelfde type woning elders in het plangebied. Er kunnen verschillende dakopbouwen voorkomen als de bebouwingstypen van de woningen verschillend zijn.

Met aansluiten bij eerder gerealiseerde dakopbouwen die in een straat nu al verschillen, is het uitgangspunt dat moet worden aangesloten bij de dakopbouwen die het meeste voorkomen of de dakopbouwen die het beste passen bij de stedenbouwkundige opbouw van de wijk. Op de overzichtskaart bij de dakopbouwenregeling is na te gaan welke dakopbouwen als voorbeeld dienen.

1.2 Café aan de Romerostraat 332-338

Kan het pand aan de Romerostraat 332-338 een wijkfunctie krijgen in het bestemmingsplan?
Kan de horecabestemming van het pand aan de Romerostraat 332-338 verwijderd worden?
Kan er een pannenkoekenrestaurant in de Romerostraat 332-338 worden gevestigd?

Reactie gemeente:
De gemeente is in overleg met de eigenaren van het bewuste pand. De eigenaren denken erover om een nieuwe invulling het pand te geven. Als er duidelijkheid is over een plan voor deze locatie zal dat met de omwonenden worden besproken.
Dit bestemmingsplan legt de bestaande juridische situatie vast: wonen met de op de begane grond de mogelijkheid om op het adres Aartsbisschop Romerostraat 332 – 338 horeca B te vestigen. Deze manier van bestemmen sluit aan bij het op 5 maart 2020 door de gemeenteraad vastgestelde Chw bestemmingsplan Veldhuizen, De Meern.

1.3 Groen en water

Kan het groen in o.a. de tuinparken een plek krijgen in het bestemmingsplan?

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan geeft de tuinparken de functie die bij de bestaande situatie hoort. De functie (bestemming) daarvoor is in de Standaard Voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen: Recreatie - volkstuin. De grotere stukken groen in de openbare ruimte hebben de functie Groen gekregen.

Blijft het siertuinencomplex “Ons Buiten” bestaan en wordt de ruimtelijke kwaliteit hiervan geborgd?

Reactie gemeente:
Deze suggestie wordt overgenomen. Het volkstuinenpark ‘Ons Buiten’ is een belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige opzet van de wijk. Daarom wordt ‘Ons Buiten’ opgenomen op de ‘Lijst locaties met omgevingswaarden’ die als bijlage bij de regels is opgenomen. De regels zorgen voor de bescherming tegen onwenselijke veranderingen aan de bestaande bouwwerken.
De functie Recreatie – Volkstuin biedt de zekerheid dat er voor de verandering van de functie van het volkstuinenpark een juridische procedure nodig is met de wettelijke waarborgen die daarbij horen. De dierenweide krijgt de functie Groen met een aanduiding ‘dierenweide’, zodat ook dat deel van het park voldoende beschermd is tegen onwenselijke veranderingen.

Kan de groene dierenweide een bijzondere functie krijgen en onderdeel worden van het gemeentelijk beleid voor dierenparken en -weiden?

Reactie gemeente:
Deze suggestie wordt overgenomen. Zie de reactie hierboven.
Voor zover bekend heeft de gemeente geen bijzonder beleid voor dierenweides.

Kunnen de oude waterlopen in de wijk zichtbaar worden gemaakt?

Reactie gemeente:
Het zichtbaar maken vraagt om een kostbare aanpassing van de openbare ruimte. Daar zijn op dit moment nog geen plannen voor.
Het bestemmingsplan is geen belemmering, want dat staat in de openbare ruimte overal waterlopen toe.

Kan Voordorpsedijk 8 een groen veld blijven?

Reactie gemeente:
Voor het perceel Voordorpsedijk 8 is net als voor de aangrenzende huisnummers een woonbestemming opgenomen. De gemeente is geen eigenaar van de grond en kan daarom niet toezeggen dat het veld groen blijft. Op grond van de beheersverordening en het ontwerpbestemmingsplan kunnen overigens geen hoofdgebouwen op het veld gebouwd worden. De eigenaar heeft op 11 juli 2018 een bouwplan bij de gemeente ingediend (gepubliceerd in het gemeenteblad op 17 juli 2018) om in afwijking van de beheersverordening (en het ontwerpbestemmingsplan) te mogen bouwen. De aanvraag is nog niet helemaal compleet. Zodra dat het geval is – het kan nog wel enige maanden duren – bereidt de gemeente een besluit voor. Het is nu dus nog te vroeg om mededelingen te doen over het besluit. Bij de voorbereiding van het besluit moet de gemeente de belangen afwegen, zoals de belangen van omwonenden en van de aanvrager. De procedure voor de vergunning biedt belanghebbenden de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen over het ontwerpbesluit van de gemeente.

1.4 Energietransitie

Hoe vindt de inpassing van de energietransitie plaats?

Reactie gemeente:
Het is nog te vroeg om een regeling voor de wijk op te nemen in het bestemmingsplan. De gemeente onderzoekt nog welke maatregelen nodig zijn en hoe die uitwerken op wijk- en buurtniveau.

2 Voorstellen om waarden in de wijk extra bescherming te geven

Bescherming voor de Theo Bosch huizen.

Reactie gemeente:
Dit voorstel nemen we over. De huizen van Theo Bosch komen op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten. Zie ook paragraaf 3.1.

Bescherming voor bomen.

Reactie gemeente:
Bomen zijn beschermd in de bestemming Groen, omdat activiteiten die bomen aantasten verboden zijn.

Bescherming voor de huisjes in de tuinparken.

Reactie gemeente:
De bestaande huisjes zijn in deze parken opgenomen in de bestemming Recreatie – volkstuin. Het volkstuinpark 'Ons Buiten' is ook opgenomen op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, zodat bij vervanging van een huisje getoetst kan worden of het huisje past in het park.

3 Inventarisatie naoorlogse bouwkunst

3.1 Planning

Is het niet handig om eerst, in overleg met de bewoners, een inventarisatie te maken van de jongste bouwkunst en daarna met een ontwerpbestemmingsplan te komen?

Reactie gemeente:
Het bestemmingsplan is een onderdeel van de voorbereiding van de gemeente op de Omgevingswet. Om de voorbereiding tijdig te kunnen afronden, is de gemeente terughoudend met meenemen van ontwikkelingen die de planning kunnen vertragen.
In dit geval is het ook niet nodig om de inventarisatie af te wachten. Als de uitkomst van de inventarisatie daartoe aanleiding geeft, kan het bestemmingsplan daaraan worden aangepast. Vooruitlopend op een definitieve uitkomst van de inventarisatie worden de huizen van Theo Bosch alvast de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten geplaatst. De regels van het bestemmingsplan bieden extra bescherming aan locaties die op die lijst staan.

3.2 Kleuren

De kleurstelling in de wijk moet behouden blijven. O.a. in het wegdek.
Het blauw moet behouden blijven.
De combinatie van: kleurstelling, groen, plaatsing en volume van de bebouwing maakt Voordorp een fijne wijk om te wonen.
Behoud de zuidelijke karakteristiek, lichte kleuren en mediterrane sfeer.
Behoud de kleuren van de kozijnen van OBS de Vier Windstreken.

Reactie gemeente:
De kleurentoepassing in de wijk is een welstandsaspect dat in een bestemmingsplan niet geregeld kan worden. Bij een eerstvolgende herziening van de welstandsnota kan onderzocht worden of de kleurstelling in het welstandsbeleid opgenomen kan worden.

Kunnen de kalkzandsteen gevels beschermd worden?
Reactie gemeente:
Ook dit is een welstandsaspect. Zie de reactie hiervoor.

De lantaarnpalen zijn niet meer origineel. Kan het straatmeubilair vervangen worden?
Het licht van de lantaarnpalen is niet fijn. Kunnen de lantaarnpalen vervangen worden?

Reactie gemeente:
De vervanging van lantaarnpalen staat los van de inventarisatie of het bestemmingsplan. Als de lantaarnpalen aan vervanging toe zijn, ontstaat wellicht de mogelijkheid om een ander model te plaatsen. Daar is nu nog niets over te zeggen.

4 Nieuwe Hollandse Waterlinie

Kan de NHW in Voordorp betrokken worden door de linies te markeren?
Kunnen er linten worden gelegd tussen de waterlinie-waterwegen in Voordorp?
Kan er markering komen om de relatie te leggen tussen de NHW, wijkwatersystemen en jong historisch erfgoed?

Reactie gemeente:
Vanuit de wijk is er geen zicht op elementen van de waterlinie en er zijn ook geen resten. Een markering heeft dan weinig waarde.

Is het mogelijk om de Romerostraat 332-338 in te richten als informatiecentrum en rustplaats voor wandelaars langs de NHW-route?

Reactie gemeente:
Zie hiervoor de reactie bij onderdeel 1 over de Romerostraat 322 - 338.

Komen er watermaatregelen voor het "Groene Dak'?

Reactie gemeente:
In de wijk worden geen ontwikkelingen voorzien en is het uitgangspunt voor het waterbeleid het "stand still" beginsel. Uit het vooroverleg met de waterbeheerder is gebleken dat watermaatregelen niet nodig zijn.

5 Algemene opmerkingen

Kan er een vrijheidsstrijderskunstwerk komen in de wijk?

Reactie gemeente:
Kunstwerken zijn in het openbaar gebied mogelijk in de verschillende bestemmingen daarvoor. Of er daadwerkelijk een kunstwerk komt in een wijk is geen onderdeel van een bestemmingsplanregeling. Informatie over kunst in de openbare ruimte kunt u vinden op utrecht.nl (zoek op kunst+openbare+ruimte of ga direct naar de pagina : https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/vrije-tijd/kunst-en-cultuur/kunst-in-de-openbare-ruimte/).

De vorming en samenstelling van het bewonerscomité is onduidelijk.

Reactie gemeente:
Het wel of niet vormen van een bewonerscomité en de samenstelling daarvan is een aangelegenheid van de bewoners zelf.

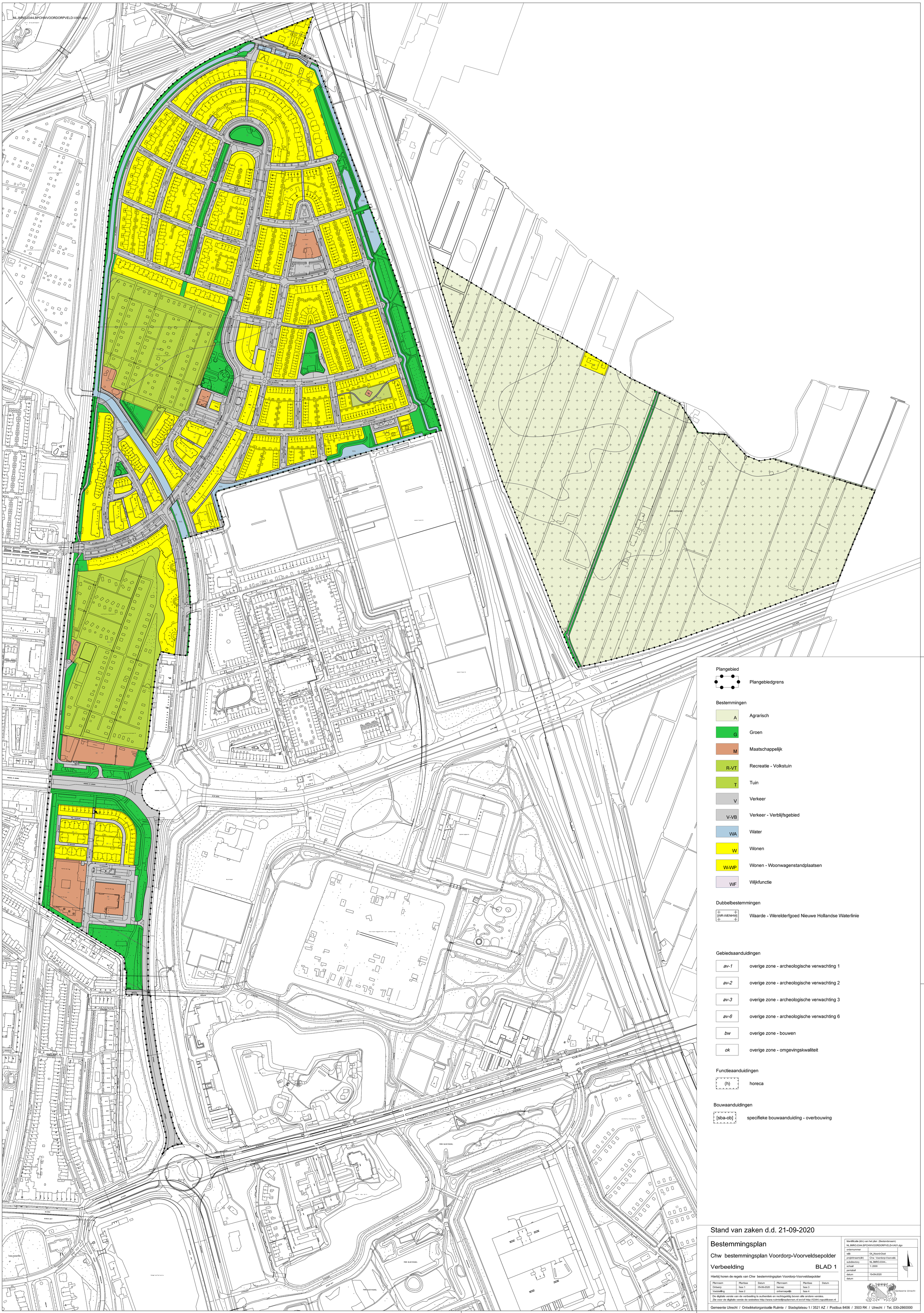
De link naar het digitaal inkijken van het bestemmingsplan werkt niet.

Reactie gemeente:
De link naar het digitaal inzien van het conceptbestemmingsplan alleen in de aanloop naar de informatieavond gewerkt, omdat het plan nog lang niet klaar was en op dat moment een ambtelijk werkexemplaar was.

Als de vaststellingsprocedure gestart is, wordt het ontwerpbestemmingsplan 6 weken ter inzage gelegd. In die periode kan iedereen het plan inzien, ook digitaal, en zijn of haar zienswijze over het ontwerp bestemmingsplan indienen. De publicatie van het ter inzage leggen vindt plaats in het Stadsblad, De Brug, de Staatscourant en op de website van de gemeente. De planning is om de terinzagelegging te starten in juni 2020.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-VA01.dgn



Stand van zaken d.d. 21-09-2020

Bestemmingsplan

Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder

Verbeelding BLAD 1

Hierbij horen de regels van Chw bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	05-06-2020	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropubliceer.nl

Identificatie (idn) van het plan (Bestandsnaam) NL.IMRO.0344.BPCHWVOORDORPVELD-VA01.dgn	
ordernummer	
wijk	04_Noord-Oost
projektnaam(dir)	Chw Voordorp-Voorveld.
subdirectory	NL.IMRO.0344..
schaal	1: 2000
pentabel	
datum	19-09-2020
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Voordorp - Voorveldsepolder

november 2020

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN VOORDORP – VOORVELDSEPOLDER 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.2 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.2.1 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 5
2.3 ONDERBOUWING INPASSING LOOPBRUG EN COLONNADE SMIJERSLAAN 2 EN 4 7

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 8

ZIENSWIJZE 1 8
ZIENSWIJZE 2 8
ZIENSWIJZE 3 8

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Voordorp - Voorveldsepolder

Het plangebied ligt aan de noordoostkant van de stad en bestaat uit de wijk Voordorp, de Sartreweg, de Kögllaan, enkele straten rond het De Munnikplein en een deel van de Voorveldsepolder.

Het plangebied heeft de volgende grenzen: in het westen de Oosterspoorbaan, in het noorden de spoorbaan Utrecht-Amersfoort, in het oosten de rijksweg A27 (de rijksweg valt buiten dit plan), in het zuiden de Habib Bourguibastraat en de groenstrook in het oostelijke verlengde van deze straat tot aan de A27, de Sartreweg tot aan het verkeersplein De Berekuil, de Huizingalaan. En de Voorveldsepolder ten oosten van de A27 tot de gemeentegrens met de gemeente De Bilt.
Het bestemmingsplan Chw Bestemmingsplan Voordorp-Voorveldsepolder bevat een regeling die gericht is op het beheren van de leefomgeving in het plangebied.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.2 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 5 juni tot en met donderdag 16 juli 2020 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 3 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en voldoen aan de wettelijke eisen.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om

te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Inhoud van de zienswijzen

Twee zienswijzen gaan over het ontwerpbesluit van het college van burgemeester en wethouders om hogere waarden voor de maximale geluidsbelasting vast te stellen. Zonder dat besluit is het bestemmingsplan niet volledig uitvoerbaar en daarom worden de zienswijzen besproken in dit rapport. Met de hogere waarden biedt het bestemmingsplan ruimte aan bewoners om een dakopbouw te bouwen. Omdat de gemeente de mogelijkheid om de dakopbouw te realiseren niet wil beperken, wordt het bestemmingsplan niet aangepast naar aanleiding van deze zienswijzen. Het is vervolgens aan de bewoners zelf of zij van deze mogelijkheid gebruik maken.

De derde zienswijze gaat over het beleid over kamerverhuur in woningen en de doorwerking daarvan in het bestemmingsplan. De indiener merkt op dat er in de praktijk drie studenten in een zelfstandige woning kunnen wonen, zonder dat hiervoor een omzettingsvergunning nodig is. Dit bestemmingsplan wijzigt het woonbeleid niet en de zienswijze is daarom geen aanleiding om wijzigingen aan te brengen.

Conclusie: de zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen uitgebreid besproken.

2.2 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

2.2.1 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

Bij de ambtshalve controle tijdens de ter inzagelegging bleek dat zowel de verbeelding als de regels nog enkele onjuistheden bevatten. Deze worden nu hersteld.

2.2.1.1 Aanpassingen op de verbeelding

De verbeelding wordt op de volgende plaatsen aangepast:

1. De functie Groen in de Romerostraat ter hoogte van de volkstuinen heeft ten onrechte de aanduiding “zone bouwen”. Deze aanduiding wordt verwijderd.
2. David Ben Goerionstraat 37: de grens van de functie Wonen wordt aangepast, omdat de gemeente snippergroen verkocht heeft.
3. Bij de ingang van het appartementengebouw naast het perceel de Chico Mendesstraat 35 wordt de functie Wonen aangesloten op de eigendomsgrens.
4. Bij de Augusto Sandinostraat wordt de functie Water aan de waterloop gegeven.
5. Het voetpad dat door de binnentuin die tussen de Augusto Sandinostraat en de Simon Bolivarstraat ligt en twee delen van de Augusto Sandinostraat met elkaar verbindt, krijgt de functie Verkeer - Verblijfsgebied in plaats van Groen, omdat het doel van die functie beter aansluit bij het feitelijke gebruik.
6. De gebouwen met de functie Maatschappelijk die bij het volkstuinencomplex ‘Ons Buiten’ horen hebben per gebouw de aanduiding ‘overige zone - bouwen’ en de aanduiding ‘overige zone - omgevingskwaliteit’. De aanduiding wordt over het hele vlak van de functie gelegd, conform de systematiek van het plan, en de aanduiding ‘overige zone - omgevingskwaliteit’ wordt geschrapt, omdat deze gebouwen met de functie Maatschappelijk niet behoren tot de omgevingskwaliteiten die beschreven staan in de betreffende bijlage van het bestemmingsplan.
7. Het fietspad langs het spoor, de Kögllaan, heeft in het ontwerp aan de zuidkant de functie Verkeer - Verblijfsgebied, aan de noordzijde de functie Groen. Dat is niet logisch. De bestemming Groen wordt daarom vervangen door Verkeer - Verblijfsgebied, zodat de Kögllaan in zijn geheel zichtbaar wordt op de kaart.

8. Op de Professor Bijvoetlaan, tussen de Professor Fischerlaan en het De Munnikplein, wordt aan beide zijden van de laan de grens tussen de functies Wonen en Verkeer – Verblijfsgebied aangepast aan de feitelijke situatie.
9. Het fietspad dat door het woonblok aan de noordkant van de Professor Fischerlaan loopt, in het verlengde van de Professor Bijvoetlaan, krijgt de juiste functie, namelijk Verkeer – Verblijfsgebied, met een aanduiding dat de bestaande overbouwing is toegestaan.

2.2.1.2 Aanpassingen in de regels

De regels worden als volgt aangepast:

1. In artikel 7, lid 7.2 wordt na “in stand houden van” het woord “van” geschrapt.
2. In artikel 9 is als gevolg van de verbetering van de plankaart (fietspad door het woonblok aan de Professor Ficherlaan, zie paragraaf 2.2.1.1) onder vernummering van onderdeel 2 naar 4 een nieuw onderdeel 2 ingevoegd in lid 9.2: 2. Op de locatie met de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - overbouwing" is de bestaande overbouwing toegestaan voor een aangrenzende woning. In de overbouwing zijn de activiteiten toegestaan die in die aangrenzende woning mogen.
3. In artikel 9, lid 2 is een activiteit toegevoegd die bij de functie Verkeer-Verblijfsgebied past. Het betreft de activiteit “*Op de Smijerslaan is tussen gebouwen met de functie maatschappelijk, het bouwen en gebruiken van een overdekte loopbrug en een overdekte voetgangersoversteek toegestaan. De loopbrug is maximaal 4 meter breed, 9 meter hoog en de vrije hoogte onder de loopbrug bedraagt minimaal 4,2 meter. De overdekte voetgangersoversteek is maximaal 3 meter breed, 6 meter hoog en de vrije hoogte onder de voetgangersoversteek bedraagt minimaal 4,2 meter.”* Deze activiteit is toegevoegd om de bestaande loopbrug die ontbreekt in het ontwerp toe te staan. De activiteit is zo geformuleerd dat een verplaatsing van de loopbrug mogelijk is en daarbij ook een overdekte voetgangersoversteek gebouwd mag worden. De ruimtelijke inpassing hiervan is onderbouwd in paragraaf 2.3.
4. In artikel 13: in de verwijzing naar de aanduiding op de plankaart wordt “standplaatsen” vervangen door “wooneenheden” (op de plankaart staat "wooneenheden" in plaats van "standplaatsen", omdat de wettelijke standaard voor bestemmingsplannen geen aanduiding heeft voor het aantal standplaatsen en het gebruik van die standaarden in verband met de digitale raadpleegbaarheid nodig is) en in lid 13.2 onder d2, wordt het woord “van” geschrapt.
5. In artikel 16, lid 16.1, onder 2, wordt de zinssnede “met de aanduiding Waarde - Omgevingskwaliteit“ vervangen door: als overige zone – omgevingskwaliteit.
6. In artikel 16, lid 16.3, onder 1, wordt de regel “het hoofdgebouw is niet opgenomen op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 bij de regels en op de locaties geldt geen functie die het bouwen verbiedt“ vervangen door: de locatie van het hoofdgebouw is niet aangeduid als overige zone – omgevingskwaliteit en op de locatie geldt geen functie die het bouwen verbiedt.
7. In artikel 17, lid 17.1, onder 4, wordt de eerst voorkomende zinsnede “van toepassing” geschrapt.
8. In artikel 17, lid 17.4, onder 2, wordt de zinsnede “*voor zover de vergunning niet op grond van de regel onder 3 geweigerd moet worden verlenen*” geschrapt omdat er in dit bestemmingsplan geen regel onder 3 bestaat. Aan de overgebleven zinsnede wordt het woordje “*verlenen*” toegevoegd waarmee de regel onder 2 komt te luiden “*burgemeester en wethouders verlenen een vergunning voor het bouwen of verbouwen alleen:”*.
9. In artikel 17, lid 17.4, onder 2, wordt de regel onder a “*als een nieuw hoofdgebouw een bestaand hoofdgebouw op dezelfde plek vervangt en een omvang heeft die vergelijkbaar is met de te vervangen bebouwing;*”, vervangen door “*als een nieuw of te verbouwen hoofdgebouw een bestaand hoofdgebouw op dezelfde plek vervangt en een omvang heeft die vergelijkbaar is met*

de te vervangen of te verbouwen bebouwing" om expliciet helder te maken dat het verbouwen van een hoofdgebouw ook onder de werkingssfeer van deze regel valt.

10. In artikel 17, lid 17.6, onder 1, wordt de zinsnede "om af te wijken een regel" aangepast in "om af te wijken van een regel".
11. In artikel 21, lid 21.3, onder 3, wordt de verwijzing naar de beleidsregels geactualiseerd door "Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten" te vervangen door: beleidsregels "Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten)".

2.3 Onderbouwing inpassing loopbrug en colonnade Smijerslaan 2 en 4

Voor de locatie van de school van Nimeto aan de Smijerslaan 2 en 4 is aan de functie Verkeer-Verblijfsgebied een activiteit toegevoegd. Deze activiteit maakt het mogelijk de bestaande loopbrug te vervangen voor een nieuwe loopbrug en wordt het mogelijk om een overdekte voetgangersoversteek (colonnade) tussen de schoolgebouwen te realiseren. Deze aanpassing in de regels is in paragraaf 2.2 omschreven.

De loopbrug en colonnade zijn onderdeel van een groter plan voor Nimeto en de omgeving. De ambitie van dit plan is de school beter naar buiten toe te presenteren en om de omgeving van de school een kwaliteitsimpuls te geven door deze te vergroenen en er een ontmoetingsplek te maken voor de buurt en de studenten. Dit plan zal fasegewijs worden gerealiseerd.

De loopbrug en colonnade verbinden twee schoolgebouwen met elkaar en dienen als omzoming van een openbaar toegankelijk (school)plein dat gebruikt kan worden voor studenten en de buurt. Het deel tussen de colonnade wordt een 'shared space'. Hier maken voetgangers, fietsers en auto's gebruik van dezelfde verkeersruimte en wordt de rijbaan onderbroken. De relatie met het achterliggende buurtje blijft behouden door de boomstructuur langs de Smeijerslaan te versterken en ook door aan de andere zijde bomen aan te planten in grasstroken.

De ruimtelijke opzet van het gebied verandert niet wezenlijk. In de huidige situatie is er namelijk al een loopbrug aanwezig die de twee schoolgebouwen met elkaar verbindt. In de nieuwe situatie wordt deze ongeveer 10 meter zuidelijker gepositioneerd en komt er ook een colonnade. Deze worden zo ingepast dat de bestaande bomen behouden kunnen blijven. De ondersteunende kolommen worden geplaatst in de lijn van de bomen langs de weg. Hierdoor worden de looproutes niet gehinderd. Door de open ruimte van ruim 4 meter onder de brug blijft de zichtlijn in de richting van de woonbuurt aan de noordzijde van de school behouden. Het autoverkeer kan onder de loopbrug en colonnade (over het plein) door rijden. De auto is hier te gast.

Participatie

Het wijkbureau heeft met bewoners gesproken over hun wensen voor de openbare ruimte rondom de school Nimeto en aanvullende wensen voor de wijk. Ook Nimeto heeft gesproken met bewoners over hun bezwaren en wensen voor de verbouwing van de school en vooral de colonnade. Op 3 november 2020 is er een bewonersavond geweest. In het gesprek tussen bewoners en Nimeto is geconstateerd dat bijvoorbeeld met een andere materialisatie van de colonnade en het plaatsen van een hekwerk om een speelplaats tegemoet gekomen kan worden aan de bezwaren van bewoners.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

Indiener geeft aan dat uit een recent rapport van de WHO en het RIVM blijkt dat de verhoging van de geluidswaarden schadelijk is voor de volksgezondheid en verzoekt de gemeente om de vaststelling van hogere grenswaarden ten aanzien van geluid te heroverwegen.

Reactie
De vaststelling van hogere grenswaarden vanwege wegverkeerslawaai van de rijksweg A27 en railverkeerslawaai van de spoorlijn Utrecht – Amersfoort/Hilversum is alleen nodig om bewoners de mogelijkheid te geven om een dakopbouw te bouwen. In het plangebied Voordorp – Voorveldsepolder geldt de hogere grenswaarde alleen voor een beperkt aantal adressen. Het gaat om nog te bouwen dakopbouwen op woningen in het noordwestelijk en oostelijk deel van het plangebied die op bijlage 6 bij de regels met een groene kleur zijn aangeduid.
Op sommige woningen staan al dakopbouwen. Het is vanuit het oogpunt van rechtsgelijkheid niet meer dan redelijk eigenaren die nu nog geen dakopbouw hebben die mogelijk ook te bieden. Daarvoor is de toepassing van een hogere grenswaarde nodig. De wet staat toe om met hogere grenswaarden af te afwijken van de voorkeursgrenswaarden voor geluid van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Met de vaststelling van de hogere waarden is er volgens de gemeente sprake van een goed woon- en leefklimaat. Een bewoner die het geluidsniveau te hoog vindt, kan zelf beslissen om geen dakopbouw te realiseren. Zie ook de reactie bij zienswijze 2.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

Indiener geeft aan dat geluidschermen langs de rijksweg A27 en Biltse Rading en de andere in het bestemmingsplan genoemde wegen effectief zijn en dat geen besluit moet worden genomen om de norm aan te passen.

Reactie
De Wet geluidhinder geeft de grenswaarden (normen) aan, waaraan moet worden voldaan in nieuwe gevallen, bijvoorbeeld bij woninguitbreiding door een dakopbouw. Diezelfde wet biedt ook de mogelijkheid om van die norm tot op zekere hoogte af te wijken door een hogere grenswaarde vast te stellen. Dat kan niet onbeperkt, ook bij een afwijking gelden maximale grenswaarden. Geluidschermen langs de A27 zijn geplaatst bij de bouw de woonwijk Voordorp. De Wet geluidhinder is van toepassing bij nieuwe ontwikkelingen. Er worden in het bestemmingsplan geen andere nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, dan de dakopbouwen op een aantal woningblokken. Voor die woningblokken die binnen de invloedsfeer van de rijksweg A27 en de spoorlijn Utrecht – Amersfoort/Hilversum liggen is, in het geval van het bouwen van een dakopbouw op een woning, een hogere grenswaarde nodig. Voor de bestaande woningen en dakopbouwen zijn de hogere grenswaarden als gevolg van de rijksweg en de spoorlijn niet van toepassing. Zie ook de reactie bij zienswijze 1.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

De zienswijze gaat over de hospitaregeling, artikel 21, lid 21.2, onder 3a, van het bestemmingsplan. De regel en de uitvoering van de regel wordt in het bestemmingsplan toegelicht

in paragraaf 2.4.3.4. Indiener is het niet eens met de uitvoering van de hospitaregeling, omdat iemand die slechts 10% van de woning in eigendom heeft, als “hospita” kan functioneren en de woning dan zonder vergunning kan verhuren aan twee andere personen. Daarmee kunnen er in de praktijk drie studenten in een zelfstandige woning wonen, zonder dat hiervoor een omzettingsvergunning nodig is. Dat kan volgens indiener een aantasting van de leefbaarheid van de buurt tot gevolg hebben. Indiener stelt daarom voor dat de hospitasituatie alleen mag gelden als de hospita 100% eigenaar is.

Reactie
Voor de duidelijkheid: de hospitaregeling staat niet in het bestemmingsplan, maar maakt deel uit van het beleid over de manier waarop de gemeente beoordeelt of een woning voldoet aan de regels voor het omzetten van zelfstandige woonruimte naar onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur). Een woning met een hoofdbewoner die twee kamers verhuurt aan studenten, wordt gezien als een zelfstandige woning. Zoals terecht uit de zienswijze van indiener blijkt, hoeft de hoofdbewoner dan geen omzettingsvergunning te hebben. De regels en het beleid over de omzetting van zelfstandige woonruimte naar onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur) houden rekening met het belang van een goede leefbaarheid, het behoud van voldoende zelfstandige woningvoorraad en met het belang dat er genoeg kamers voor studenten zijn.

Het huidige beleid is “strenger” dan het daarvoor geldende beleid: in plaats van 1% eigendom is de regel nu 10% en bovendien geldt nu de eis dat de eigenaar ook de hoofdbewoner is. Met die aanscherping wilde de gemeente voorkomen dat een pand eenvoudig als beleggingsobject verkocht en omgezet kon worden. De gemeente heeft bij de handhaving gekozen voor de 10% eigendoms-regel, om ouders niet de mogelijkheid te ontnemen om een woning te kopen voor hun (studerend) kind of kinderen en deze door het kind te laten onderverhuren aan maximaal twee personen.
De regeling blijkt in de praktijk goed te werken. De gemeente heeft tot nu toe nog geen signalen ontvangen dat beleggers of verhuurders proberen om de hospitaregeling te gebruiken om onder de omzettingsvergunning uit te komen. Bovendien zal het bewonen van een woning door drie studenten (waarvan één de hoofdbewoner is) in plaats van twee studenten met een hoofdbewoner over het algemeen niet leiden tot een aantasting van de leefbaarheid.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.