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

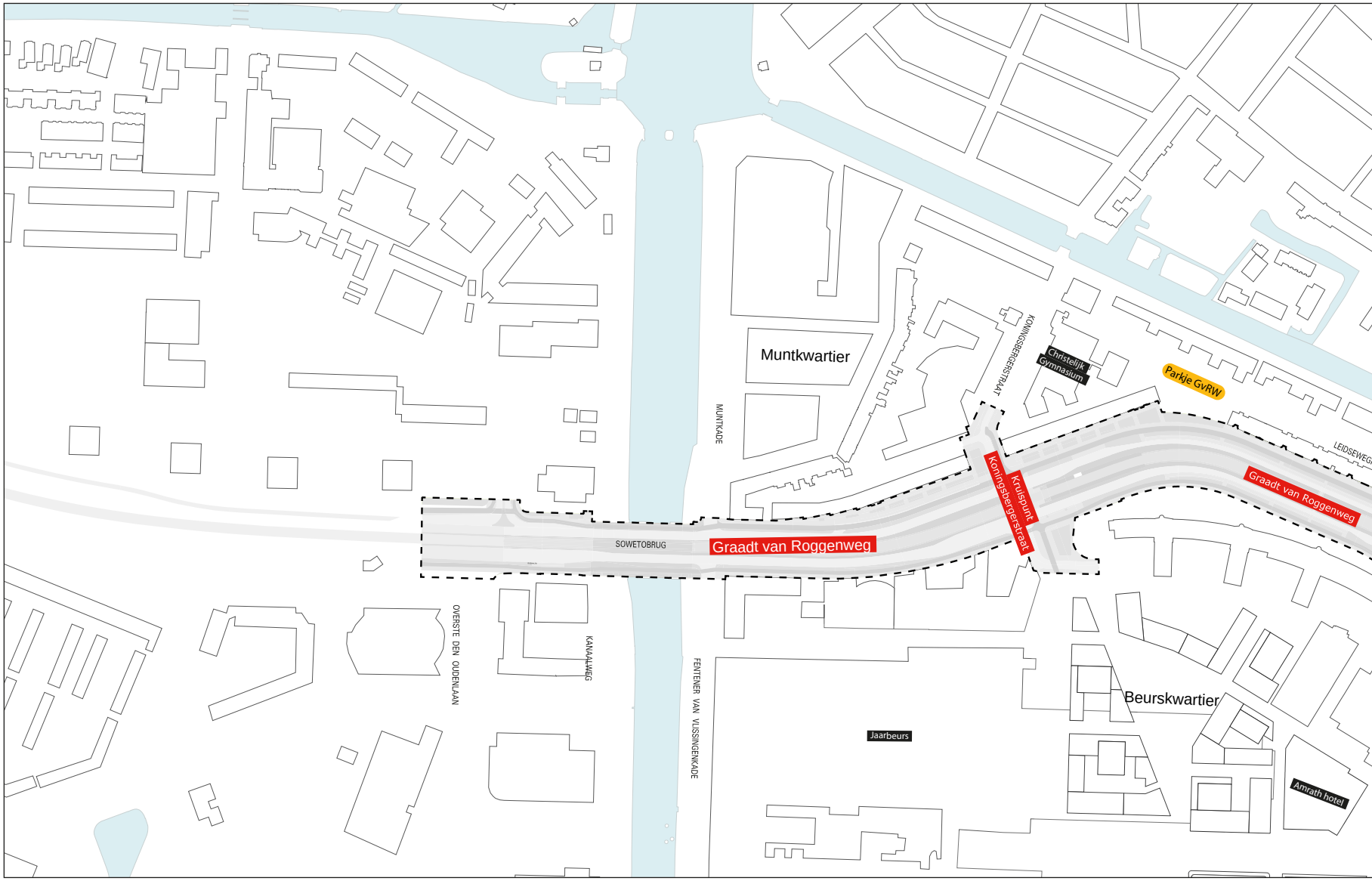
9 Participatieproces 124

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

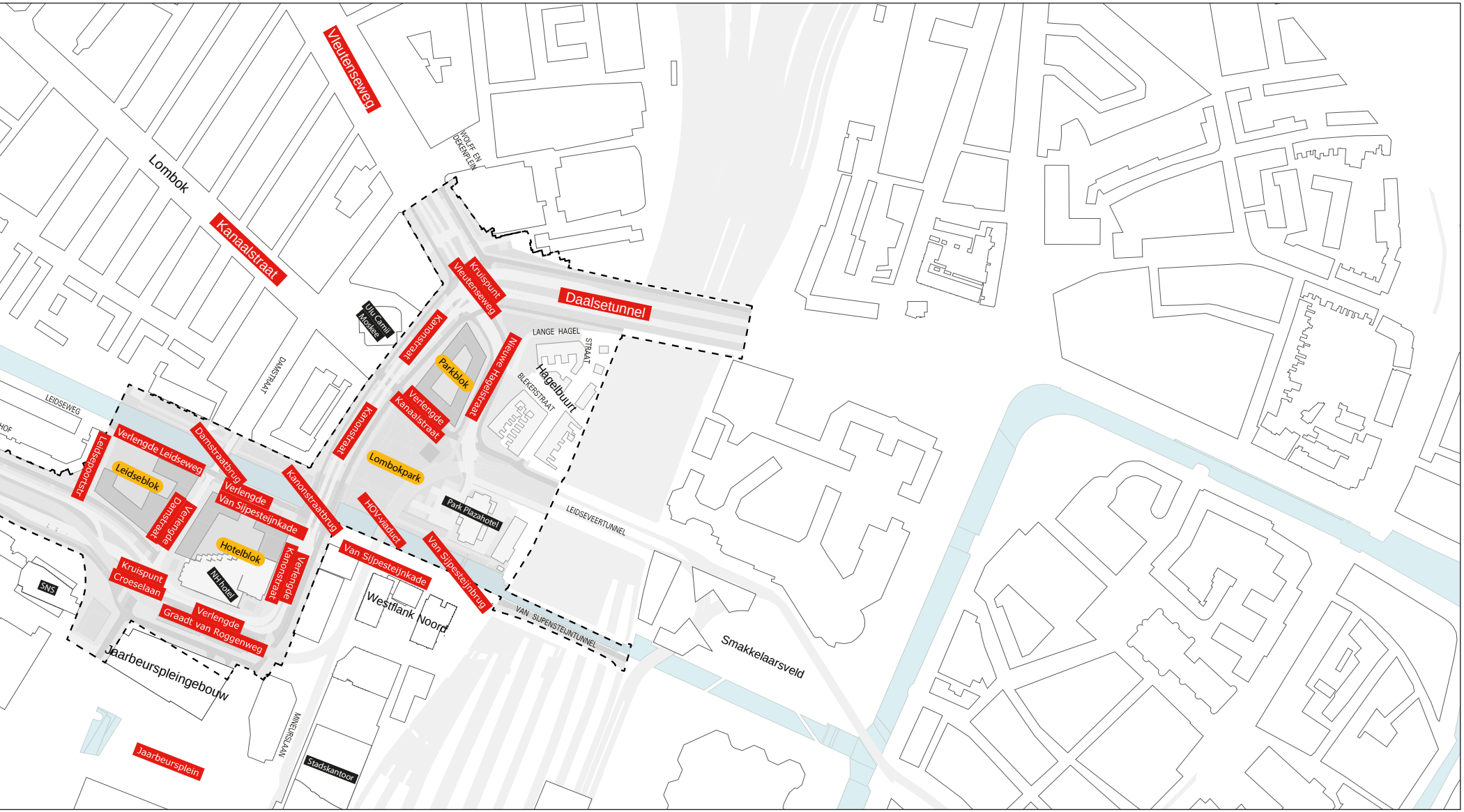
10 Uitvoerbaarheid en planning 126

10.1 Technische uitvoerbaarheid 126
10.2 Planning 126

Bijlagen 127



Overzicht plangebied met straatnamen.


Vleutenseweg
Lombok
Kanaalstraat
WOLFF EN DEKENPLEIN
Kruispunt Vleutenseweg
Daalsetunnel
Ulu Camii Moskee
Kanonstraat
LANGE HAGEL STRAAT
Nieuwe Hagelstraat
Parkblok
Hagelbuurt
BLEKERSTRAAT
DAMSTRAAT
LEIDSEWEG
Verlengde Kanaalstraat
Kanonstraat
Lombokpark
Verlengde Leidseweg
Damstraatbrug
Leidsepoortstr
Leidseblok
Verlengde Van Sijpesteijnkade
Kanonstraatbrug
HOV-viaduct
Park Plazahotel
LEIDSEVEERTUNNEL
Verlengde Damstraat
Hotelblok
Van Sijpesteijnkade
Van Sijpesteijnbrug
Kruispunt Croeselaan
NH hotel
Verlengde Kanonstraat
SNS
Westflank Noord
VAN SIJPENSTEIJNTUNNEL
Verlengde Graadt van Roggenweg
Smakkelaarsveld
Jaarbeurspleingebouw
MINEURSLAAN
Jaarbeursplein
Stadskantoor

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).

VERKLARING

- Stadsstraat
- Leidse Rijn (stadscorridor)
- Lombokpark
- Binnentuinen
- Jaarbeursplein
- Overige straten

Ruimtelijke structuurkaart.

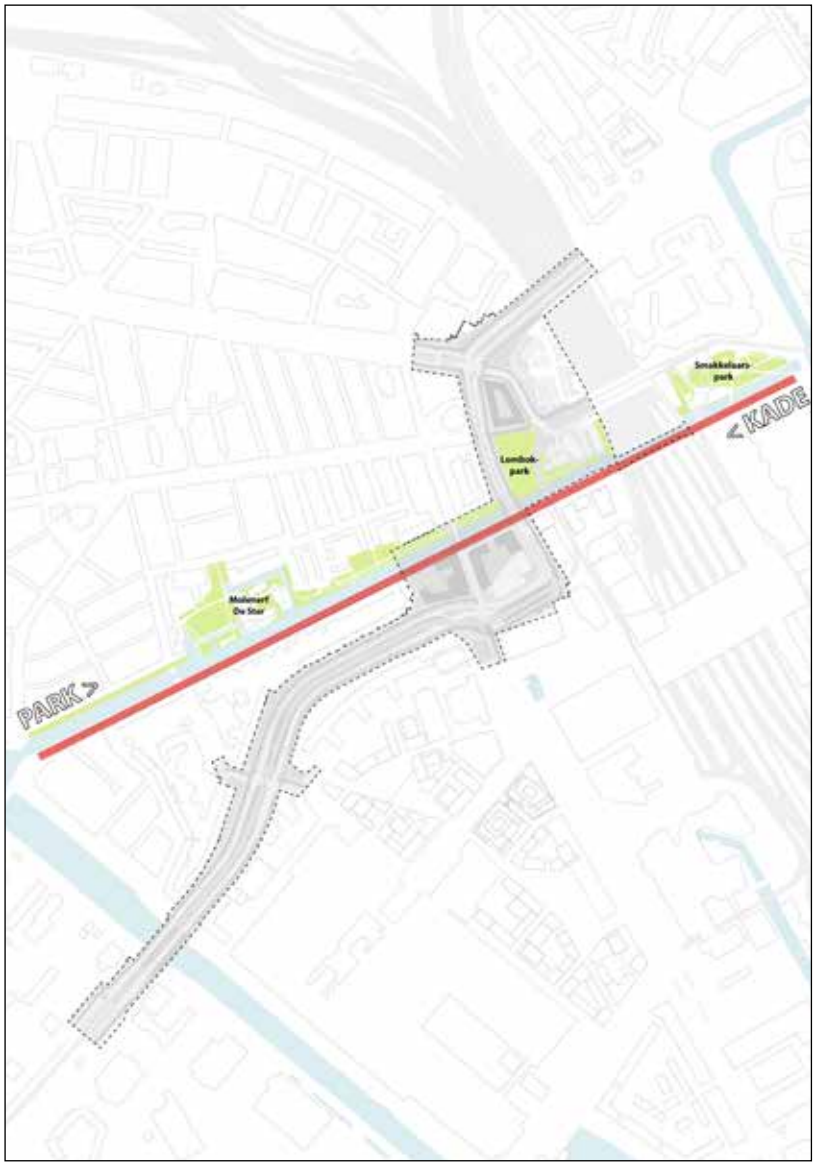
Leidse Rijn

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 gemeen-schappelijk 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.

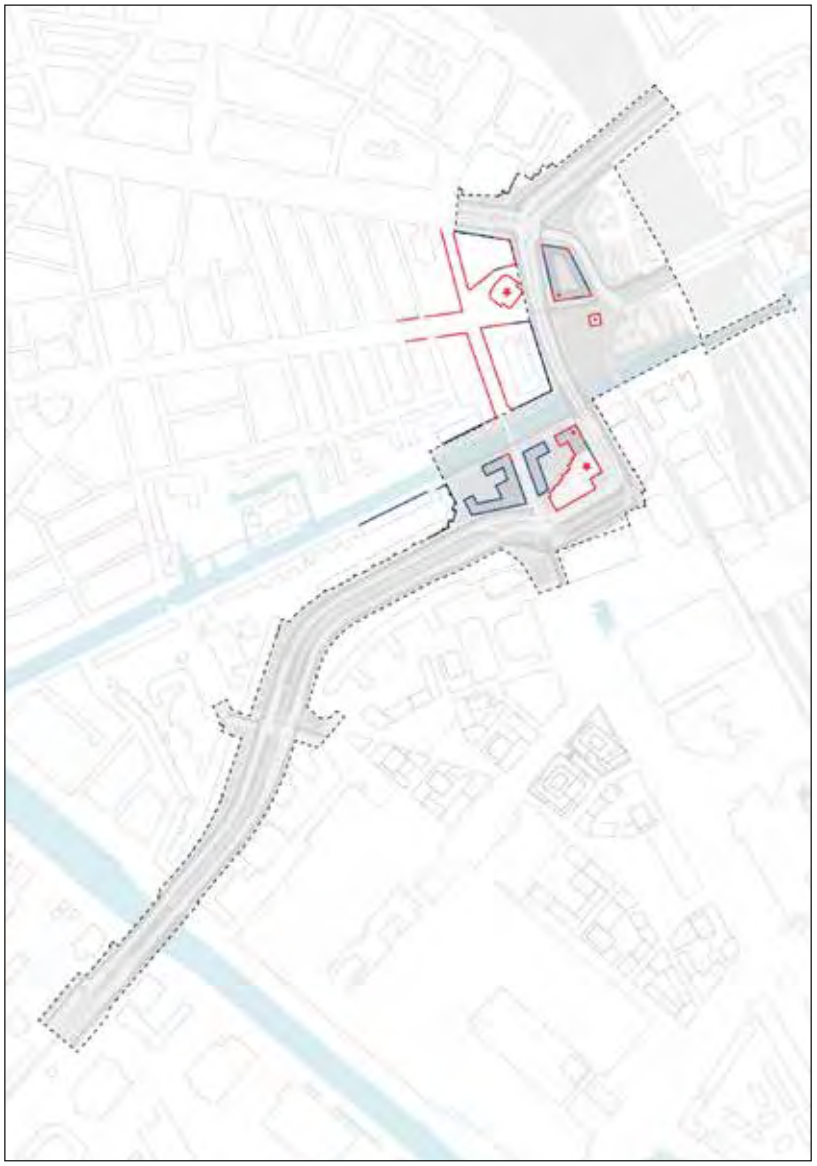
Stad op Ooghoogte

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

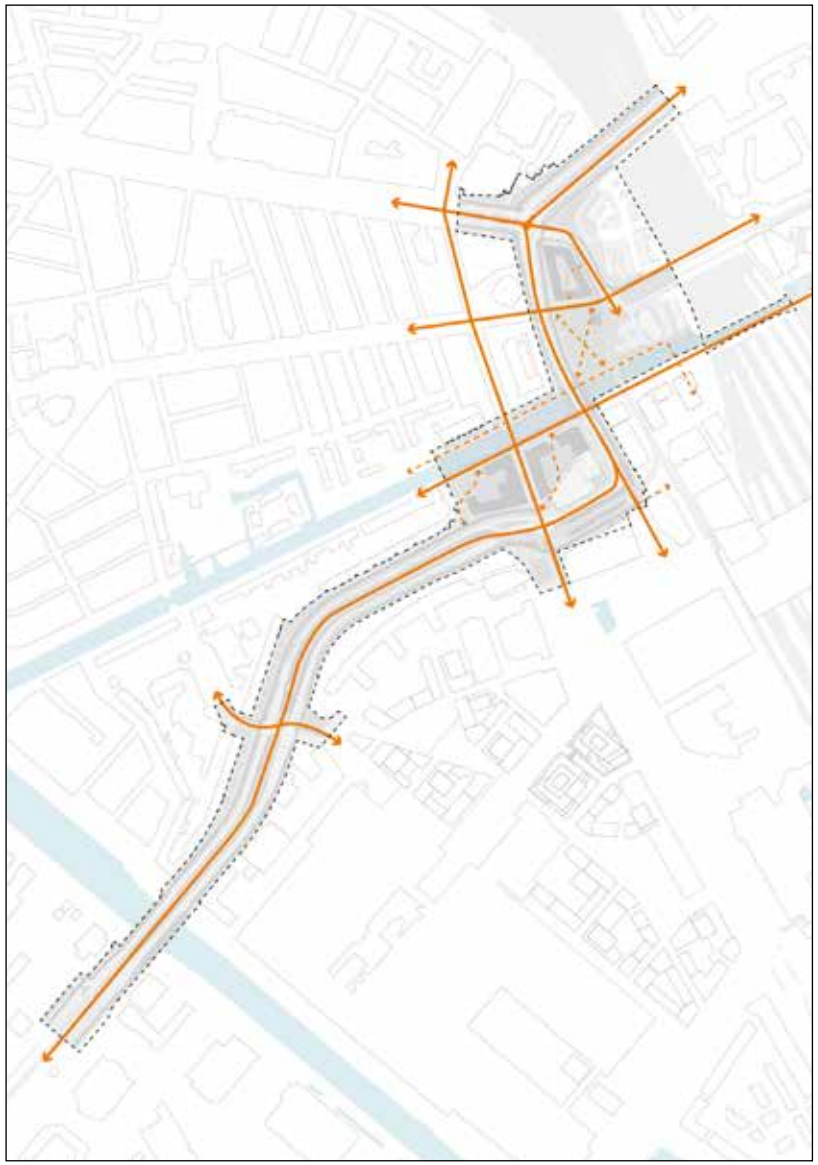
Een goed vertakt netwerk van wandel- en fietsroutes en groenstructuren verbindt het stationsgebied met de omliggende wijken. Ook stimuleert het bewoners en werknemers tot ‘een blokje om’. Er is veel langzaam verkeer dat door het plangebied zijn route kiest, naar onder andere de binnenstad en het station.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

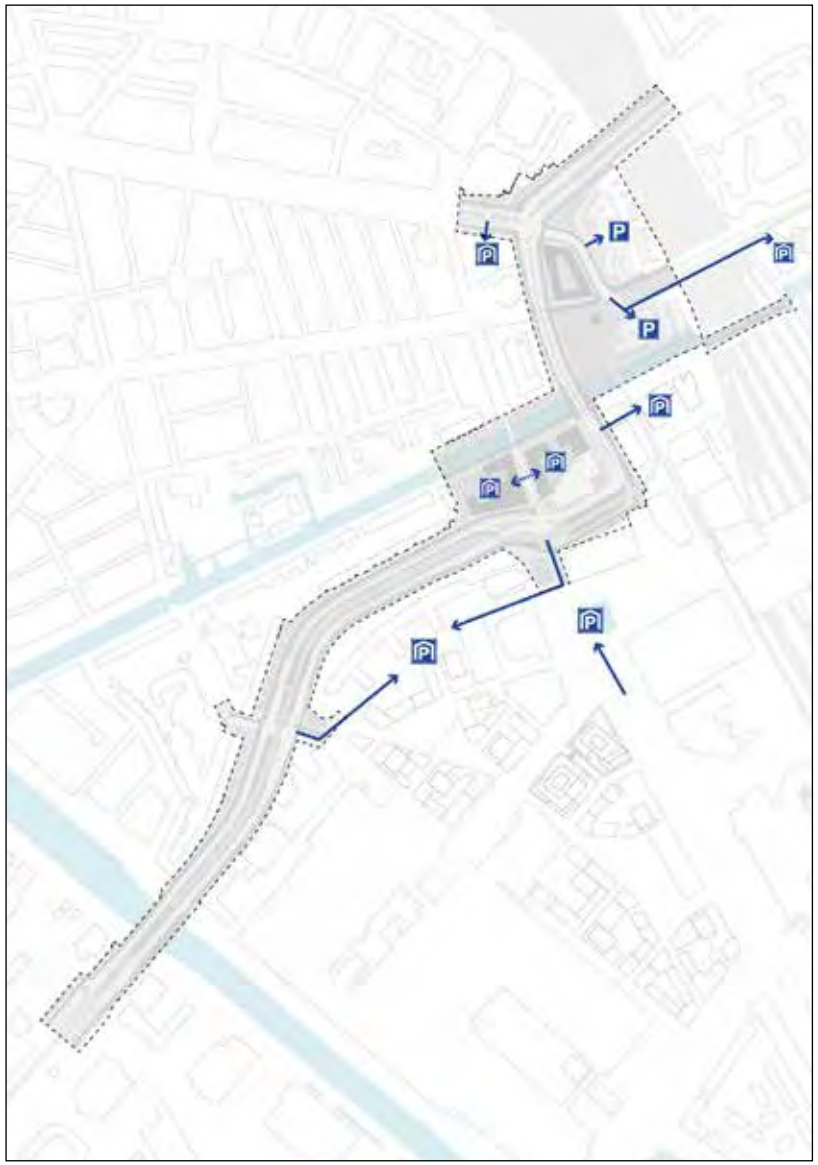
De ambitie voor een duurzame en gezonde verstedelijking is in dit plan vertaald in een op maat gemaakt mobiliteitsconcept voor het nieuwbouwprogramma. De basis wordt gevormd door de Nota Stallen en Parkeren (2013) en het Addendum (2019). Door de nabijheid van de OVT liggen er kansen voor maatwerk. In 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.

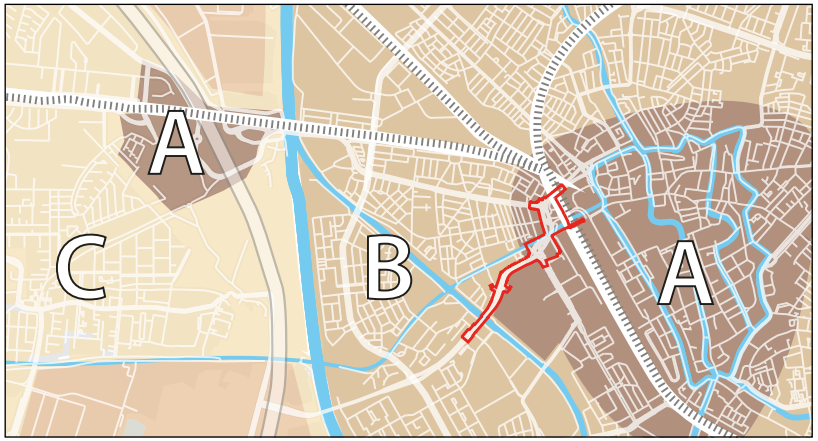
A-zone

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.

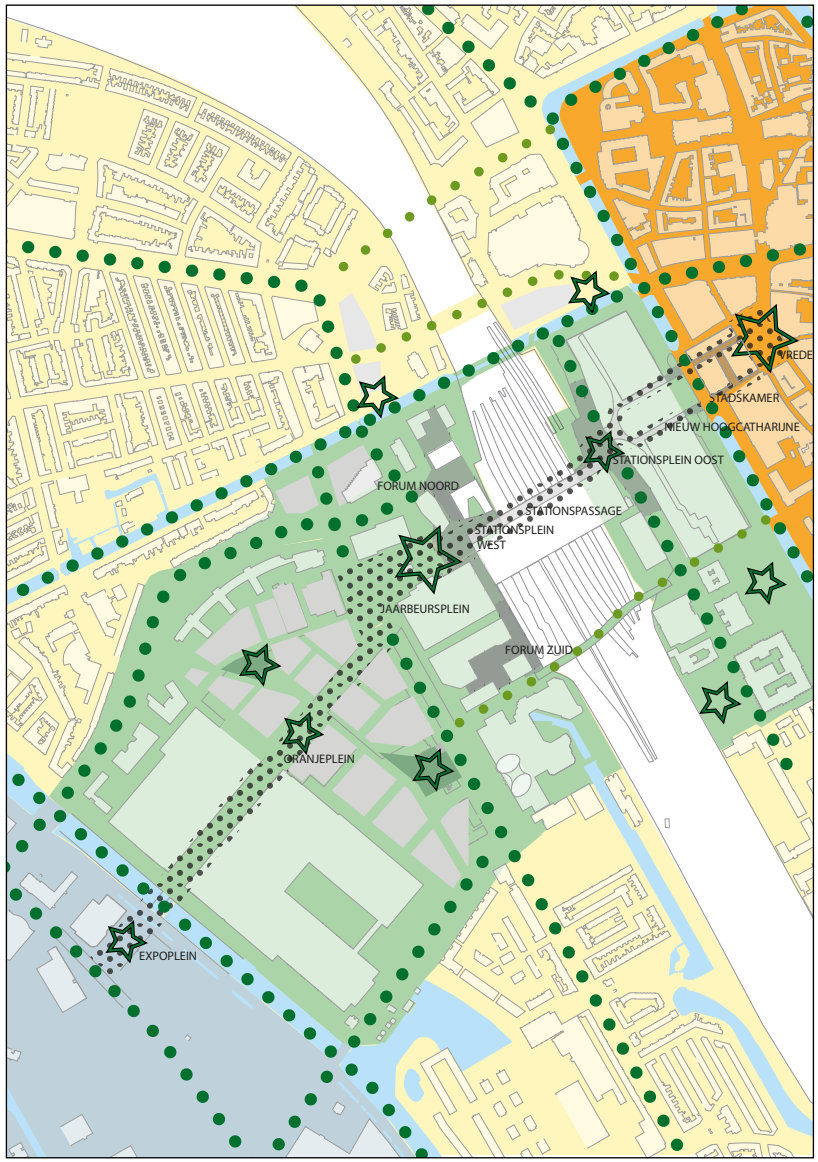
In de kaart met de hoofdstructuur van de openbare ruimte worden ruimtes onderscheiden die standaard zijn, bijzonder of uniek:

- 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.

VERKLARING

- Sferen: Historische binnenstad: Utrechtse Allure
- Compacte stad: Domstad
- Stationsgebied: Utrechtse Allure
- Buitenstad: Domstad
- Bijzondere lijnen: Centrumboulevard
- Hoofdstructuur openbare ruimte
- Secundaire structuur openbare ruimte
- Unieke plekken: pleinen, parken
- +1 niveau
- Mogelijke nieuwe bebouwing



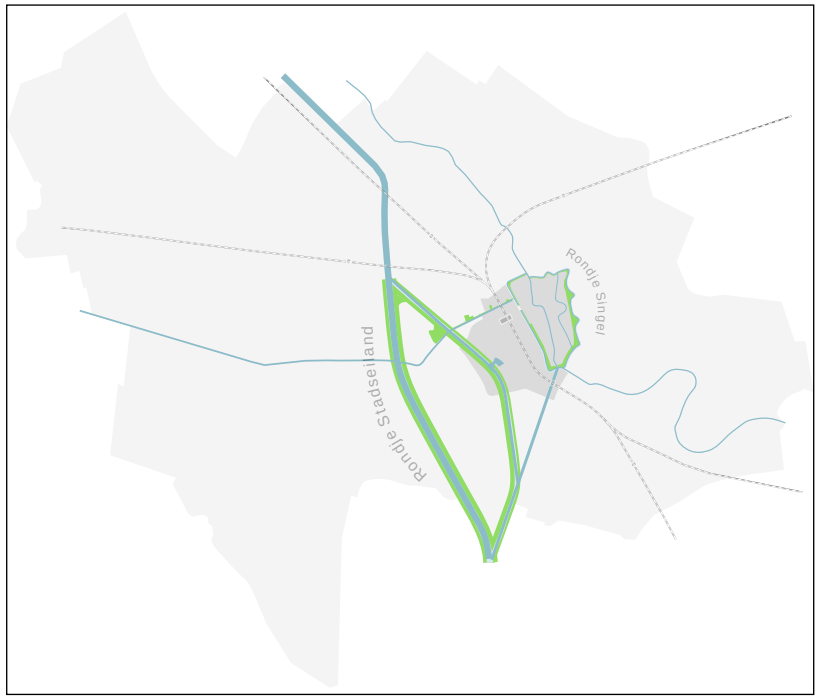
Hoofdstructuurkaart openbare ruimte.

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

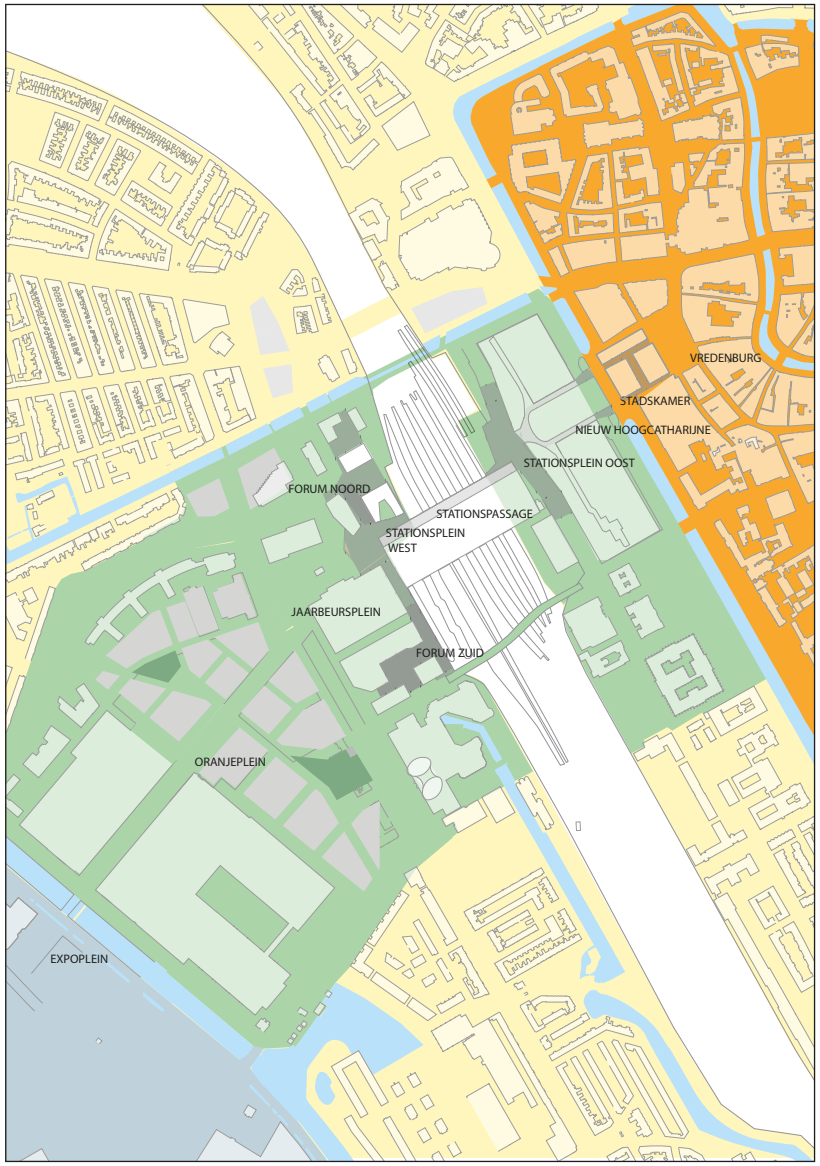
De historische binnenstad binnen de singels, grenzend aan het plangebied, wordt ingericht met een eigen pakket aan verhardingen en straatmeubilair (kwaliteitsniveau ‘Allure binnenstad’).

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.

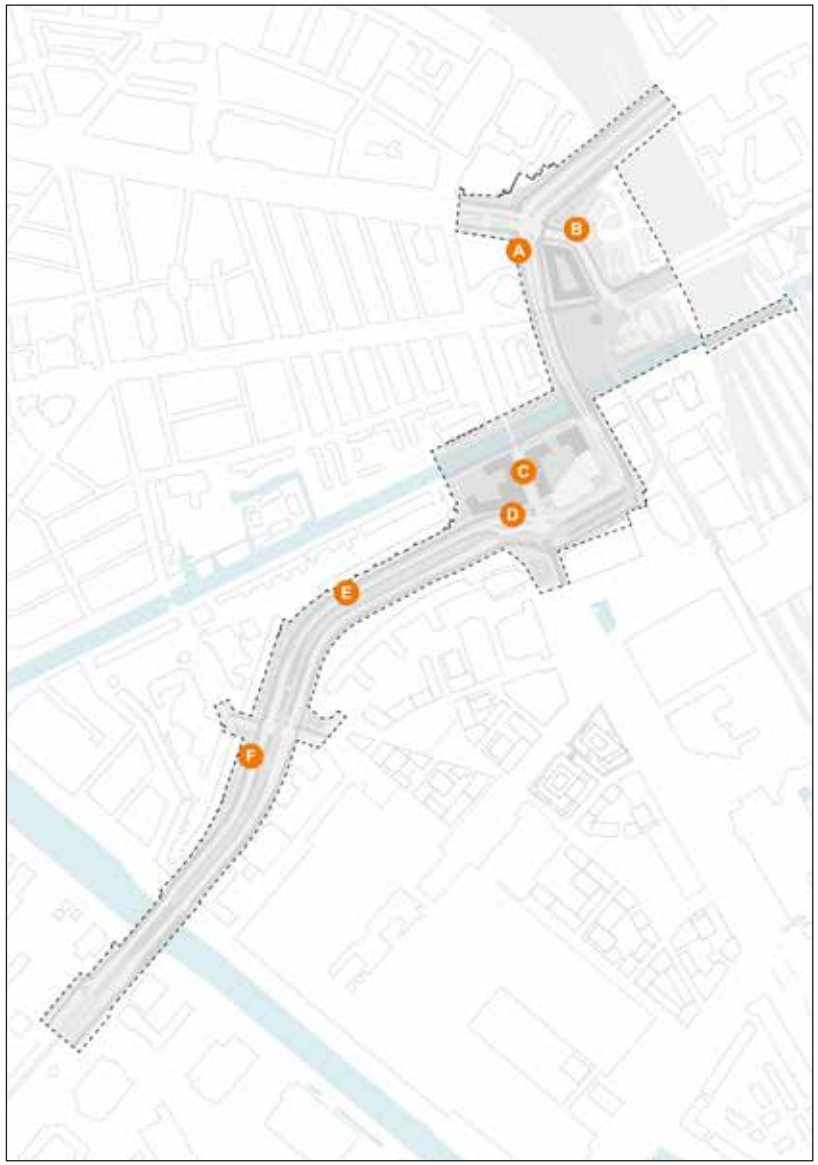
Onder:
Referentiebeelden van materiaalgebruik stationsgebied

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



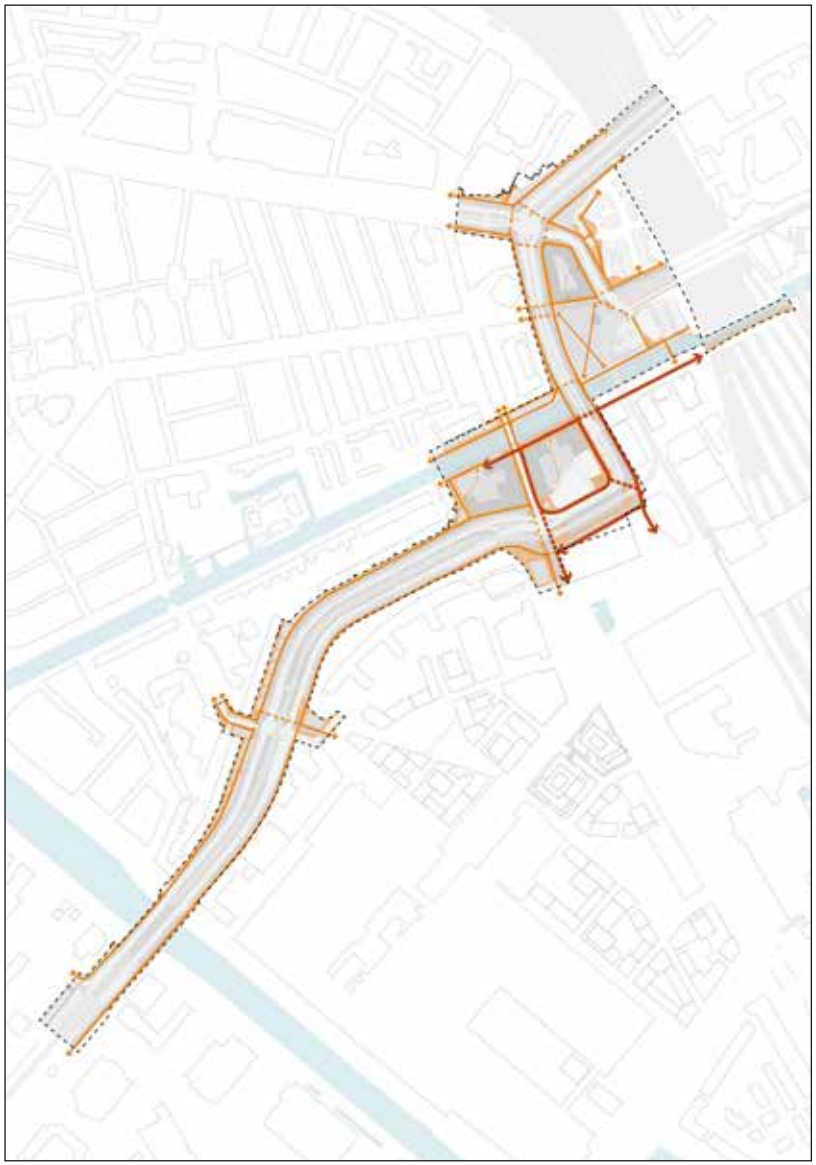
Afvalinzameling.

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).



VERKLARING

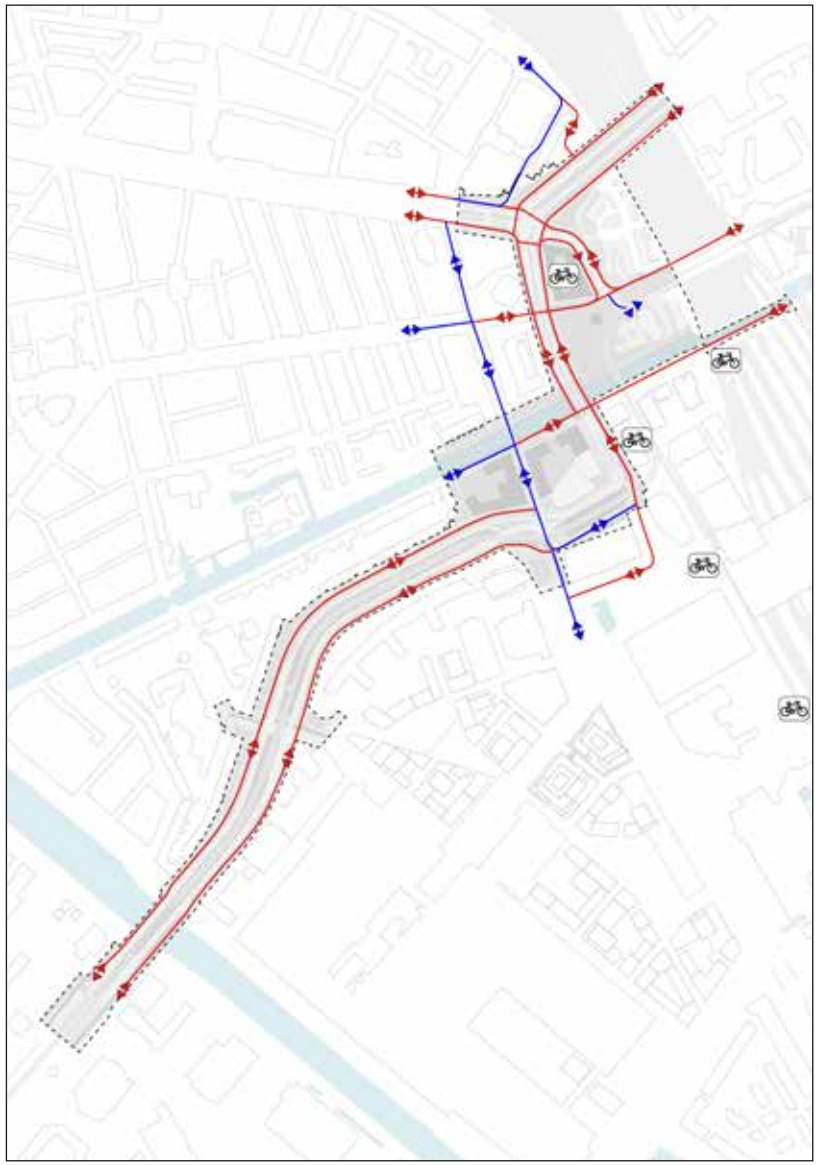
- Voetgangersroutes
- drukke voetgangersroutes in stationsomgeving van minimaal 5 meter breed

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

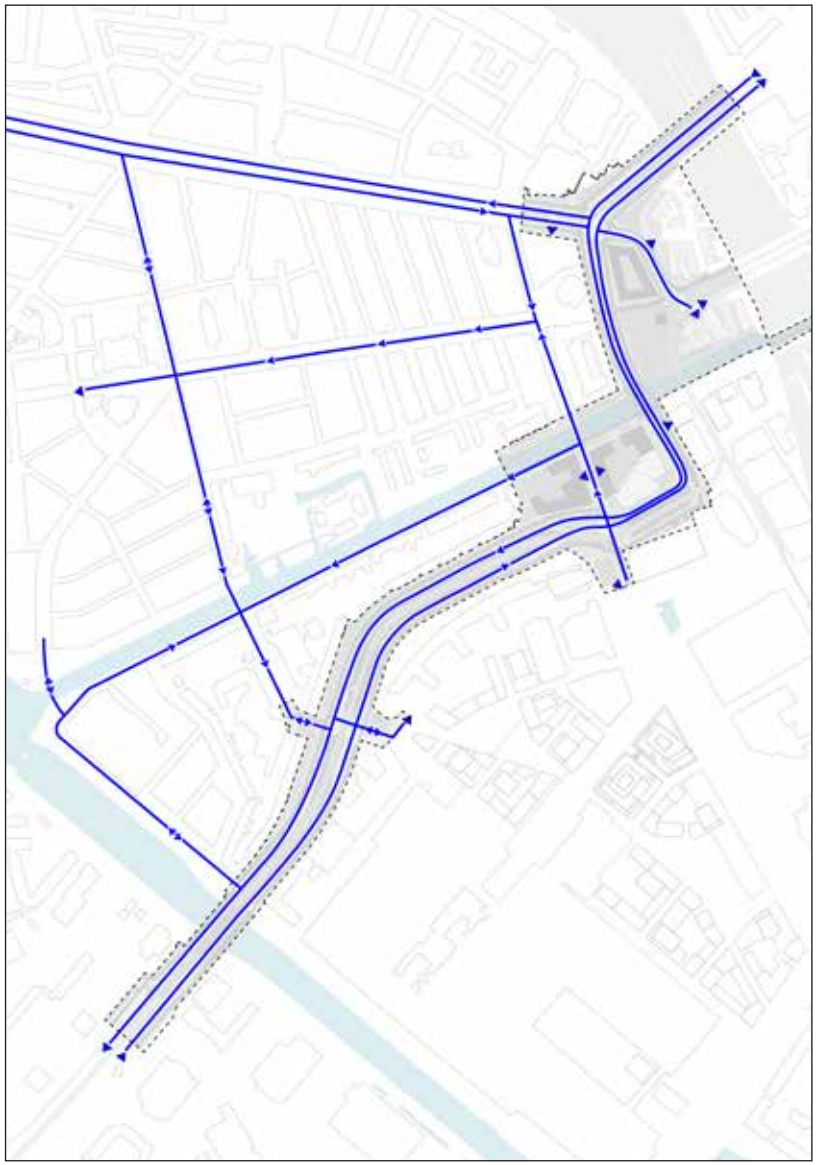
- Twee richtingen
- Eén richting
- Combinatie fiets-auto

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

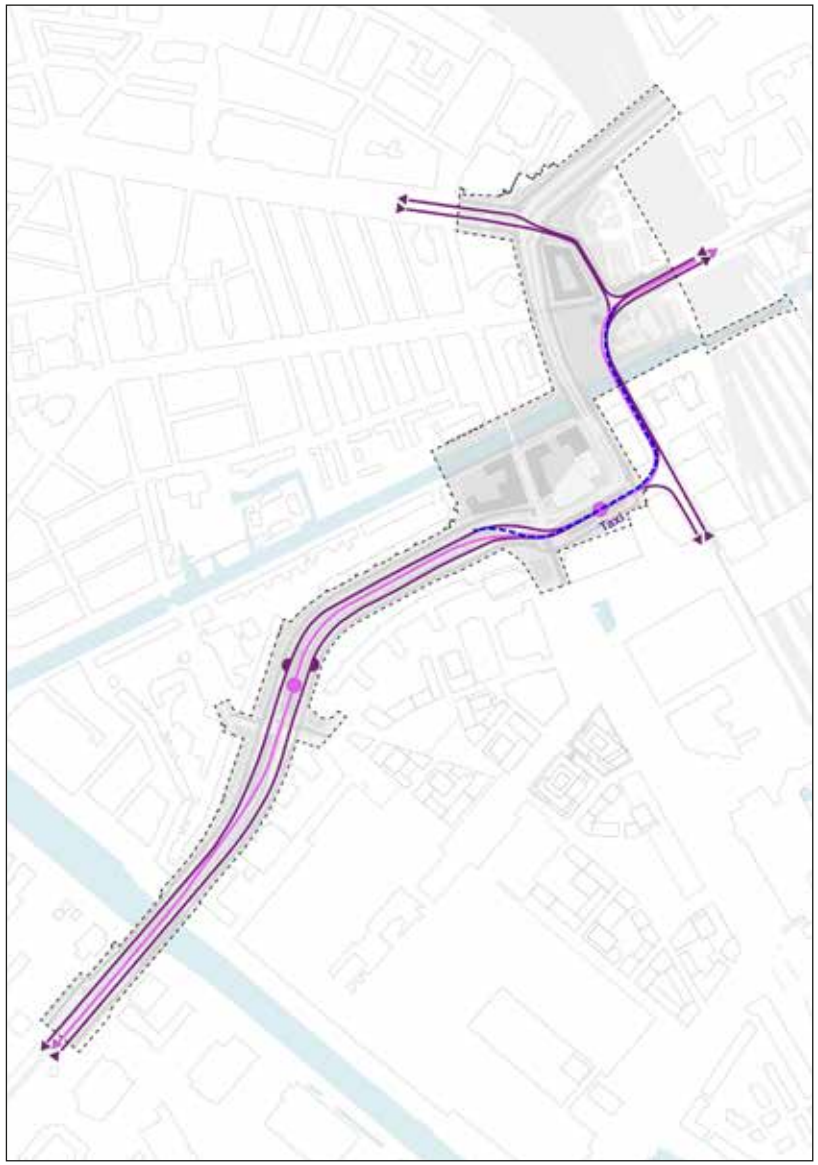
Op de (Verlengde) Graadt van Roggenweg ligt de trambaan. Tot 2020 is de trambaan de verbinding tussen het station en Nieuwegein/IJsselstein (SUNIJ-lijn). Als in 2020 de haltes aan de SUNIJ-lijn zijn aangepast aan het nieuwe lage vloer-materieel wat al gebruik maakt van de Uithoflijn, is ook de verbinding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



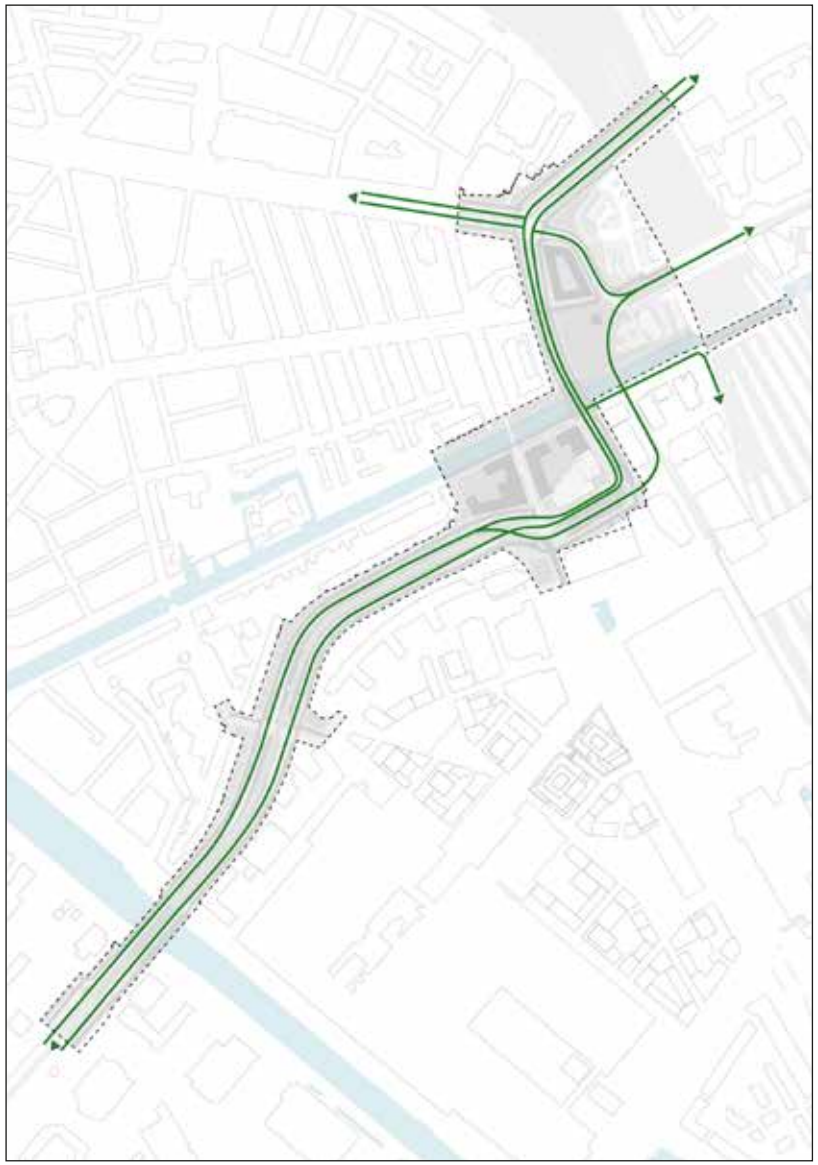
VERKLARING

- 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.

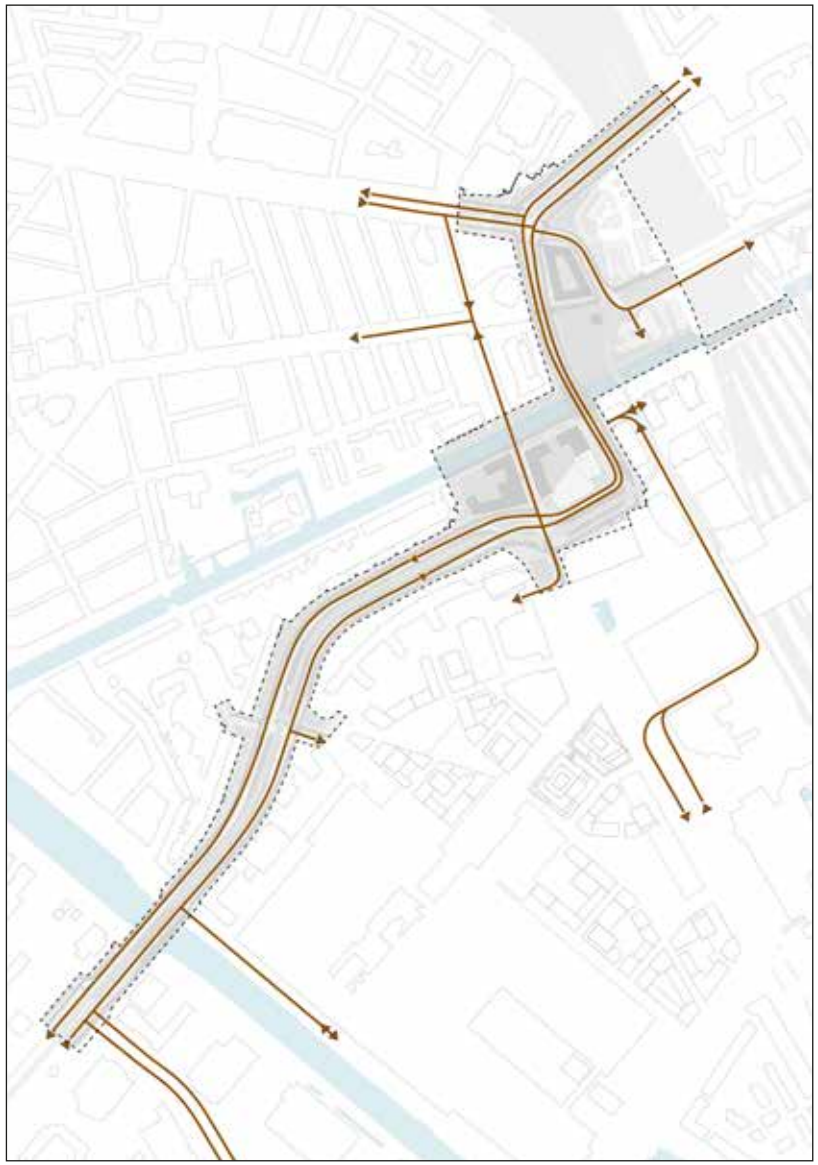
Goederenvervoer

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.



VERKLARING

Route bevoorrading

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

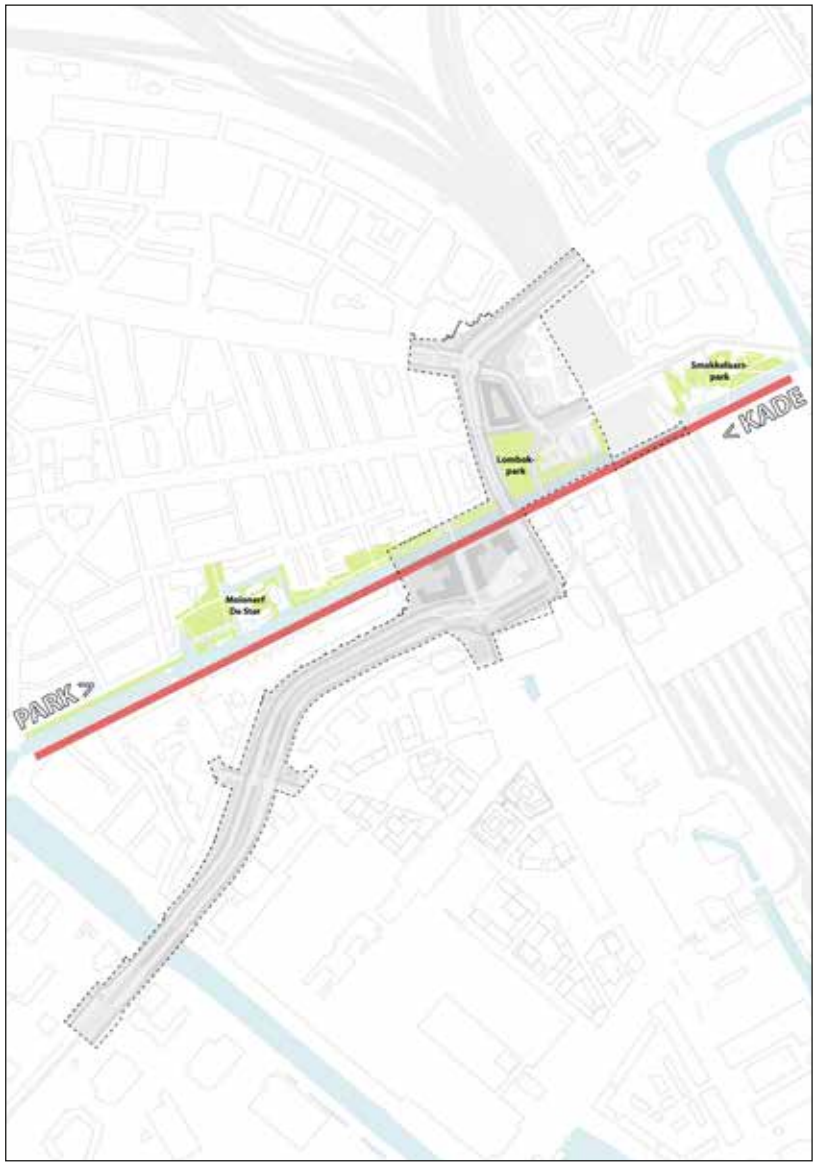
Voor de reconstructie van de Leidse Rijn gelden een aantal randvoorwaarden die de herkenbaarheid van deze bijzondere structuur vergroten. Deze randvoorwaarden zijn afgestemd op de planvorming aan het Smakkelaarsveld, zodat de Leidse Rijn aan zowel de oostzijde als de westzijde van de sporen als doorgaande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

Onder::
Deelgebied Van Sijpesteijn-kade.

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.

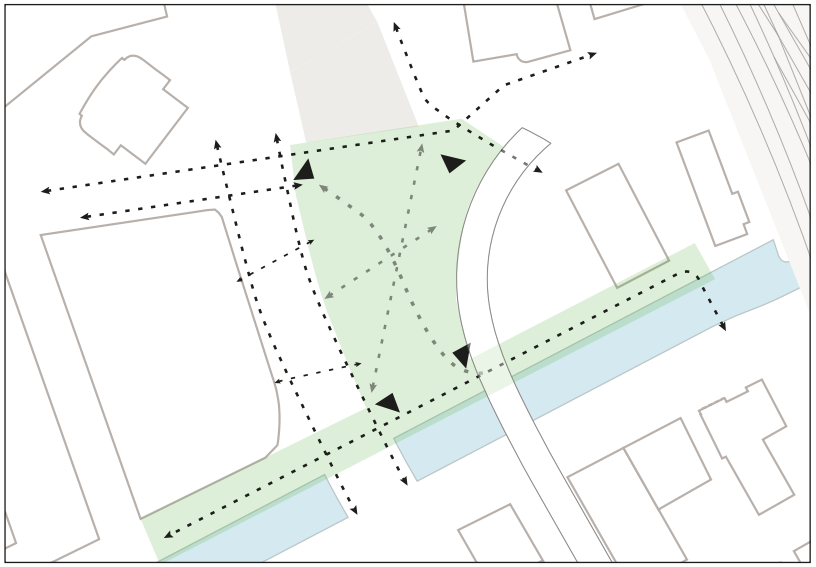
Groenstructuur

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

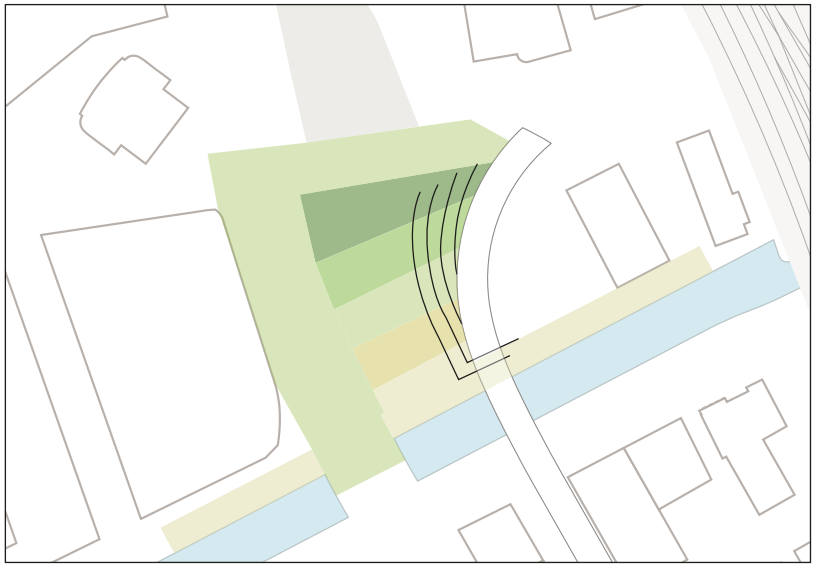
Het hoogteverschil tussen het water van de Leidse Rijn en de Verlengde Kanaalstraat wordt circa 1,5 meter. Dit hoogteverschil wordt in het parkontwerp benadrukt zodat het de oriëntatie op de Leidse Rijn versterkt. Het hoogteverschil wordt landschappelijk opgelost en kan worden benadrukt door aan de zijde 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 vormgeving 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 hoogteverschillen. 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. Fietsparkeren 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 eventuele 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.

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.

Boven:
Deelgebied Noordoever Leidse Rijn, Park Plaza en de Stek.

Onder:
Deelgebied Verlengde Damstraat.

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.

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.

Boven:
Deelgebied Sowetobrug.

Onder:
Deelgebied Graadt van Roggenweg.

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.

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.

Boven:
Kruispunt Muntkade / Fentener van Vlissingenkade.

Onder:
Kruispunt Koningsbergerstraat.

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

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.

Kruispunt Vleutenseweg – Kanonstraat – Daalsetunnel - Nieuwe Hagelstraat.

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

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

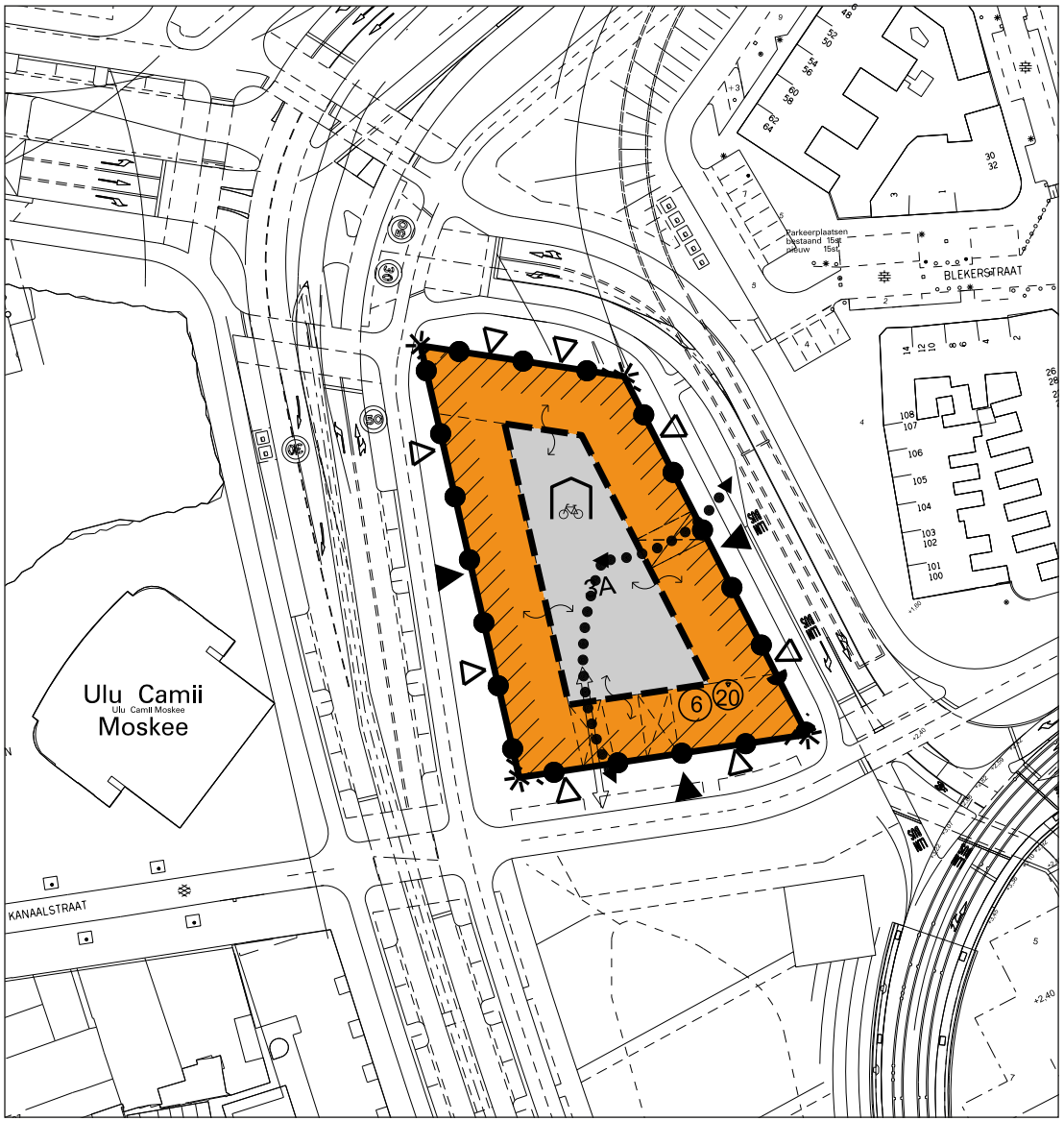
Tweezijdige oriëntatie op de hoek

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 worden inpandig (binnen het gevelvlak) opgelost (uitgezonderd van de zuidgevel).

- 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 gemateriali-seerd 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.

- 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 stallen. 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

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

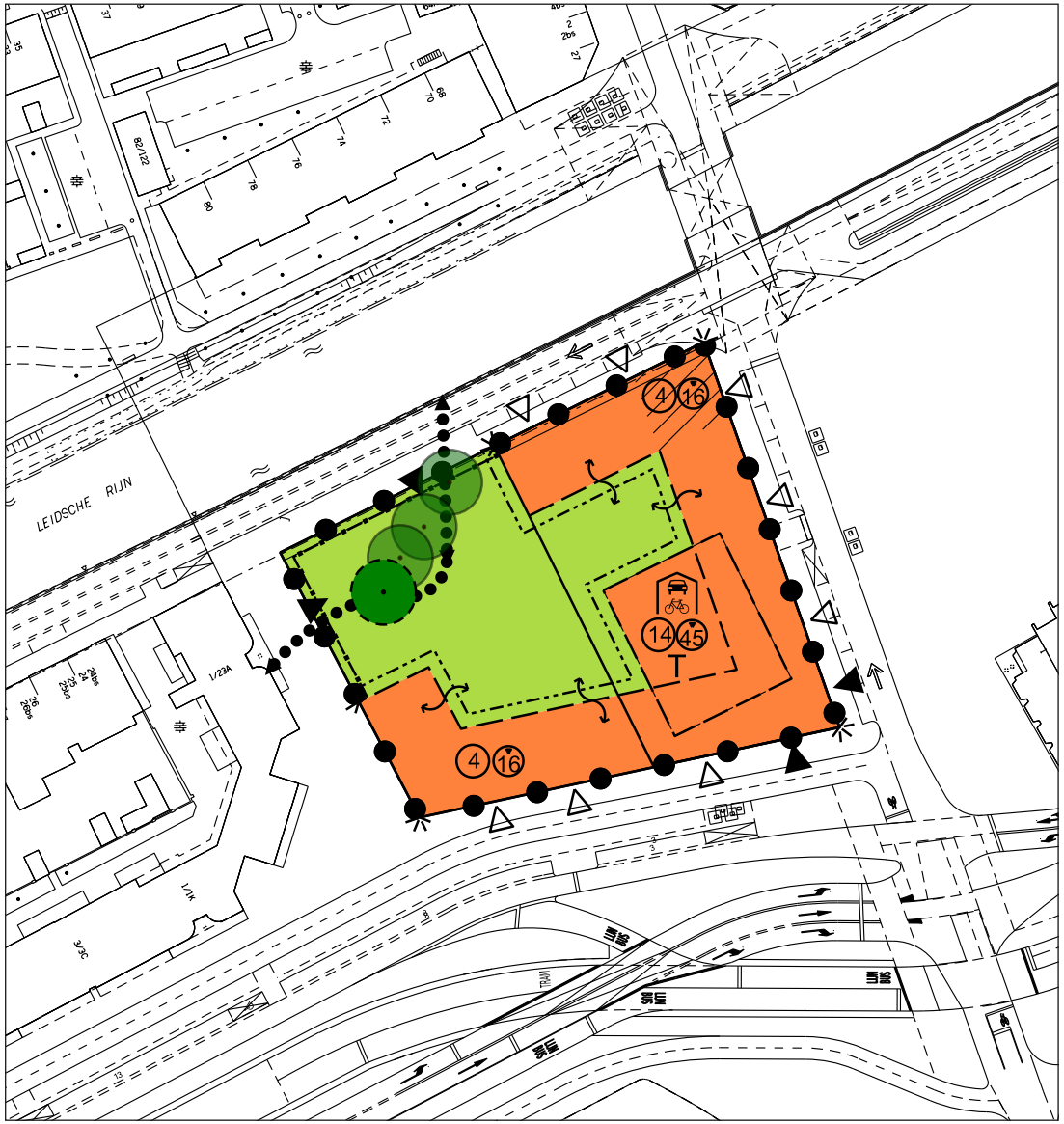
Tuinmuur met poorten (plek indicatief)

Doorgang voetgangers (bewoners en bezoekers)

Ondergronds parkeren, toegankelijk vanaf de straat (plek indicatief)

Bestaande bomen

Te Rooien boom (ziek)



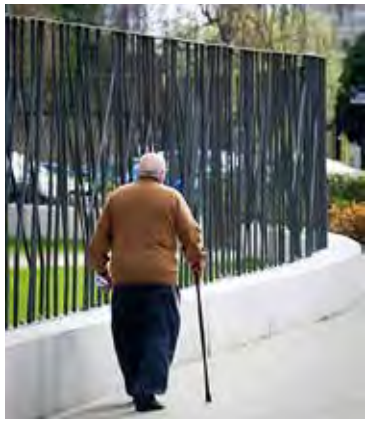
Randvoorwaardenkaart Leidseblok.

- 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.

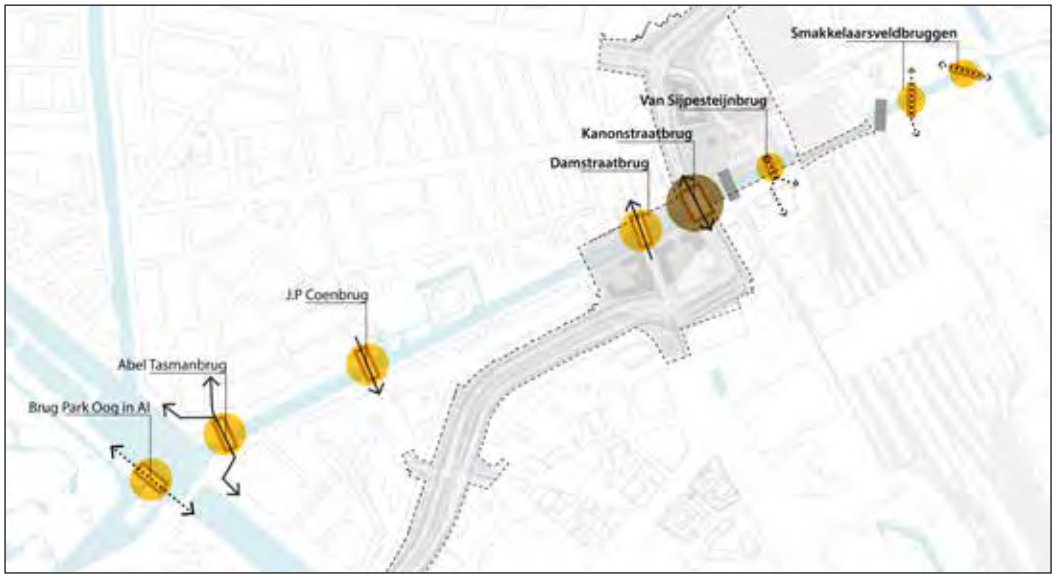
De bruggen krijgen een aantal overeenkomstige kenmerken waardoor ze herkenbaar zijn als een 'familie' van bruggen over de Leidse Rijn, maar dat betekent niet dat alle bruggen hetzelfde worden. De vormgeving en het materiaalgebruik van het landhoofd, van het brugdek en van de hekwerken op de bruggen zorgen 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 trappen 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 hangen. 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 materiaal 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)

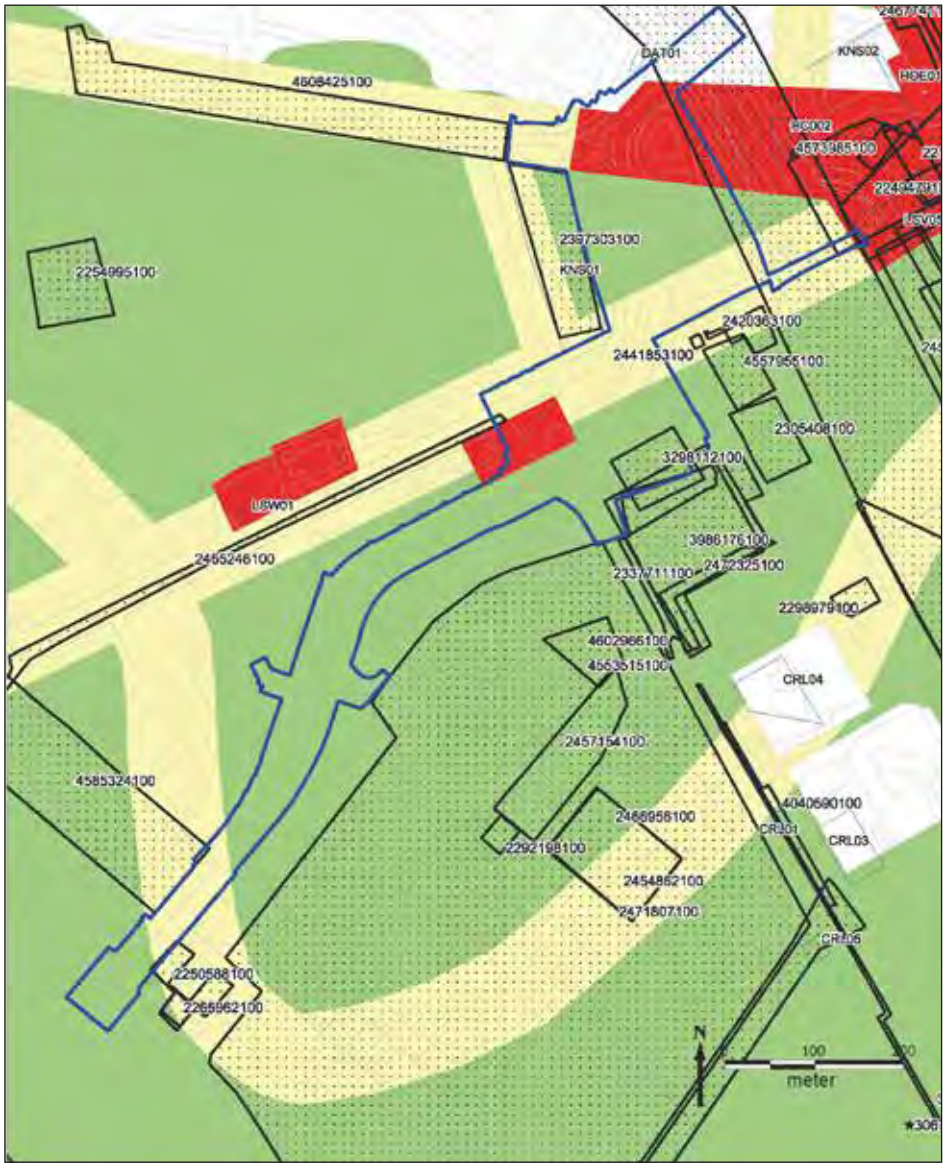
Betreffen gebieden waarvan bekend is dat de bodem verstoord is of waar geen archeologische resten (meer) worden verwacht.

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 de 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.

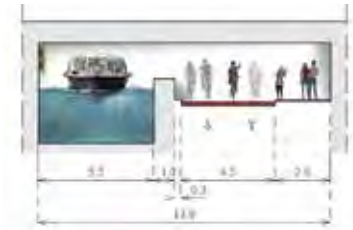
Groenstructuur in variant gelijkvloerse kruising

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

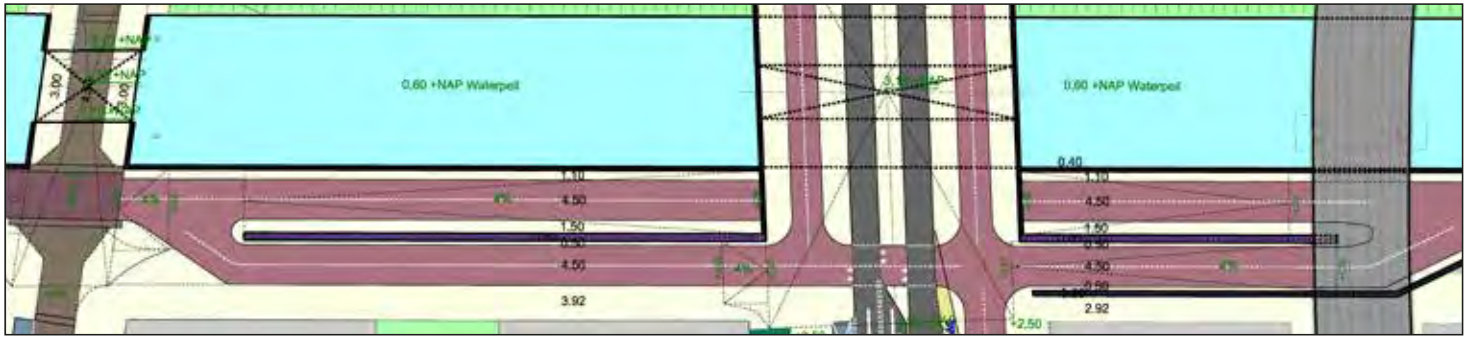
Tussen de Van Sijpesteijntunnel en het HOV-viaduct wordt de kade van de Leidse Rijn ingericht met een fietspad van 5 meter breed. Het fietspad wordt op dit gedeelte 0,5 meter verbreed ten behoeve van de in- en uitvoegende fietsersstromen en ligt op 1,5 meter afstand van de waterlijn van de Leidse Rijn.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

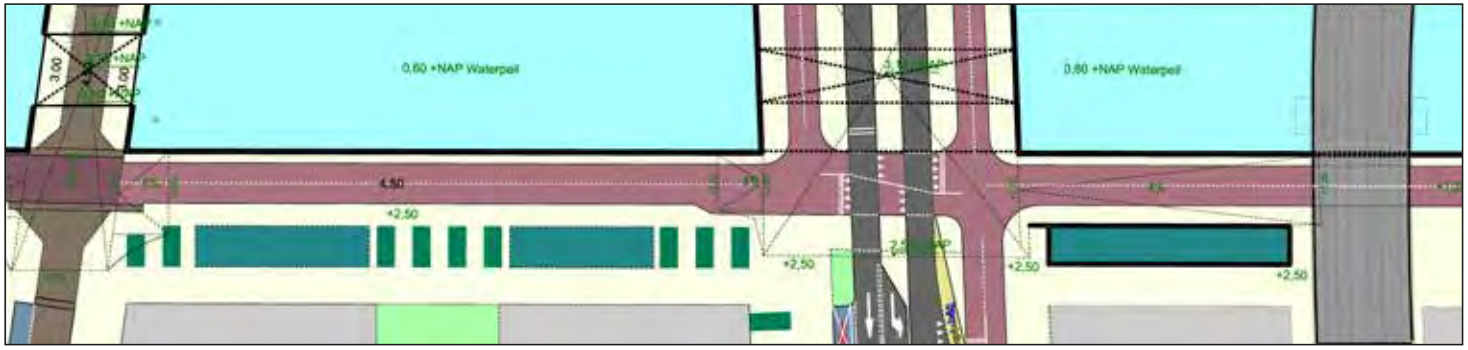
Tussen de Van Sijpesteijntunnel en de Damstraat wordt de kade van de Leidse Rijn ingericht met een fietspad van 4,5 meter breed. Deze komt op 1,5 meter afstand van de waterlijn van de Leidse Rijn te liggen. Bij de kruising met de Kanonstraat is het fietspad verbreed ten behoeve van de kruisende fietsstromen.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

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.

Boven:
Deelgebied Verlengde Damstraat.

Midden:
Kruispunt Verlengde Damstraat.

Onder:
Deelgebied Leidsepoortstraat.

Rechts:
Profiel Verlengde Damstraat.

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.

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.

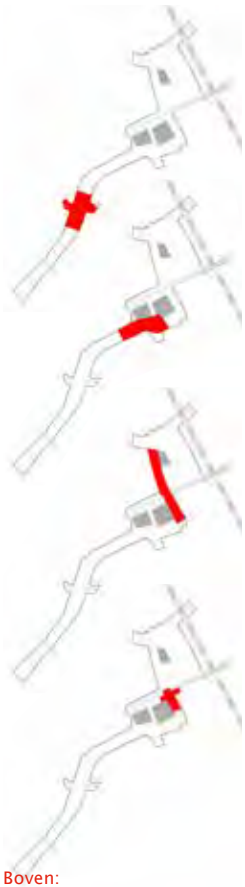
Kruispunt Muntkade/Fentener van Vlissingenkade

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.

Boven:
Deelgebied Verlengde Graadt van Roggenweg.

Midden:
Kruispunt Muntkade/Fentener van Vlissingenkade.

Profiel
Verlengde Graadt van Rog-
genweg.



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.

Links:
Gelijkvloerse kruising.

Rechts:
Ongelijkvloerse kruising.

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

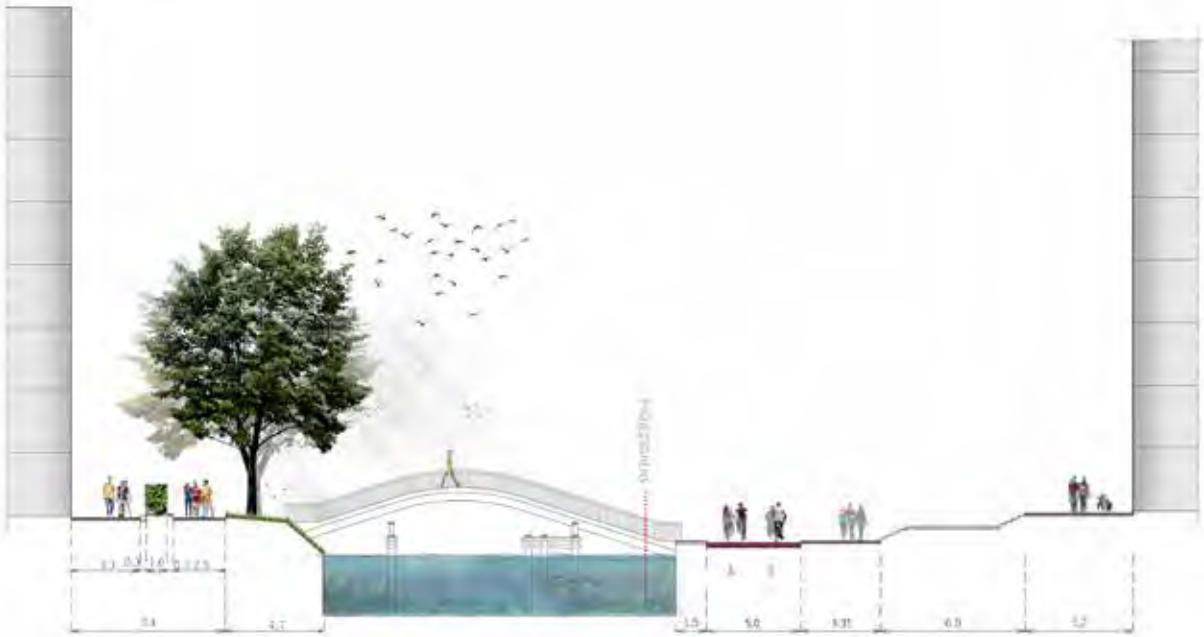
Bij de variant met een ongelijkvloerse kruising is de Kanonstraatbrug langer dan in de gelijkvloerse variant omdat de brug ook de onderdoorgang voor langzaam verkeer overspant. In deze variant landt de brug niet aan aan de waterkant, maar ligt het brughoofd iets dichter bij het Hotelblok.

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.



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

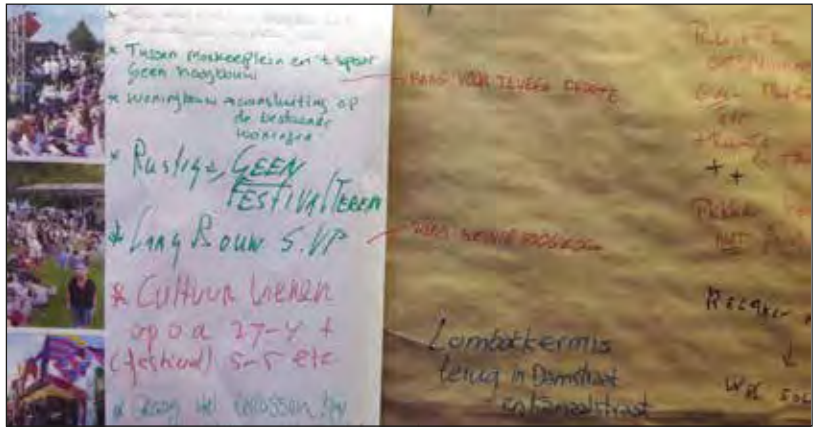
Er zijn diverse informatiebijeenkomsten, inlopen en werksessies georganiseerd om betrokkenen te informeren, ideeën uit te wisselen en informatie op te halen. Meestal vonden deze bijeenkomsten in het stadskantoor plaats, maar soms is bewust gekozen voor een andere locatie. Zo is bij het ontwerpen van 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 participatie-bijeenkomsten.

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